



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 1281

Bogotá, D. C., jueves, 20 de octubre de 2022

EDICIÓN DE 39 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

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

### PONENCIAS

#### PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 145 DE 2022 CÁMARA

*por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones*

Bogotá D. C., octubre 18 de 2022

Doctor

JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES

Presidente Comisión Sexta

Cámara de Representantes

**Asunto: Informe de ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 145 de 2022 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.**

Respetado Presidente Jaime Salamanca, por la presente, y en cumplimiento del encargo asignado por la Mesa Directiva de esta célula congresional, comedidamente y de acuerdo a lo normado por la ley 5ª de 1992, me permito rendir informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley precitado en los términos que a continuación se disponen.

De usted cordialmente,

**DOLCEY OSCAR TORRES ROMERO**  
Coordinador ponente

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

##### I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO.

El Proyecto de ley número 145 de 2022, de autoría de los honorables Representantes *Julio César Triana Quintero, Juan Carlos Lozada Vargas, Julián Peinado Ramírez, Óscar Sánchez León* y los honorables Senadores: *Alejandro Vega Pérez, Laura Esther Fortich Sánchez.*

Fue radicado el 18 de agosto de 2022 ante la Secretaría de la Honorable Cámara de Representantes. Fue asignado para el inicio de su discusión a la Comisión Sexta Constitucional Permanente (artículo 1º de la Ley 3ª de 1992) y la designación del ponente para primer debate correspondiendo al honorable Representante *Dolcey Óscar Torres Romero* (Coordinador Ponente).

##### II. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El propósito del presente Proyecto de ley es modificar algunas sanciones actualmente establecidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, a fin de que se ajusten a los principios de justicia y equidad que rigen el Estado social de derecho.

Para ello, se propone eliminar la distinción que actualmente está contenida en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, por la cual se asigna una consecuencia más gravosa a los motociclistas que cometan las infracciones allí establecidas en comparación con lo dispuesto respecto de los demás actores viales.

##### III. CONSIDERACIONES GENERALES DE LOS AUTORES

Las motocicletas son el tipo de transporte más común y utilizado en Colombia<sup>1</sup>; actualmente representa el 59% de todo el parque automotor del país en el que se cuentan un total de 16.042.336 vehículos registrados.<sup>2</sup> En los últimos veinte años Colombia ha visto un incremento sustancial de usuarios y propietarios de motocicletas. El país pasó de reportar un total de 33.200 motos registradas en

<sup>1</sup> Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, ANDI. 2019. Estudio Nacional, Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país, Vol. 2.

<sup>2</sup> Fenalco y ANDI. 2021. Informe de matrículas de motos a diciembre de 2020. Bogotá, D. C., p. 1.

2001<sup>3</sup> a 9.419.374 a 31 de diciembre de 2020<sup>4</sup> un incremento del 2272% en dos décadas.

Dadas estas cifras, es apenas evidente que el Código Nacional de Tránsito Terrestre, expedido en julio de 2002, atendía a una realidad completamente distinta a la que tenemos hoy en el país respecto de las motocicletas, por lo que es necesario que este Congreso analice en detalle las nuevas circunstancias que rodean la propiedad y uso de las motocicletas en el país a efectos de establecer si se justifica mantener disposiciones que establecen una diferenciación en contra de los propietarios de motos como la que actualmente establecen los numerales D3 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, por el cual se dispone que, para las conductas allí señaladas habrá sanción económica equivalente a 30 salarios mínimos diarios, e inmovilización del vehículo, si alguna de dichas infracciones es cometida en una motocicleta, no así si es ocasionada por cualquier otro tipo de vehículo.

**Situación socioeconómica de los propietarios de motocicletas.**

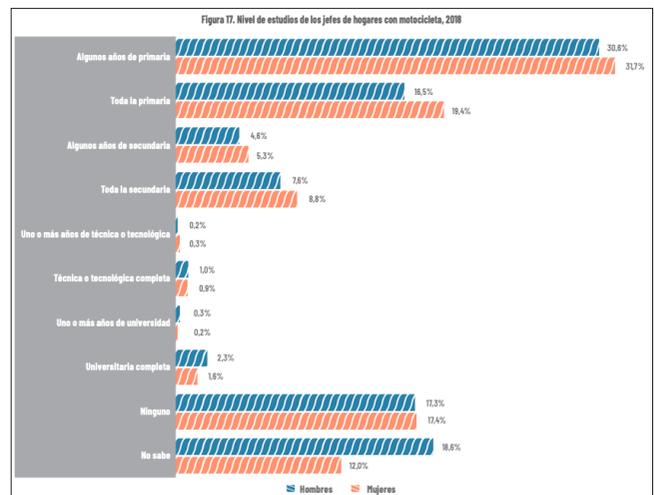
De acuerdo con la Encuesta Nacional de Calidad de Vida de 2020 (ECV), adelantada por el DANE, el 23,8% de los hogares de Colombia tiene, al menos, una moto. La tenencia de este tipo de vehículo es mayor en los centros poblados y áreas rurales dispersas donde, según la misma encuesta, un 28,0% de los hogares reportó contar con mínimo una moto, frente a un 22,5% de los hogares en cabeceras municipales que señaló tener el mismo tipo de vehículo.

Adicionalmente, al comparar el crecimiento de la tenencia de motocicletas a nivel urbano y rural se encuentra que el mayor incremento se presenta en el área rural donde entre 2011 a 2020 se reportó un aumento del 78%<sup>5</sup> de hogares con moto, mientras que en las zonas urbanas dicho incremento fue del 20%<sup>6</sup> para el mismo período de tiempo, lo que evidencia la importancia que ha adquirido este vehículo en el campo colombiano donde se ha convertido en el medio de transporte más asequible para los campesinos.

Adicionalmente, las motos son el segundo medio de transporte más importante de transporte en la ruralidad. Según el Estudio Nacional Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país, llevado a cabo en 2019 por la ANDI, la motocicleta fue el segundo medio de transporte más

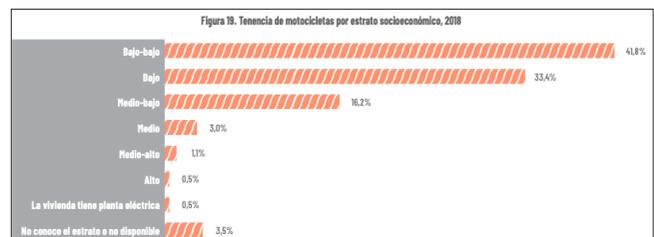
utilizado en las zonas rurales para desplazarse en 2018, seguido solo por los desplazamientos a pie, que son utilizados por más del 58% de la población; y fue el tercer medio más utilizado en las áreas urbanas en el mismo período, seguido por los viajes en buses urbanos e intermunicipales y las caminatas, que ocuparon el primer lugar con un 23,9%<sup>7</sup>

Por otra parte, la moto se ha convertido en el medio de transporte por excelencia de las personas de menores ingresos y capacidad adquisitiva. A 2018, el 31,7% de las mujeres y el 30,6% de los hombres, jefes de hogar con motocicleta, tienen apenas algunos años de primaria; solo el 19,4% de las mujeres y el 16,5% de los hombres completó la educación primaria y apenas el 8,8% de las mujeres y el 7,6% de los hombres terminó la secundaria<sup>8</sup>; lo que pone en evidencia que quienes utilizan la moto como medio de transporte cuentan con menores posibilidades de acceder a trabajos con una remuneración elevada.



Fuente: Imagen tomada del Estudio Nacional, Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país. ANDI, 2019.

En concordancia con la situación descrita respecto del nivel educativo de los jefes de hogar con motocicletas, el 91,4% de los hogares con moto se encuentra en estratos bajo-bajo a medio bajo, mientras que solo el 4,6% se ubica en zonas de estratos medio a alto; lo que evidencia la importancia que tiene este vehículo para los hogares de menores ingresos del país.



Fuente: Imagen tomada del Estudio Nacional Las motocicletas en Colombia, aliadas del desarrollo del país. ANDI, 2019.

<sup>3</sup> Quintero Hernández, Juan Camilo. 2014. El crecimiento del parque automotor de motocicletas: un desafío para la apuesta por la priorización del uso del transporte masivo. estudio de caso: Bogotá 2000-2010.

Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario. Bogotá, D. C., p. 39

<sup>4</sup> Fenalco y ANDI. 2021. Informe de matrículas de motos a diciembre de 2020. Bogotá, D. C., p. 1.

<sup>5</sup> Según la información de la ACV de 2011, recopilada por la ANDI en 2019, en 2011 en la zona rural se reportó un total de 15,7% de hogares con motocicleta.

<sup>6</sup> Según la información de la ACV de 2011, recopilada por la ANDI en 2019, en 2011 en la zona urbana se reportó un total de 18,7% de hogares con motocicleta.

<sup>7</sup> Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, ANDI. 2019. Estudio Nacional Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país, Vol. 2. p. 32 y 33.

<sup>8</sup> *Ibidem.* p. 36.

Además de lo expuesto, es necesario considerar que para un importante grupo de propietarios de motocicletas, estas constituyen no solo su medio de transporte sino, más aún, su herramienta de trabajo. Según cálculos de la ANDI, unos 2,6 millones de personas utilizan este vehículo para realizar sus labores como domiciliarios, mensajeros, repartidores de correo o periódicos; si se toma un promedio de 3 personas por familia, se tiene que mediante la tenencia de una motocicleta se apoya la subsistencia de más de 7,8 millones de colombianos<sup>9</sup>

De los anteriores datos, es claro que la motocicleta constituye el medio de transporte al que pueden acceder los hogares con menores ingresos y oportunidades del país. No obstante, existe en la normativa vigente del Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002, una medida que representa un trato mucho más gravoso para los propietarios de motocicletas con la cual se termina por profundizar las brechas de equidad en contra de estos quienes, como se evidenció, en su mayoría se encuentran en una situación socioeconómica menos favorecida que los propietarios de automóviles.

Actualmente, el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, incluye, entre otras sanciones, que los conductores que incurran en conductas como transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril; no detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de “PARE”; conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados; adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta; o conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas, no solo serán merecedores de la multa económica más alta equivalente a 30 salarios mínimos diarios, sino que, si alguna de estas infracciones es cometida en una motocicleta la conducta será sancionada además con la inmovilización del vehículo.

La medida de inmovilización del vehículo, que actualmente aplica solo para las motos en los casos anotados, implica el traslado a los patios de las municipalidades y el pago de la grúa y los días de parqueadero<sup>10</sup>, además de la multa equivalente a un salario mínimo mensual vigente, lo que pone en una evidente desventaja a los propietarios de vehículos quienes hacen parte de un sector de

la población para el que la sanción equivalente a un salario mínimo mensual vigente ya es lo suficientemente fuerte como para añadir a ella los costos asociados a la inmovilización de los vehículos.

Así las cosas, la medida actualmente incluida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre desconoce la diferencia socioeconómica entre los dos grupos a quienes se dirige la sanción diferenciada por cometer el mismo tipo de conductas, esto es los propietarios de vehículos en contraste con los propietarios de motocicletas. En el caso de los primeros, aunque no necesariamente todos cuentan con ingresos altos o medios, en promedio, si cuentan con mejores ingresos que la mayoría de propietarios de motocicletas. De acuerdo con la evidencia presentada, para estos últimos, el pago de una multa equivalente a un salario mínimo mensual más los costos asociados a la inmovilización (grúa, parqueadero, etc.) puede implicar sacrificar su mínimo vital y el de su familia, situación que atenta contra los más elementales parámetros del Estado social de derecho consagrado en la Constitución del 91, razón por la cual este Proyecto de ley propone eliminar dicha medida.

Además de lo expuesto, debe tenerse en consideración que, pese a que el costo *per se* de la motocicleta es sustancialmente más bajo que el de un automóvil, razón por la cual acceden a aquellas personas de ingresos más bajos, los costos asociados a la tenencia de las motos resultan en algunos aspectos más altos.

En primer lugar, y tal como este Congreso ha tenido oportunidad de estudiar en Proyectos de Ley anteriores, por lo general el SOAT para las motocicletas es más costoso que los automóviles. Si se compara el valor del seguro obligatorio las motos con el de los autos familiares, se encuentra que, en términos absolutos, resulta más costoso para 4 de las 6 categorías de automóviles familiares, además de lo que se puede estimar respecto del valor proporcional entre el costo del vehículo en comparación con el valor del seguro. A continuación, se muestra la tabla de tarifas vigentes del seguro obligatorio, donde se evidencia esta situación:

SOAT			
Tipo de vehículo	Cilindraje	Valor total SOAT	
MOTOS	Menos de 100 C.C.	\$414.800	
	De 100 a 200 C.C.	556.500	
	Más de 200 C.C.	627.600	
AUTOS familiares	de 0-9 años	Menos de 1.500 C.C.	368.800
		De 1.500 a 2.500 C.C.	448.900
		Más de 2.500 C.C.	524.300
	de 10 años o más	Menos de 1500 C.C.	488.900
		De 1.500 a 2.500 C.C.	558.500
		Más de 2.500 C.C.	621.900

Fuente: Datos tomados de Seguros Mundial, 2022.

<sup>9</sup> Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, (ANDI). 2019. Estudio Nacional, Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país, Vol. 2. p. 26.

<sup>10</sup> Parágrafo 6 del artículo 125 de la Ley 769 de 2002.

**Tabla 8. Comparación de diferentes aspectos relacionados con la movilidad entre el automóvil y la motocicleta más vendidos en Colombia, 2019**

Condición	Indicador	Unidades	Valores		Diferencia
			Motocicleta más vendida	Automóvil más vendido	
Registro en organismo de tránsito	Costo del registro/ precio del vehículo <sup>40</sup>	Porcentaje del precio del vehículo	6,12%	1,47%	El costo para la moto es 4,16 veces mayor que para el auto.
Sanciones por transgresión al CNT	Costo de la multa/ precio del vehículo <sup>41</sup>	Porcentaje del precio del vehículo	11,66%	1,37%	El costo de la multa para la moto es 8,51 veces mayor que para el auto.
SOAT	Costo del SOAT/precio del vehículo <sup>42</sup>	Porcentaje del precio del vehículo	13,52%	1,32%	El costo del SOAT para la moto es 10,24 veces mayor que para el auto.
Certificado técnico-mecánico	Costo del certificado/ precio del vehículo <sup>43</sup>	Porcentaje del precio del vehículo	3,82%	0,83%	El costo del certificado para la moto es 4,6 veces mayor que para el auto.
Restricciones	Número de restricciones <sup>44</sup>	Número	Hemos identificado 86 restricciones en algunos municipios del país	Solo pico y placa y día sin carro en las ciudades principales (aprox. 12 ciudades)	No aplica.
Condiciones socioeconómicas	Tenencia de carros y motos <sup>45</sup>	Porcentaje del total de hogares	25,4%	20,0%	No aplica.
Eficiencia del vehículo	Consumo de gasolina por kilómetro en zona urbana <sup>46</sup>	Kilómetros/galón	90 Km/gal	18 Km/gal	La moto consume cinco veces menos combustible que un auto.
Emisiones del vehículo	Emisiones de CO <sub>2</sub> <sup>47</sup>	Gramos/kilómetro	25 g/Km	120 g/Km	El auto emite 4,8 veces más CO <sub>2</sub> que una moto.

Fuentes: notas al final números 40 a 47 (ver página 122).

Adicionalmente, en proporción al precio del vehículo que un automóvil, otros trámites obligatorios como el registro en organismos de tránsito u obtener el certificado de la revisión tecno mecánica resulta más costoso para las motos. A continuación, se muestran las diferencias, de acuerdo con lo analizado para el efecto por la ANDI.

Fuente: Imagen tomada del Estudio Nacional, Las motocicletas en Colombia, aliadas del desarrollo del país. ANDI, 2019.

De lo expuesto, queda evidenciado que una inmensa mayoría de los propietarios de motocicletas y sus hogares pertenecen a los estratos socioeconómicos más bajos que encuentran en este tipo de vehículo la posibilidad de desarrollar sus actividades de generación de ingresos al utilizarlo como medio de transporte y como herramienta de trabajo. Pese a ello, la tenencia o propiedad de una motocicleta resulta más costoso que la de un automóvil, si se analiza en términos proporcionales entre el costo del vehículo y el valor de los trámites.

Por esta razón, adicionar al costo actual de tener una motocicleta, sanciones más gravosas para un grupo poblacional que hace parte del menos favorecido por tener menos ingresos y menores posibilidades de acceder a empleos mejor remunerados, termina por profundizar la brecha de desigualdad y por convertirse en una trampa más de la pobreza pues al propietario de moto que le inmovilizan la motocicleta y no cuenta con los recursos para sacarla de los patios no solo termina perdiendo su medio de transporte, sino, en muchos casos, su herramienta de trabajo.

**Finalidad y proporcionalidad de la sanción.**

Además de lo dicho sobre la situación socioeconómica de los propietarios de motocicletas

que hace de la medida de inmovilización exclusivamente dispuesta para las motocicletas incluida en los numerales D3 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito una medida injusta y desequilibrada para ese grupo poblacional, la necesidad de eliminar dicha disposición se justifica en el fin mismo de las sanciones de tránsito.

Al respecto, es necesario tener en consideración lo dispuesto por el Código Nacional de Tránsito Terrestre en cuyo artículo 125 se señala lo siguiente:

**“Artículo 125. Inmovilización.** La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen. **a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción.**

(...)

**Parágrafo 2º.** La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente, previa comprobación directa de haberse **subsanado la causa que motivó la inmovilización.** La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.

**Parágrafo 3º.** En el caso de vehículos de servicio público, **cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco días.** Copia del acta se remitirá a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo.

*El incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.*

*(...)" (Resaltado fuera del original)*

Adicionalmente, el artículo 3° de la Resolución 3027 de 2010, por la cual el Ministerio de Transporte adoptó el Manual de Infracciones, establece:

**“Artículo 3°. Retención preventiva del vehículo.** La autoridad de tránsito podrá en forma preventiva inmovilizar un vehículo sin llevarlo a patios oficiales cuando se presente la comisión de una infracción que de acuerdo a lo previsto en el Código Nacional de Tránsito el vehículo no pueda transitar, hasta tanto se subsane la causa que dio origen a la inmovilización y por un término máximo de 60 minutos. En su defecto será trasladado a los patios o parqueaderos autorizados.

*En aquellos casos en que el Código Nacional de Tránsito determinó en forma expresa la inmovilización del vehículo, esta deberá realizarse con el traslado del vehículo a patios oficiales”.* (Resaltado fuera del original)

Así las cosas, de acuerdo con lo dispuesto por el Código Nacional de Tránsito Terrestre y por el Manual de Infracciones, la inmovilización tendrá lugar cuando no sea posible subsanar la infracción cometida en el sitio donde fue hallado el infractor, e incluso hay posibilidad de no ordenarla, si es posible subsanar la causa que dio origen a la sanción en un plazo de 60 minutos, razón por la cual es dable concluir que el objetivo de la inmovilización no es otro que prevenir que la falta se siga cometiendo.

Esta interpretación es validada por lo conceptuado sobre este mismo asunto por el Ministerio de Transporte, quien señaló:

*“[L]a inmovilización de un vehículo es la medida de carácter sancionatorio, cuyo fin es impedir que se siga cometiendo la infracción que dio origen a la inmovilización”<sup>11</sup>.* (Resaltado fuera del original)

Dado que la finalidad de la inmovilización es evitar que se siga cometiendo la infracción que causó la sanción, es necesario analizar si las conductas sancionadas en virtud de lo previsto en los numerales D3 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, corresponden o no a aquellas que se pueden seguir cometiendo en el tiempo o si, por el contrario, pueden corregirse, por lo que a continuación se revisa cada una de ellas:

Infracción	Continuidad en el tiempo / Posibilidad de corrección.
D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.	Termina tan pronto el infractor es detenido por la autoridad de tránsito quien le ordena tomar el sentido correcto de la vía. Se subsana inmediatamente.

Infracción	Continuidad en el tiempo / Posibilidad de corrección.
D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de “PARE” o un semáforo intermitente en rojo.	Es de ejecución instantánea, una vez cometida es imposible subsanarla, razón por la que la inmovilización no cumple con el objetivo de corregir la infracción.
D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.	Termina tan pronto el infractor es detenido por la autoridad de tránsito quien le ordena tomar el carril apto para vehículos motorizados. Se subsana inmediatamente.
D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.	Es de ejecución instantánea, una vez cometida es imposible subsanarla, razón por la que la inmovilización no cumple con el objetivo de corregir la infracción.
D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.	Es de ejecución instantánea, una vez cometida es imposible subsanarla, razón por la que la inmovilización no cumple con el objetivo de corregir la infracción.

De lo anterior, se tiene que las infracciones respecto de las cuales se prevé la inmovilización de la motocicleta son de dos tipos:

- (i) Subsanales inmediatamente en tanto la comisión de este tipo de infracciones finaliza tan pronto el infractor es detenido por la autoridad de tránsito, quien le da la orden al infractor de corregir al instante, situación que es perfectamente posible, razón por la cual no se requiere de la inmovilización para corregir con posterioridad la infracción.
- (ii) De ejecución instantánea por lo que no se pueden corregir ni siquiera con la inmovilización del vehículo dado que ocurren en un momento exacto y una vez cometida la infracción que no se puede retrotraer. Por esta razón, no tiene sentido la inmovilización dado que ello no conduce a la corrección de la conducta indebida.

Visto lo anterior, es claro que la finalidad de la inmovilización por la cual se busca evitar la movilización de los vehículos para que no sigan cometiendo la infracción y dar tiempo para que se subsane la situación que da origen a las sanciones no se cumple en el caso de las infracciones previstas en los numerales D3 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, por lo cual no tiene sentido mantener una disposición que, en cambio, sí representa un tratamiento injusto y contrario a los criterios de equidad.

Al respecto, debe tenerse en cuenta que, atendiendo a la finalidad de la inmovilización, infracciones tales como conducir sin luces o sin portar la licencia de conducción o el SOAT, entre otras, que son objeto de inmovilización tanto para vehículos como para motocicletas, sí se pueden corregir y no serán objeto de la sanción de inmovilización si el infractor logra solucionar tal situación en un lapso de 60 minutos. En el caso de las sanciones de los numerales D4, D6

<sup>11</sup> Concepto Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto 96831 del 31 de marzo de 2014.

y D7 que son de ejecución instantánea como cruzar un semáforo en rojo o adelantar en doble línea, en las que, como se explicó, no hay posibilidad de corrección, resulta inviable esperar dicho lapso pues aunque se esperara corregir la actuación que ya concluyó es imposible y, por tanto, la inmovilización no serviría a su propósito de corregir la infracción. Por su parte, en el caso de las sanciones de los numerales D3 y D5 en los que se castiga transitar en contravía o sobre andenes se pueden corregir en un minuto con la orden del agente de tránsito, por lo que la inmovilización es igualmente innecesaria.

Así las cosas, es claro que la comisión de las conductas previstas en los numerales D3 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre no se prolonga en el tiempo, por lo que la inmovilización resulta excesiva y constituye un tratamiento injusto en contra de un grupo poblacional que encuentra en la motocicleta un medio de transporte y una herramienta de trabajo.

Por otra parte, en aras de justificar la sanción más severa para las motocicletas, se ha dicho que la inmovilización de estas tiene como fin principal cuidar la vida de los usuarios de este tipo de vehículos. Este argumento resulta cuestionable toda vez que nada impide que el mismo motociclista conduzca otra motocicleta, máxime si se tienen en cuenta las estadísticas del uso de este vehículo como herramienta de trabajo, pues la sanción actual no prevé una suspensión en su licencia de tránsito, por lo que la supuesta finalidad pretendida con la inmovilización no se cumple con la sanción así contemplada y sí resulta excesivamente gravosa y económicamente costosa para un grupo poblacional respecto del cual el Estado debe evitar el establecimiento de medidas que constituyan trampas para continuar en la pobreza.

Sobre cómo la inmovilización de motocicletas por infracciones sin cumplir con la finalidad de la sanción como una medida que profundiza la brecha de desigualdad y se convierte en una trampa de pobreza incluida en la ley vigente, en este análisis es necesario tener en cuenta lo dicho por el Procurador General de la Nación, en el Concepto 4986 de 2010, en el cual señaló lo siguiente:

*“[...] hay un exceso en la sanción en comento, visible en dos circunstancias:*

*i) la inmovilización, que restringe la libertad de circulación y, en ciertos casos, afecta el derecho al trabajo, solo puede ser remediada con el pago de la multa, cuya cuantía no puede ser cubierta, por la mayoría de las personas, cuyos ingresos son mínimos, sino con el sacrificio de su mínimo vital de subsistencia y del de su familia; ii) la inmovilización de vehículo, en tanto sanción principal, según la define el Código, está prevista para las infracciones más graves y para casos de reincidencia.*

*En cuanto a la primera circunstancia, se debe reconocer que, si bien es cierto que no todos los conductores deben sacrificar su mínimo vital y el de su familia, para pagar una multa, la mayoría de*

*ellos sí está en esa circunstancia y, tratándose como se trata, de una norma general, la circunstancia anotada es crucial. Lo dicho se magnifica si se tiene en cuenta solo a los motociclistas, pues en ese grupo de personas la mayoría tiene ingresos y recursos menores a los de los conductores de automóviles, y una buena parte de esa mayoría emplea su motocicleta como un elemento de trabajo, del cual se deriva ese sustento mínimo. La cláusula del Estado Social de Derecho, como lo reconoce la Corte en las Sentencias C-316 de 2002 y C-799 de 2003, obliga a todas las autoridades a hacer concretas las condiciones que permitan a las personas el ejercicio pleno de sus derechos fundamentales y el respeto de la dignidad humana en condiciones de igualdad, pues **no puede el legislador soslayar la situación de penuria económica y debilidad manifiesta por la que atraviesa un sector de la población, imponiendo a su cargo además de onerosas sanciones pecuniarias, que no está en posibilidad de atender inmediatamente, sanciones accesorias que agraven su estado de iliquidez, amenazando su subsistencia, como sucede en este caso.***

*En cuanto a la segunda circunstancia, la expresión acusada incurre en una discriminación negativa, pues, además de someter a los motociclistas a una sanción accesoria que no está contemplada para otros conductores de vehículos automotores, les aplica una sanción: la inmovilización, **que el Código establece para las faltas más graves o para los casos de reincidencia, sin que exista justificación adecuada para ello**”.* (Resaltado fuera del original)

Lo dicho por la Procuraduría General de la Nación en el concepto precitado confirma lo que se ha venido exponiendo a lo largo de este Proyecto de ley: la sanción de inmovilización prevista solo en contra de los motociclistas en los numerales D3 a D7 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 resulta contrario al Estado Social de Derecho por cuanto implica una sanción mucho más gravosa, injustificada para una población cuya situación socioeconómica requiere que el legislador sea especialmente riguroso a la hora de establecer sanciones que le sean aplicables en casos de infracción de la ley que se puedan convertir en amenazas para su propia subsistencia. Si bien es cierto que como legisladores tenemos la obligación de establecer medidas para garantizar el cumplimiento de las normas que expedimos, también lo es que las mismas deben consultar los principios de justicia, equidad y razonabilidad, así como la finalidad para la cual se busca imponer dichas sanciones.

#### **Derecho de defensa y contradicción**

De conformidad con lo dispuesto en los numerales D3 a D7 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, no solo procede la inmovilización cuando alguna de las conductas allí descritas sea cometida por una motocicleta, sino que, además, la salida de este tipo de vehículos procede únicamente hasta que el inculpado pague el valor de la multa, o hasta que la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

Lo anterior, constituye una vulneración del derecho fundamental al debido proceso y contradicción, en tanto, en primer lugar, el artículo 135 del Código Nacional de Tránsito regulan, por un lado, la posibilidad de reducir el valor de la multa asistiendo a cursos pedagógicos, así como de impugnar el comparendo si no se está de acuerdo con este, para lo cual prevé la realización de una audiencia en la que el sancionado tiene la oportunidad de presentar las pruebas que considere conducentes para demostrar que no cometió la conducta que se le endilga.

De acuerdo con lo anterior, en la práctica los motociclistas pierden el derecho a contradecir el comparendo impuesto antes de su pago, puesto que cada día de parqueo en el sitio oficial (patios) tiene un costo que se suma al valor de la multa en sí misma y que se va acumulando si no se logra retirar el vehículo a tiempo. La decisión sobre la impugnación no se toma de manera inmediata, sino que la realización de la audiencia prevista en el quinto inciso del artículo 136 del Código Nacional de Tránsito toma varios días, en los que se sigue cobrando el costo por parqueo en los patios. Por esta razón, el temor de que el valor de los costos asociados a la inmovilización se siga incrementando conduce a que se considere preferible pagar la multa sin contradecirla para lograr retirar la motocicleta de los patios.

La anterior situación constituye una evidente barrera legal al ejercicio del derecho fundamental de la defensa y la contradicción que debe ser corregida por el legislador a través de la modificación de las normas que la contienen y que, además, no aplica para los propietarios y conductores de automóviles y demás vehículos, lo que significa una condición desigual para los motociclistas frente a aquellos.

En segundo lugar, el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito establece la posibilidad de reducir el valor de la multa si se hace un curso pedagógico sobre normas de tránsito, gracias a lo cual puede acceder a descuentos equivalentes al 50% o 25% del valor total de la multa. Sin embargo, teniendo en cuenta que la realización de dicho curso normalmente no se da el mismo día, implica que aspirar al descuento significa concomitantemente aumentar el costo del parqueo, situación claramente incoherente que debe ser corregida.

De acuerdo con todo lo expuesto, se hace necesario corregir la sanción injusta, e innecesaria contenida en los numerales 03 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre cuya modificación se propone en este Proyecto de ley, a fin de proteger los derechos al trabajo y al mínimo vital de un numeroso grupo de colombianos que han encontrado en la motocicleta como medio de subsistencia, así como para garantizar el cumplimiento de la finalidad y proporcionalidad de la sanción y el derecho fundamental a la contradicción y a la defensa, sin que ello implique que la comisión de las infracciones quedaría impune pues, se propone mantener la sanción económica actualmente prevista en los mismos numerales,

a fin de que haya un mecanismo coercitivo que reproche la comisión de infracciones en el uso de las motocicletas.

#### IV. CONSIDERACIONES DEL PONENTE:

Las motocicletas forman parte activa de la economía del país; de acuerdo con el estudio realizado por la ANDI “*Las motocicletas en Colombia son aliadas del desarrollo del país*” del 2019, uno de cada seis colombianos usa la motocicleta para transportarse, mientras que el 92% de las motocicletas son empleadas como vehículo de trabajo y transporte y tan solo el 8% la usa para recreación o deporte. Después de la pandemia en medio de la reactivación económica, el mercado de motocicletas en Colombia se incrementó de manera importante según las cifras suministradas por el Registro Único Nacional de Tránsito, (RUNT), y recogidas por la alianza entre la ANDI y Fenalco, que muestran que en mayo de 2022 se presentó un aumento del 51% en las ventas de motocicletas con respecto al mismo mes del año 2021.

El mismo informe de la ANDI revela la importancia de las motocicletas para la economía del país, de acuerdo con el documento, antes de la pandemia el sector de ensamble de motocicletas empleó directamente a 7.035 personas, a 28.140 incluyendo la industria de proveedores, y a unos 70.000 en el comercio, servicio, talleres, importadores y negocios relacionados, lo que demuestra su compromiso con el desarrollo económico del país.

Las motos pasaron de ser un medio de transporte eficiente y económico a convertirse en una herramienta de trabajo para miles de colombianos, pues representan más del 60% de los vehículos en circulación, con el cual muchos colombianos sostienen a sus familias. Un aspecto relevante, con el uso de la motocicleta, sucedió cuando terminó la pandemia, debido a que los colombianos en la búsqueda de medios de transporte de uso particular vieron en estos automotores una posibilidad económica y segura contra el Covid-19. Otra de las razones importantes radica en el fortalecimiento de las economías de los hogares, pues muchas personas empezaron a buscar fuentes de ingresos adicionales que fueron suplidas por actividades en motocicleta.

Una característica importante que deja a las motocicletas como el vehículo de preferencia en los estratos 1, 2 y 3 es su fácil acceso y rentabilidad. Según la economista del diario El País Esperanza Ramírez: “*Miles de hogares colombianos la utilizan como su principal medio de transporte que les facilita el desplazamiento, pero también les hace la vida un poco más económica*”. Otros factores importantes que contribuyen al uso de las motocicletas es el ahorro de tiempo en ciudades con gran cantidad de automóviles, el consumo reducido de combustible y los beneficios referentes que no tienen restricciones de movilidad (pico y placa), ni pago de peajes a nivel nacional.

El Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002, tiene por objeto regular la circulación

de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos que transiten por las vías públicas o privadas de todo el territorio nacional, y para tal fin establece reglas de estricto cumplimiento imponiendo sanciones a quienes las incumplan, dichas sanciones son de mayor o menor rigor de acuerdo con la gravedad de la falta cometida.

La norma que busca cambiar este Proyecto de ley ordena sanciones para los motociclistas cuando hayan cometido infracciones como pasar semáforos en rojo; adelantar otros vehículos en túneles, puentes y curvas peligrosas; transitar en contravía; transitar sobre la berma o andén; entre otras; lo que a mi parecer es bastante acertado, teniendo en cuenta que las comisiones de estas conductas ponen en riesgo la integridad de los demás sujetos viales. Sin embargo, las infracciones tipo D3, D4, D5, D6 y D7 tipificadas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito generan para los motociclistas sanciones adicionales a las que se generan para los conductores de automóviles por la comisión de las mismas faltas, como lo es la inmovilización de la motocicleta.

Este ponente considera que tal diferenciación entre las sanciones imputables a los conductores de automóviles y a los de motocicletas es violatoria de la razonabilidad, la proporcionalidad y la equidad que le deben ser propias a las sanciones, además de vulnerar derechos como el de la igualdad, trabajo y locomoción.

Al mantenerse de esta forma el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, y en particular sus literales D3 a D7, es claro que se presenta un trato desigual y se desconocen ciertas condiciones que le permiten a un grupo poblacional ejercer sus derechos fundamentales mencionados y garantizar su dignidad humana, pues además de imponer onerosas sanciones pecuniarias -muchas veces difíciles de pagar por el mismo estado de iliquidez-, establece sanciones accesorias que agravan aún más un estado de vulnerabilidad, llegando incluso a amenazar su subsistencia.

Al respecto, conviene indicar lo manifestado por la Procuraduría General de la Nación en Sentencia C-885 de 2010 sobre una demanda de inconstitucionalidad de estos mismos literales del artículo 131: *“Lo dicho se magnifica si se tiene en cuenta solo a los motociclistas, pues en ese grupo de personas la mayoría tiene ingresos y recursos menores a los de los conductores de automóviles, y una buena parte de esa mayoría emplea su motocicleta como un elemento de trabajo, del cual se deriva ese sustento mínimo”*.

En ese orden de ideas, este ponente coincide con la Procuraduría al indicar que hay una latente desigualdad en cuanto a las sanciones que son impuestas a los motociclistas, en palabras del Ministerio Público: *“la expresión acusada incurre en una discriminación negativa, pues, además de someter a los motociclistas a una sanción accesoria que no está contemplada para otros conductores de vehículos automotores, les aplica una sanción:*

*la inmovilización, que el Código establece para las faltas más graves, o para los casos de reincidencia, sin que exista justificación adecuada para ello.”*, en ese sentido, y continuando con la línea del Ministerio, consideró la pertinencia del Proyecto de ley, pues es necesario garantizar la igualdad a todos los conductores, reafirmando que la imposición de reglas descritas en el Código Nacional de Tránsito además de necesarias sean concordantes con los principios Constitucionales.

Las sanciones de tránsito que se imponen a los motociclistas buscan evitar que las conductas en contra de la ley no sean lesivas para sus pares, es así como una conducta tipificada en el Código de Tránsito se entiende por subsanada en la medida en la que se imponga la multa pecuniaria y esta deje de realizarse. Por ejemplo, una motocicleta que transite sobre el andén, pone en riesgo la integridad física de los peatones, sin embargo, esta conducta deja de ser riesgosa cuando el motociclista regresa a la vía continuando su curso normal, hecho que solo genera la imposición del comparendo.

En este sentido, ya se ha pronunciado el Consejo de Estado, en auto del 18 de octubre de 2019; la Sección Primera de el Alto Tribunal advierte que, si no se subsana la acción que dio paso a la infracción, el vehículo debe ser inmovilizado, pero si esta es subsanada, no habrá razón para retenerlo: *“la retención preventiva del vehículo es por ley un tipo de sanción que supone que en los casos en que la infracción cometida sea subsanable en el sitio que se detectó, la autoridad de tránsito debe permitirle al infractor subsanar la causa que dio origen a la infracción, y solo en el evento de no ser subsanada, proceder con la inmovilización del vehículo trasladándose a los patios oficiales.”*. Es decir, que cuando el motociclista realiza una infracción de las normas de tránsito y es interceptado por la autoridad que le impone una orden de comparendo, aun cuando sea sujeto de multa, tendrá lugar a subsanar la acción que dio origen a la sanción.

Además este ponente considera que es conveniente revisar la efectividad de inmovilizar los vehículos infractores, pues no está demostrada la reducción de accidentalidad con las inmovilizaciones que imponen las autoridades de tránsito; en cambio, las inmovilizaciones en el caso de las motocicletas ocasionan que muchos conductores opten por no pagar las multas, sino dejar perder su moto en los patios de Tránsito y Transporte y, simplemente comprar otra moto igual o de mejor capacidad, dejando que la motocicleta objeto de multa termine en un proceso de chatarrización, pues de acuerdo con la ley 1730 de 2014 (Ley de patios), cuando haya pasado un año de la inmovilización y los dueños no hayan reclamado sus vehículos, la Secretaría de Movilidad puede disponer de ellos y ponerlos en subasta o chatarrizarlos si tienen alto grado de deterioro. Sin embargo, aun cuando el vehículo está en custodia de la autoridad antes de realizar cualquier actividad con el mismo, es necesario contactar al dueño e indicarle el proceso que se adelantará, lo

que genera desgaste económico para el Estado y un latente menoscabo al patrimonio de las familias que usan su motocicleta como herramienta de trabajo.

### **La inmovilización del automotor en la legislación comparada.**

Colombia ha adoptado gran parte de la legislación civil y comercial del derecho chileno; no obstante no ser toda, nuestro Código de Transporte guarda similitud en la generalidad de la normativa, razón por la cual vale la pena dar un vistazo jurídico en tanto que este país consagra la figura de la inmovilización del vehículo automotor como sanción accesoria al igual que Colombia.

El artículo 189 de la Ley de Tránsito 18290 de 1984 modificada por la Ley 20388 de 2009, dispone que la autoridad competente (Policía Carabinera) impondrá “parte” como infracción a la Ley cuando el conductor esté circulando en vehículo automotor bajo la influencia de alcohol o sustancias estupefacientes o sicotrópicas, y el vehículo será inmovilizado solo si el conductor se allana a esta medida.

También en el caso chileno, procede la inmovilización del vehículo de forma obligatoria, cuando se presente negativa injustificada del conductor de someterse a los exámenes del precitado artículo, por conducta delictiva o por huir del lugar en este último caso.

### **V. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS**

Con base en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, según el cual “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 Congresista pueda encontrar”.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

“Artículo 1°. El artículo 286 de la Ley 5ª de 1992 quedará así:

(...)

- a) *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.*
- 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.*

- c) *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.*

*Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:*

- a) *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.*
- b) *Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.*
- c) *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.*
- d) *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.*
- e) *Cuando el congresista participe, discuta, o vote artículos de Proyectos de ley, o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.*
- f) *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 (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).*

Así las cosas, y de forma orientativa, consideramos que para la discusión y aprobación de este Proyecto de ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual.

Frente al Proyecto de ley número 145 de 2022 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones, se considera que pueden existir conflictos de interés relacionados

con: - El interés particular, actual y directo de los congresistas derivado de que su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil sean los titulares de las descripciones normativas que hacen parte del texto, y que menciona el Proyecto de ley.

Finalmente, sobre los conflictos de interés resulta importante recordar lo señalado por el Consejo de Estado (2019): *“No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que solo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per ser 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 concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles”*.

En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a) del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. Sin embargo, la decisión es meramente personal en cuanto a la consideración de hallarse inmerso en un conflicto de interés, por lo que dejamos a criterio de los Representantes basado en la normatividad existente y a juicio de una sana lógica.

Se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite de la presente iniciativa, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la ley 5ª de 1992, no exime del deber del Congresista de identificar otras causales adicionales.

### PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presento ponencia favorable y solicito respetuosamente a los miembros de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, dar primer debate al Proyecto de ley número 145 de 2022 Cámara, *por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones*.

  
**DOLCEY OSCAR TORRES ROMERO**  
Coordinador ponente

### TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 145 DE 2022 CÁMARA

*por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. *Objeto*. La presente ley tiene por objeto ajustar la sanción aplicable a algunas de

las infracciones cometidas por los conductores de motocicletas establecidas en el Código Nacional de Tránsito, a fin de que se ajusten los principios de justicia y equidad que orientan el Estado social de derecho.

Artículo 2º. Modifíquense los literales D.3., D.4., D.5., D.6. y D.7. del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:

- “D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.
- D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de “PARE” o un semáforo intermitente en rojo.
- D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.
- D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados, o al aproximarse a la cima de una cuesta, o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.
- D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas, e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.”

Artículo 3º. *Vigencia y derogatorias*. La presente ley deroga todas las disposiciones que le sean contrarias y rige a partir de la fecha de su promulgación.

  
**DOLCEY OSCAR TORRES ROMERO**  
Coordinador ponente

### COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

#### SUSTANCIACIÓN

#### INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 18 de octubre de 2022

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 145 de 2022 Cámara **“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**.

Dicha ponencia fue firmada por el **Honorable Representante DOLCEY TORRES ROMERO**.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 596 / del 18 de octubre de 2022, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.

  
**RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN**  
Secretario

## **INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 188 DE 2022 CÁMARA**

*por medio de la cual se exonera a todas las personas con discapacidad del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes por todas las carreteras y autopistas de Colombia, modificando y adicionando artículos de la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones*

Bogotá, D. C., 14 de octubre de 2022

Doctor

JAIME RAÚL SALAMANCA

Presidente

Comisión sexta

Cámara de Representantes

Ciudad

Respetado presidente:

En cumplimiento del encargo hecho por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedemos a rendir informe de ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 188 de 2022 Cámara “Por medio de la cual se exonera a todas las personas con discapacidad del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes por todas las carreteras y autopistas de Colombia, modificando y adicionando artículos de la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones.” El Informe de Ponencia se rinde en los siguientes términos:

### **I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA**

El Proyecto de ley número 188 de 2022 Cámara, por medio de la cual se exonera a todas las personas con discapacidad del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes por todas las carreteras y autopistas de Colombia, modificando y adicionando artículos de la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones, es de iniciativa de los honorables Senadores *Sandra Ramírez Lobo*, *Imelda Daza Cotes*, *Ómar de Jesús Restrepo Correa*, *Julián gallo Cubillos*, *Pablo Catatumbo Torres Victoria* y los honorables Representantes *Carlos Alberto Carreño Marín*, *Luis Alberto Albán Urbano*, *Jairo Reinaldo Cala Suárez*, *Germán Gómez López* y *Pedro Baracutao García Ospina*; radicado en la Secretaría General de la Cámara de Representantes el 7 de Septiembre de 2022, la misma se remitió a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes y se designó como Coordinador Ponente el honorable Representante *Pedro Baracutao García Ospina* y como ponente al honorable Representante *Daniel Carvalho*.

La iniciativa legislativa fue publicada en la *Gaceta del Congreso* del Congreso número 1075 del martes 13 de septiembre de 2022.

### **II. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY**

Como es de conocimiento público, según el artículo 154 de la Constitución Política las personas

con facultades y competencias para ser autores de Proyectos de ley en Colombia; entre otras dignidades se encuentran los congresistas, el Presidente de la República y sus ministros y demás personalidades citadas en el artículo 156 de la Constitución Política.

Pese a lo anterior no existe impedimento para que cualquier ciudadano, o grupo de ciudadanos elaboren y redacten el articulado y exposición de motivos de Proyectos de ley, para que posteriormente un congresista, o grupo de congresistas sean quienes tomen la vocería de la iniciativa legislativa.

De lograr realizar todo el trámite legislativo para este Proyecto de ley se favorecería e impactaría a todas las personas con discapacidad de Colombia, exonerándolas en el 100% del pago de tasas y tarifas de peaje por todas las carreteras y autopistas del país, de igual modo se verán beneficiados aquellos acompañantes de confianza y familiares no discapacitados que habitualmente están a cargo, o responden económicamente por una o varias personas en situación de discapacidad.

Exonerando del 100% en el pago de tasas y tarifas de peajes, las personas en condición de discapacidad tendrán la forma de utilizar este recurso económico en otros gastos, como podrían ser salud, educación, alimentación propia y de los hijos, pago de combustible, gastos propios del vehículo como el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), certificado de revisión electromecánica y de gases y demás imprevistos que puedan presentarse. Sería notoria la mejora en sus condiciones de vida y financieras de forma personal como familiar, redundando, se mejora la calidad de vida de las personas con discapacidad y de sus núcleos familiares.

### **III. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY 188 DE 2022**

Esta ley tiene por objeto exonerar a todas las personas con discapacidad del pago del 100% de tasas y tarifas Colombia, sin importar si la de peajes por todas las carreteras y autopistas de Administración, o manejo del peaje está a cargo del Estado, o de entes privados o mixto producto de las alianzas público privadas, es decir, los peajes concesionados.

### **NECESIDAD APREMIANTE DE QUE ESTE PROYECTO SE CONVIERTA EN LEY**

En Colombia, todos los días aumenta la cifra de personas que quedan en situación de discapacidad permanente por accidentes de tránsito, producto de heridas de arma de fuego o armas corto punzantes, o por enfermedad. Y la gran mayoría de esas personas con discapacidad y/o sus familiares, con grandes esfuerzos económicos han adquirido, o están adquiriendo un vehículo automotor para que la persona con discapacidad pueda ir a estudiar, trabajar, para ir a sus terapias de rehabilitación y sus citas médicas, o para ejercer su derecho constitucional a la recreación.

Lo anterior es una realidad que deben afrontar las personas con discapacidad y sus familiares

ya que en la actualidad se puede calificar como fracasada la legislación por medio de la cual el sistema público de transporte sea accesible para las personas en condición de discapacidad. El artículo 14 del decreto 1660 de 2003, por medio del cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad, manifiesta que a partir del 1° de julio del año 2005 se comenzaría un proceso de adecuación y acceso a las personas en condición de discapacidad al transporte público inicialmente del 20% del parque automotor y cada año progresivamente hasta el año 2010 donde el 100% del parque automotor que brinda servicios de transporte público debe estar actualizado con accesos para personas en condición de discapacidad.

Importante dejar en claro que cuando se habla de todas las modalidades de servicio público se refiere a los vehículos tipo taxi, buses, busetas, colectivos y más especialmente los de transporte intermunicipal que cubren y recorren las carreteras nacionales. El Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte son las entidades encargadas de regular, vigilar y sancionar a las empresas prestadoras de servicios de transporte público; la realidad es que por el contrario se expiden ampliaciones de plazos hasta por 10 años para que las empresas cumplan la legislación, si bien se trata de ofrecer la oportunidad de trabajar y que las condiciones económicas actuales no son fáciles, la solución no está en dar prórrogas tan amplias, sino en ser más juiciosos en la regulación y la vigilancia para el cumplimiento de ley de acceso al servicio público de personas en condición de discapacidad. De igual forma las secretarías de transporte en las entidades territoriales actúan de forma contraria a la legislación, puesto que continúan otorgando y autorizando las licencias de operación, o de funcionamiento a las empresas prestadoras del servicio público de transporte, sin que estas cumplan con lo regulado en la legislación.

#### IV. CONSIDERACIONES

Los peajes más costosos están en las vías estratégicas de ciudades capitales como Medellín (Peaje túnel de Oriente, \$19.300) y Bogotá (vía a Villavicencio, Peaje Piripal, \$20.100). A esto se le suma la realidad de que muchas de las casetas de peajes están muy cerca, algunas a menos de 100 km. Según el director del Observatorio de logística y movilidad del Centro de Investigaciones para el Desarrollo de la Universidad Nacional, José Stalin Rojas. “Un trayecto desde Bogotá hacia las principales capitales es oneroso. Es más barato ir en avión en algunos casos”<sup>1</sup> Para muchas familias con vehículo propio y que cuenten con un familiar, o sea cuidadoras de personas en condiciones de discapacidad es un alivio económico ser exoneradas del pago de peajes en todo el territorio nacional.

Según informe del periódico La República “durante el proceso de empalme del nuevo gobierno de Gustavo Petro, trascendió que entre 2022 y 2023 se tendrían que instalar 19 peajes más para financiar las obras que ya fueron terminadas en diversos megaproyectos que hacen parte de las vías de cuarta generación (4G)”.

Por lo anterior este Proyecto de ley en su articulado busca exonerar del 100% del pago de tasas y tarifas de peajes a personas con discapacidad, modificando 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”.

El proyecto busca ser un inicio para la gestión de una política nacional de favorabilidad con la población en condición de discapacidad en Colombia (el 7,2% de la población colombiana tiene alguna discapacidad, MinSalud, 2020). La población colombiana en condición de discapacidad merece gozar del pleno derecho a la movilidad en transporte público y privado. Con este proyecto que pretende exonerar del 100% del pago del peaje se genera un *impacto social positivo* que permite transitar hacia mejores condiciones de favorabilidad y equidad para esta población. No se trata solamente de la movilidad, sino de la conquista progresiva de beneficios como acceso a escenarios deportivos, a eventos públicos, al transporte público masivo en condiciones dignas, al disfrute de un turismo que un país que es potencia en biodiversidad y riqueza cultural.

La paz como política de Estado tiene mucho que ver con el sosiego social y la protección de la población más vulnerable, es decir, se trata de una paz positiva o estructural que vaya más allá de la negación o rechazo de la guerra y logre generar condiciones de armonía social y de equidad para los menos favorecidos, en este caso, la población en condición de discapacidad.

También se considera importante lo señalado en el proyecto en términos fiscales en el sentido de que no hay impacto fiscal negativo para la nación, ya que son ínfimas las cifras de personas con discapacidad propietarias de vehículo automotor, así como las de personas sin discapacidad (parientes o familiares cercanos) que sean propietarias de vehículo que estén a cargo y respondan económicamente por una o varias personas con discapacidad, incluyendo menores de edad con discapacidad. En Colombia oscilan entre el 0.8% y un máximo del 3% del total de vehículos existentes en este país que sean propiedad de personas con discapacidad y de sus familiares o parientes cercanos.

Modificando esta ley se pretende que se eviten las interpretaciones por parte de los funcionarios o servidores de entidades públicas o privadas para abstraerse de cumplir, o hacerlo a medias y no cumplir con lineamientos para el adecuado tratamiento de

<sup>1</sup> <https://www.larepublica.co/economia/en-colombia-hay-168-peajes-conozca-donde-hay-mas-y-cuales-son-los-mas-costosos-3444425#:~:text=En%20Colombia%20hay%20168%20casetas,concesiones%20viales%20en%20el%20pa%C3%ADs.>

personas en condición de discapacidad. De igual forma se pretende evitar el abuso de personas inescrupulosas y oportunistas, donde se incluyen hasta familiares, o parientes cercanos de la persona con discapacidad y quieran sacar provecho y ventaja de este beneficio. Si la persona con discapacidad no se encuentra a bordo del vehículo deben pagar la tarifa completa o plena del valor del peaje.

Además, esta propuesta legislativa, pensando en que no se generen equívocos, enredos y malos entendidos, plantea en el caso que una persona en condición de discapacidad no cuente con vehículo automotor para desplazarse, pero que en su familia hasta el tercer grado de consanguinidad cuente con vehículos, o una persona de confianza que se encargue habitualmente de acompañar y transportar a la persona discapacitada, únicamente se aplicará la exoneración solo en un vehículo que decida la persona discapacitada para evitar que todos los familiares, o personas de confianza pretendan registrar sus vehículos para la exoneración de peajes.

Con esta propuesta legislativa de modificación a la Ley 105 de 1993, se va a evitar el constante desgaste de la rama judicial, debido al cúmulo de acciones de tutela, invocando el derecho a la igualdad de personas que no tengan una condición de discapacidad y que están a cargo o responden económicamente por una o varias personas con discapacidad, por tener un hijo menor de edad con discapacidad; quien nunca le entregarán una licencia de conducción, ya que siempre habrá un tercero (familiar o persona de confianza) que los movilizará y con base en ello se le otorgue la exoneración de tasas y tarifas de peaje al vehículo que es propiedad de la madre, el padre o el familiar, esto explicando que la exoneración del pago de tarifas y peajes no solo será de aplicación para las personas discapacitadas que tengan licencia de conducción y un vehículo automotor adaptado. Es así como este Proyecto de ley también comprende y quiere incluir a familiares o personas de confianza que asumen la responsabilidad de cuidar y acompañar habitualmente a una persona en condición de discapacidad, porque la legislación colombiana es clara al manifestar que no se le expedirá licencia de conducción a personas discapacitadas, personas con discapacidad mental, múltiples discapacidades, cuadripléjicos, entre otros. Dichas situaciones se abordaron y analizaron al momento de escribir la estructura de este articulado.

Es necesario señalar que muchas de las personas cuidadoras o responsables de personas en condición de discapacidad sufren consecuencias económicas, laborales y de limitaciones de movilidad y acceso a derechos como la recreación y el ocio, por falta de tiempo para dedicarse a una actividad económica. Y en ocasiones se les termina generando traumas psicológicos, físicos y de sobre carga por tener que responder por su propia vida y la de otra persona más. Parte de la dignidad de la persona radica en su autonomía: no sentirse una carga ni sufrir las consecuencias de “cargar” a otra persona

sin las condiciones económicas y la estabilidad socioemocional que esto requiere.

Con lo estipulado en el artículo 3° que adiciona el artículo (21. A) a la Ley 105 de 1993 se beneficia en exoneración de tasas y tarifas de peajes a 3 (tres) grupos poblacionales, estos serían:

- Estos familiares, o parientes que podrán gozar de la exención, serán únicamente cónyuge o compañero(a) permanente, abuelo(a), padre, madre, hijo(a) natural o extramatrimonial, hijo(a) legítimo o legitimado, o hijo(a) adoptado, nieto(a), hermano(a), tío(a), sobrino(a).
- Las personas con discapacidad visual (ciegos o con baja visión), las personas con discapacidad auditiva (sordos), los cuadripléjicos, las personas con síndrome de Down, y las personas con múltiples discapacidades que sean propietarias de vehículo automotor. Pero como a este grupo de personas nunca, o difícilmente les otorgarán licencia de conducción, entonces se aceptará por lógicas razones que dicho vehículo no esté adaptado, siempre y cuando una tercera persona lo conduzca (familiar o conocido).

#### **V. IMPORTANCIA DEL PROYECTO DE LEY 188 DE 2022**

De convertirse en ley esta iniciativa legislativa, se favorecerán todas las personas en condición de discapacidad de Colombia, exonerándolas en el 100% del pago de tasas y tarifas de peaje por todas las carreteras y autopistas del país.

Se trata de una invitación a actualizar la legislación nacional en beneficio de un sector poblacional al que no se dan plenas garantías de movilidad; el 24 de febrero de 2022 el Parlamento y Consejo de la Unión Europea expidió la directiva #362, en la cual se estipuló que los Estados miembros podrán establecer exenciones de la obligación de pagar peajes al vehículo que pertenezca, o sea utilizado por una persona con discapacidad. La directiva refiere temas en lo que concierne a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras; situación que beneficia a todas las personas con discapacidad en los 27 países que conforman la Unión Europea.

Al anterior precedente legislativo, se le debe un gran reconocimiento, debido que logra articular las leyes de más de 20 Estados, los cuales hacen parte de Unión Europea, cada Estado concordó su legislación en materia de movilidad para personas con discapacidad y así poder lograr que personas en esta condición se le dé garantías a la movilidad. Cabe la pena aclarar que antes del 24 de febrero de 2022 ya existían muchos países tanto en Europa, Asia, África, algunos estados de Norteamérica, y de América Latina que en sus normas internas habían estipulado ese beneficio a todos sus conciudadanos con discapacidad, entre esos países están Inglaterra, Irlanda Austria, República Checa, Sudáfrica, India,

Argentina, Estado de la Florida en Estados Unidos, las Gobernaciones Provinciales de Pichincha y Azuay en Ecuador, el Estado de Veracruz en México, Canadá y España.

## VI. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

Artículo 1°. Contiene al objeto del Proyecto de ley, que es exonerar a todas las personas con discapacidad del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes por todas las carreteras y autopistas de Colombia, sin importar, si la administración o manejo del peaje está a cargo del Estado, o de entes privados, o mixto, producto de las alianzas público privadas, es decir, los peajes concesionados.

Artículo 2°. Modifíquese el literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, adicionándole un párrafo o inciso, son las excepciones para pagar tasas y tarifas en peajes y se incluyen aquí los vehículos a nombre de personas no discapacitadas, al igual que los utilizados por personas con discapacidad.

Artículo 3°. Adicionar el artículo (21 A) a la Ley 105 de 1993, serán beneficiarios de exención del pago de peajes los siguientes 3 grupos poblacionales:

- Discapacitados propietarios de vehículo automotor y que esté adaptado.
- Personas sin discapacidad propietarios de vehículo y que tengan a su cargo y cuidado personas con discapacidad.

Se aclara los niveles de consanguinidad y parentesco, y solo será un (1) vehículo el exonerado para la persona discapacitada.

- Las personas con discapacidad de visión o audición, cuadriplejía, síndrome de down y otras, no pueden tener licencia de conducción y por tanto no tendrán vehículos adaptados, serán manejados por un familiar o persona de confianza.

Artículo 4°. Adicionar el artículo (21 B) a la Ley 105 de 1993, la exoneración del pago de tasas y tarifas en peajes para los beneficiarios con discapacidad, aplicara para los siguientes peajes:

- Toda la red vial nacional y autopistas de Colombia con administración a cargo del Estado, entes privados o mixtos.
- Para toda estación de peaje sin importar su forma de recaudo.
- Si se crearan nuevos peajes, estos aplicaran también la exención de tasas y tarifas en un 100%.

Parágrafo, las cabinas de los peajes deben contar con la tecnología suficiente para hacer ágil y rápido el paso de los vehículos que serán exonerados de la tarifa, haciendo uso de dispositivos de lectura y sistema que permita el registro y almacenamiento de la información referente a los vehículos exonerados.

Artículo 5°. Adicionar el artículo (21. C) a la Ley 105 de 1993, establece los requisitos que deben cumplir los beneficiarios de la ley:

- Solo aplica para un (1) vehículo por beneficiario.
- Cuando se haga el registro estar a paz y salvo; no debe tener deudas por concepto de multas de tránsito. E igualmente encontrarse al día en el pago del impuesto automotor, del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), a el certificado de revisión electromecánica y de gases.

**Sin excepción alguna v de forma obligatoria** al momento de pasar el peaje el beneficiario debe ir como conductor o como acompañante.

- Poner en el vehículo los distintivos que se determinen por las autoridades competentes para mostrar que hay un beneficiario en condición de discapacidad.

Los costos que implique este distintivo irán por cuenta del beneficiario.

- Si el beneficiario vende el vehículo deberá notificar en el transcurso de 60 días calendario dicho negocio jurídico para mantener actualizada la base de datos.

Artículo 6°. Adicionar el artículo (21. D) a la Ley 105 de 1993, requisitos para acreditar que se es persona en condición de discapacidad:

- Certificado de discapacidad de conformidad con la Resolución 1239 de 2022 Ministerio de Salud. Si la administración municipal no responde, se autoriza a buscar de forma particular el certificado.
- Certificado de invalidez expedido por la junta nacional o la junta regional calificadora de invalidez concordado con los términos del Decreto 1352 de 2013 Ministerio del Trabajo.
- Historia clínica.
- Sino cuenta con los dos anteriores, no se podrá exigir reglas adicionales a la historia clínica del ciudadano en condición de discapacidad.

Artículo 7°. Adicionar el artículo (21.E) a la Ley 105 de 1993, expone los casos en los que podrán hacer remplazo del vehículo exonerado de peajes.

Artículo 8°. Adicionar el artículo (21.F) a la Ley 105 de 1993, se manifiestan las causales para revocar inmediatamente la exención del pago de peajes a los beneficiarios:

- Fallecimiento de la persona mayor o menor de edad con discapacidad.
- Cuando el beneficiario traslada o radica definitivamente su residencia y sitio de vivienda permanente, fuera del país.
- en procesos de control, vigilancia, inspección o verificación por parte del Ministerio de Transporte, INVIAS o del organismo delegado para tal fin por parte del Estado, o de los entes privados que manejen o administren estaciones de peaje, se compruebe que los

beneficiarios adulteraron o falsificaron uno o varios documentos; para obtener de forma fraudulenta esa exoneración del pago de peajes.

- Cuando los beneficiarios pierdan la propiedad del vehículo exonerado, como consecuencia del no pago de deudas, embargo o cobro coactivo, o de procesos de extinción de dominio.

Artículo 9°. Adicionar el artículo (21.G) a la Ley 105 de 1993, se establecen 13 requisitos o documentos adicionales que se deben presentar para solicitar la exoneración de peajes.

Artículo 10. Adicionar el artículo 21.H a la Ley 105 de 1993, el beneficiario o sus acompañantes frente a cualquier situación de negligencia o negación del cumplimiento de esta ley están autorizados a gravar la situación como material probatorio del hecho.

Artículo 11. La presente ley entrara en vigor a partir de la fecha de su promulgación y publicación.

## VII. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

El modelo de Estado Social de Derecho, establece que se deben proteger a los grupos poblacionales más desprotegidos, compensando sus desigualdades a través de acciones afirmativas como un grupo de especial protección constitucional como es la discapacidad.

En Colombia no solo existe una, sino un conjunto de leyes, normas y observaciones que garantizan un trato justo a las personas que tengan alguna discapacidad física, mental, intelectual o sensorial. Dando claridad que el Sistema Nacional de Discapacidad, (SND) quiere lograr es implementar medidas que ayuden a eliminar los muros que impiden el acceso a oportunidades de personas con discapacidad.

**La Constitución Política de Colombia**, consagra los derechos de las personas con discapacidad en diferentes dimensiones:

- Respeto por la dignidad humana, por su propia condición de persona, **Artículo 1°**. Ya que su dignidad no depende de sus capacidades ni de sus deficiencias, sino que se respeta por su propia condición de persona humana.
- **El artículo 13**, derecho a la igualdad, señala que se deben adoptar medidas en favor de grupos discriminados o marginados, pues como sabemos las personas con discapacidad constituyen un grupo tradicional e históricamente discriminado, en el que aún persiste la exclusión social, estructural. Señala de manera expresa que el Estado sancionará los abusos o maltratos que se cometan contra las personas con debilidad manifiesta, como lo son las personas con discapacidad.
- Todas las personas con discapacidad se les garantiza su condición de persona, según el **artículo 14**; por esto el catálogo de derechos

humanos de una persona con discapacidad es inalienable por ser inherente al ser humano, sin importar su condición, siendo un fin en sí mismo.

- Sobre la política pública de discapacidad, se refiere el **artículo 47**: el Estado adelantará una política de previsión, rehabilitación e integración social para los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a quienes se prestará la atención especializada que requieran.
- **El artículo 54** menciona la inclusión laboral de la discapacidad, el Estado debe garantizar a los minusválidos el derecho a un trabajo acorde con sus condiciones de salud.
- Inclusión en la educación de este grupo de especial protección constitucional, **artículo 68** inciso quinto (5); La erradicación del analfabetismo y la educación de personas con limitaciones físicas o mentales, o con capacidades excepcionales, son obligaciones especiales del Estado.
- Por su parte, el llamado Bloque de Constitucionalidad del artículo 93 constitucional, le abrió la puerta a la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas, Ley 1346 de 2009, que se erige como un nuevo paradigma jurídico de protección para las personas con discapacidad.

## LEGISLACIÓN

- **LEY 762 DE 2002**, por medio de la cual se aprueba la Convención Interamericano para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad, la realidad es que la discriminación a las personas con discapacidad lamentablemente sigue siendo común hoy en día.

Con esta ley se busca eliminar toda forma de discriminación que se pueda presentar, una de las cosas en las que se enfoca esta ley es en el ingreso al mercado laboral y al acceso la seguridad social.

- **DECRETO 1660 DE 2003**, de conformidad con el mandato contenido en los artículos 13 y 47 de la Constitución Política, le corresponde al Estado proteger especialmente a aquellas personas que por su condición física, mental y/o sensorial se encuentren en circunstancias de debilidad manifiesta, así como adelantar una política de prevención, rehabilitación e integración social para las personas con discapacidad física, sensorial y síquica, a quienes prestará la atención especializada que requieran.

Fija la normatividad general para garantizar gradualmente la accesibilidad a los modos de transporte y la movilización.

- **LEY 1145 DE 2007**, establece las medidas que contribuyen a la organización del

**Sistema Nacional de Discapacidad** y a su correcto funcionamiento, entre otras disposiciones:

Equilibrar las oportunidades.

Participación de las personas con discapacidad. Equidad.

Solidaridad.

- **LEY 1346 DE 2009**, donde se ratifica la convención sobre los derechos de las personas con discapacidad adoptada por las Naciones Unidas. El objeto de esta ley es asegurar la existencia de condiciones de igualdad y acceso a la justicia a las personas en situación de discapacidad; se habla de la distinción, restricción o exclusión que se realiza por motivo de la discapacidad de alguien.
- **LEY ESTATUTARIA 1618 DE 2013**, es una de las leyes de mayor reconocimiento en el país en materia de discapacidad, se dictan medidas que garantizan los derechos de las personas con discapacidad, especialmente de los niños y niñas; de igual forma se establece la manera de inclusión y ajustes razonables, la ley de discapacidad habla de deberes que tiene la sociedad civil.
- **LEY 1752 DE 2015**, Por medio de la cual se modifica la Ley 1482 de 2011 (que modifica el Código Penal), para sancionar penalmente la discriminación contra las personas con discapacidad. En su objeto menciona que esta ley busca sancionar penalmente actos de discriminación por razones de raza, etnia, religión, nacionalidad ideología política o filosófica, sexo u orientación sexual, discapacidad y demás razones de discriminación.

#### VIII. IMPACTO FISCAL

Los impactos fiscales de esta iniciativa se enmarcan en el otorgamiento de beneficios diferenciales a favor de personas en condición de discapacidad, propiciando una exoneración del 100% de las tasas y tarifas de peaje por todas las carreteras y autopistas del país. En tal sentido, es de señalar que dicha necesidad obedece a la deuda histórica de inversión para la población con estas condiciones y sus derechos a la libre movilidad, buscando modernizar la legislación. En Colombia son mínimas las cifras de personas con discapacidad propietarias de vehículo automotor; al igual que las cifras de personas sin discapacidad (familiares cercanos, personas de confianza) que sean propietarios de vehículo que estén a cargo y respondan económicamente por una o varias personas con discapacidad incluyendo menores de edad con discapacidad; entre el 0,8% y un máximo del 3% del total de vehículos existentes en el país serían propiedad de personas con discapacidad y de

sus familiares o parientes cercanos, lo que conlleva a inferir que el impacto fiscal no puede ser negativo.

De lo anterior se solicitó con posterioridad un concepto al Ministerio de Transporte como a la Superintendencia de Transporte, de esta forma se busca conocer un análisis técnico desde la institucionalidad de esta iniciativa legislativa para conocer qué tan conveniente y acertada es esta propuesta.

#### IX. MÉTODO DE DERECHO COMPARADO

A continuación, se hará un breve desglose de las legislaciones internacionales (Europa, Asia, África e incluso América) en las que se pretende mostrar como en diferentes Estados con enfoques de política pública a la población con discapacidad son operativas este tipo de iniciativas, en donde se ven beneficiados todos sus ciudadanos con discapacidad, lo que se busca en este acápite es conocer, analizar y comparar los sistemas jurídicos existentes alrededor del mundo que se interesan y aplican leyes en beneficio de la población discapacitada.

##### ÁFRICA

##### (SUDÁFRICA)

La resolución sudafricana número 397 del 8 agosto de 2016, expresa que se exonera el pago de peajes por carreteras de Sudáfrica a:

- Vehículos automotores especialmente adaptados que sean utilizados o conducidos por personas con discapacidad.
- A los vehículos que son propiedad de organizaciones no gubernamentales (ONG) y de fundaciones sin ánimo de lucro debidamente registradas y calificadas para transportar personas con discapacidad con fines de salud, bienestar, o fines humanitarios, o de educación o desarrollo.

Este país mediante resolución nacional expedida por el Ministerio de Transporte sudafricano le otorga beneficio de exoneración de peajes a personas con discapacidad, y a ONG y a fundaciones de ese tipo de personas.

##### ASIA

##### (INDIA)

- Ley número 59 del 14 octubre de 1988, “Transporte de inválidos. Significa un vehículo de motor especialmente diseñado y construido, o adaptado para una persona que sufre algún defecto físico o discapacidad. Y utilizado exclusivamente por o para dicha persona”.
- Ministerio de Transporte; 8 de junio de 2016, modifica y adiciona las reglas en lo concerniente a las tasas o tarifas de cobro y recaudación de peajes por carreteras nacionales de la India.

“Se exonera del pago de la tarifa de Peajes en el caso de los usuarios con vehículos mecánicos especialmente diseñados y construidos o adaptados para el uso de las personas que sufre algún defecto o discapacidad física”.

• Ministerio de Transporte, 13 de junio de 2016, cinco días después como consecuencia de la norma anterior se expide la circular NHA / CO / 11 / 2016 sobre la exención del pago de la tasa de peajes en el caso de los usuarios con vehículos mecánicos especialmente diseñados y construidos para el uso de las personas que sufre algún defecto o discapacidad física.

## **EUROPA**

### **(UNIÓN EUROPEA)**

Directiva UE número 362 del Parlamento Europeo y Consejo emitida el 22 febrero de 2022, estipulando que los estados miembros podrán establecer exenciones de la obligación de pagar peajes al vehículo que pertenezca o sea utilizado por una persona con discapacidad.

Párrafo 16 de los considerandos reza textualmente:

“16) Para las personas con discapacidad, puede ser importante contar con la posibilidad de utilizar carreteras sujetas a una tarificación viaria, tales como autopistas, túneles o puentes, en vez de carreteras locales dificultosas. A fin de que las personas con discapacidad puedan utilizar las carreteras sujetas a una tarificación viaria sin una carga administrativa añadida, debe permitirse a los Estados Miembros eximir a los vehículos de las personas con discapacidad de la obligación de pagar un peaje o una tasa por utilización”.

### **(REINO UNIDO E IRLANDA)**

Estos dos países otorgan exenciones o exoneraciones similares a todos sus conciudadanos con discapacidad, Ambos Países lo hacen sin necesidad de una Ley. Las personas con discapacidad que tienen registrados y matriculados oficialmente sus vehículos automotores en el departamento de transporte, están exoneradas del pago de peajes en ciertos cruces de ríos, puentes y túneles, siempre y cuando las personas con discapacidad muestren al momento de pasar por el peaje una tarjeta o pase azul.

En Irlanda sin necesidad de una ley, los vehículos especialmente adaptados para la conducción de personas con discapacidad, y los que lleven a bordo un pasajero con discapacidad quedan exentos del pago de peajes en cada una de las autopistas y carreteras del Estado.

Las personas con discapacidad de Irlanda para recibir este beneficio de la exención, deben registrar previamente el vehículo automotor ante los operadores de peaje y el Ministerio de transporte de Irlanda.

### **(AUSTRIA)**

En este Estado hay una ley sobre pago de peajes desde el año 2002, la cual manda que se exonere completamente del pago de peajes a personas con discapacidad.

### **(ESPAÑA)**

21 de octubre de 2020 el Senado español aprobó de manera unánime la proposición de ley que modifica artículo 23 de la ley de carreteras número 37 del 29 de septiembre de 2015, Esa modificación exime del pago de peajes a personas con discapacidad.

Artículo 23. Exenciones de peaje. En el caso de que estuvieran establecidos peajes no estarán obligados a su abono, los vehículos de las fuerzas armadas, los de los cuerpos y fuerzas de seguridad, ni los de los servicios contra incendio. (...).

Estarán también exentos del pago de peajes los vehículos privados no destinados al transporte colectivo de viajeros que transporten o sean conducidos por personas que sean titulares de una tarjeta de estacionamiento, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 1056 de 2014, de 12 diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.

Asimismo, tampoco estarán obligados al abono del peaje los vehículos destinados exclusivamente al transporte colectivo de personas con discapacidad, cuyos propietarios sean titulares de una tarjeta de estacionamiento de acuerdo con lo prescrito en el Real Decreto 1056 de 2014, de 12 diciembre.

### **(REPUBLICA CHECA)**

Ley número 13 de 1997, literal (H) del numeral 3 del artículo (20. A). Exonera del pago de peajes: a personas con discapacidad. Así reza textual:

Artículo 20. A. (...) 3). Del pago de peajes están exonerados los vehículos que:(...)

H) Transporten personas con una grave discapacidad quienes conforme a una norma legal especial dispongan del carnet ZTP con excepción de personas sordas. O carnet-ZTP/P. Si es que el propietario del vehículo es la misma persona con discapacidad o una persona de su entorno familiar.

Los carnets ZTP y. ZTP/P en República Checa son los que determinan el tipo de discapacidad de una persona y si la discapacidad es leve, moderada o grave.

## **AMÉRICA**

### **(ESTADO DE FLORIDA, CIUDAD DE MIAMI, EEUU)**

Si bien no existe ley federal que otorgue exoneración de peajes a personas con discapacidad, no hay impedimento para que cada Estado de manera independiente y autónoma expida sus propias normas internas y lo haga.

Tal es el caso de la Florida que lo hace con los llamados Estatutos de la Florida, en el cual se exonera del pago de peajes a las personas con discapacidad con el Numeral 3 de la Subsección 338.156, de la Sección 88 del capítulo 252 de los Estatutos de la Florida:

“Se le permite pasar libremente a través de todas las estaciones de peaje y en especial a los ubicados en los puentes y transbordadores dentro del Estado de la Florida a cualquier persona con discapacidad que conduzca un vehículo especialmente equipado o adaptado para su uso y que lo haga con una licencia de conducción válida. La discapacidad será certificada por un médico con licencia bajo el capítulo 458 o 459, o por licencias comparables de otros Estados, o por la oficina de adjudicaciones del Departamento de veteranos de guerra. Y con el cumplimiento de los requisitos de esta subsección se expedirá la tarjeta con la autorización o permiso del Departamento de Transporte para la exención del pago de peajes”

#### (CANADÁ)

- Ley de inversión en el transporte, aprobada el 31 de octubre de 2002, estipuló en los literales a) y b) de la Subsección 2 del artículo 19 de la parte 4 del capítulo 65, reza textualmente así:

“Los vehículos de personas con discapacidad están exonerados del pago de peajes”.

- El 31 de septiembre de 2012, se reglamentó la exención de peajes permitiendo que los vehículos de las personas designadas como cuidadores también estén exonerados del pago de peajes.

Literal (e) del numeral 2 del artículo 1° del documento OC 614 de 2012 que reza textualmente así:

“Que sujeto a la sección 7 estarán exentos del pago de peajes los vehículos de propiedad o alquilado por las personas designadas para el cuidado de personas con discapacidad bajo la sección 2 de la ley de empleo y asistencia de este tipo de personas”.

A su vez la sección 7 de esa misma norma especifica las condiciones y requisitos que se piden a las personas que han sido designadas para el cuidado de personas con discapacidad de Canadá.

#### (ECUADOR)

En este Estado no existe una norma nacional, pero las gobernaciones provinciales (equivalente a los departamentos en Colombia) de manera autónoma establecen garantías para movilidad de las personas en condición de discapacidad:

- Gobernación provincial de Azuay, (I) el 1° de febrero de 2011 ordenanza titulada “Reforma a la ordenanza que NORMA el cobro de peaje de las carreteras: El descanso - Lumagpamba - Paute - Puente Chicty; y, Lumagpamba-Gualaceo-Chardeleg-

Sigsig-Matanga.” Estipulando que se le otorga el 50% de descuento a personas con discapacidad y de la tercera edad en pago de peajes.

(II) el 1° febrero de 2020 la ordenanza titulada “tercera reforma y codificación a la ordenanza que regula el sistema de gestión vial de la Provincia del Azuay.” Los artículos 2° y 32 de esa ordenanza estipulan que es obligatorio otorgare 50% de descuento o personas con discapacidad en pago de peajes.

- Gobernación Provincial de Pichincha, (1) ordenanza 009 expedida el 12 de noviembre 2010, reza textualmente en su parte resolutive el título o nombre de la misma.

“Expedir la ordenanza de exoneración del pago de peajes a personas con discapacidad en los caminos públicos de jurisdicción administrativa del Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Pichincha”. El cual exonera del pago de peajes por servicios viales a cargo del Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Pichincha a las personas con discapacidad, (...)

La exención total y de carácter permanente se establece a favor de personas con discapacidad que acrediten en las estaciones de recaudación su inscripción en el Registro Nacional de Discapacidades mediante el carné que otorga el Consejo Nacional de Discapacidades, (Conadis) y su propiedad del vehículo con la matrícula respectiva, ya sean que conduzcan personalmente el vehículo, o sean transportados en el mismo. La Administración y control de esta exención, estará a cargo de la Dirección de viabilidad del Consejo Provincial.

(II) Ordenanza 015 del 16 de agosto de 2016, en resumen, le hacen la primera reforma a la Ordenanza 009; la cual reza textualmente así:

“Expedir la primera reforma a la ordenanza de Exoneración del pago de peaje a personas con discapacidad, en los caminos públicos de jurisdicción administrativa del Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Pichincha.

La exención total y permanente se establece a favor de un vehículo no comercial de propiedad de la persona con discapacidad, se deberá presentar la matrícula del vehículo a nombre de la persona con discapacidad o de su apoderado y el carné de discapacidad emitido por la autoridad competente. Para hacer uso de la exención se deberá adquirir el dispositivo de cobro automático.

(III) Resolución Administrativa número 45, expedida el 30 de junio de 2020, y con ella se Reglamentó la Ordenanza Provincial número 11 que regula el cobro de peajes en los caminos públicos, bajo la jurisdicción del gobierno autónomo descentralizado de la provincia de Pichincha en sus artículos 31 y 32 exonero del pago de peajes a personas con discapacidad. Se transcriben textualmente esos artículos así:

Artículo 31. Exoneración de vehículos a personas con discapacidad. Se exonera del pago de peaje, de personas con discapacidad, que justifiquen su derecho a la dispensa legal. Para acceder a este beneficio las personas deberán tener al menos el 30% de discapacidad, de acuerdo a la calificación y documentación entregada por la autoridad competente. La exención total y permanente se establece a favor de solo un vehículo, no comercial, propiedad de la persona con discapacidad. Para solicitar acceso a este beneficio, el usuario deberá haberse registrado en el sistema de pago y adquirido el dispositivo electrónico de pago.

Artículo 32. Requisitos para solicitar el beneficio por discapacidad. Para acceder a este beneficio, el usuario deberá presentar los siguientes requisitos.

- a) Identificación de la persona propietaria del vehículo;
- b) Matrícula del vehículo;
- c) Carné de discapacidad vigente, emitido por autoridad competente; y,
- d) Los demás que estime necesarios la coordinación de la autopista general

Rumiñahui e intervalles.

#### (MÉXICO)

Decreto legislativo número 653 de 2018, del Estado Veracruz, (un estado es igual a un departamento en Colombia) tiene 234 municipios, es el único estado en la República Mexicana, que legisló al respecto; otorgando 50% de descuento en pago de casetas de peajes a todos sus conciudadanos con discapacidad, es decir, ese descuento opera únicamente en las estaciones de peaje ubicadas dentro de los 234 municipios de ese estado.

Mediante este decreto el congreso Estatal modificó y adicionó el artículo 31 de la ley de Caminos, otorgando un descuento de (50%) cincuenta por ciento en el pago de peajes a las personas con discapacidad.

#### (ARGENTINA)

- Resolución número 2541 de 2014, contiene el reglamento de la exención del pago de peajes para personas con discapacidad de Argentina.

Artículo 2°. Ámbito aplicación. El ámbito de aplicación de este reglamento serán las estaciones de cobro de peaje correspondientes a la red vial nacional concesionada, que se encuentren bajo la órbita de competencia del Órgano de control de concesiones viales (OCCOVI).

Artículo 5°. Beneficiarios. La exención del pago de la tarifa de peaje se otorgará a las personas con discapacidad que se acojan voluntariamente a dicha franquicia, de acuerdo a los términos y condiciones establecidos por la siguiente reglamentación.

Artículo 6°. Afectación a vehículo específico. (...), la exención del pago de la tarifa de peaje estará vinculada a un vehículo específico en el que se traslade o sea trasladada la persona con discapacidad beneficiaria, cuyo dominio registral deberá ser individualizado al momento de tramitarse la exención, (...). Será requisito indispensable la presencia del beneficiario en el vehículo afectado en la ocasión de trasponer la barrera de la estación de peaje respectiva.

Artículo 15. Exención del pago de peaje. El pase eximido de pago de peaje será concedido en las estaciones de peaje a aquellos beneficiarios con discapacidad que se trasladen o sean trasladados en el vehículo individualizado a tal fin. Debiendo exhibir la credencial de “pase libre” que emitirá el órgano de control de concesiones viales (OCCOVI).

Artículo 18. Vehículo Específico. La credencial de “pase libre” podrá ser utilizada por su portador, únicamente cuando se traslade, o sea trasladado en el vehículo que haya sido individualizado a tal fin. En caso contrario, el personal peajista de la concesionaria estará habilitado a denegar el paso exento de pago en el que se traslade, debiendo exigir el pertinente pago de tarifa. De insistir el usuario a trasponer la barrera de peaje exento de pago, se lo invitará a suscribir el “formulario de reconocimiento de deuda por falta de pago del peaje”, disponible en las estaciones de peaje.

- Resolución número 5 de 2015, se aprobó el reglamento para la exención del pago de peajes a las personas con discapacidad. Y que esas disposiciones de dicha resolución serán de obligatorio cumplimiento para las estaciones de peaje de la Red Vial Nacionales concesionadas.
- Resolución número 1052 de 2021, mejoró aún más la medida de exoneración de peajes ya que en su artículo 3° de parte resolutive estipuló que esa medida se extiende a estaciones que operen mediante tele pase, esa actualización y mejora también consistió en que dicho beneficio se otorgue íntegramente de manera digital, es decir, la persona con discapacidad podrá entregar toda la documentación escaneada. Antes de la resolución de 2021 la persona con discapacidad debía entregar la documentación en forma física y presencial.

#### X. CONCEPTOS DE LA INSTITUCIONALIDAD

Para la redacción de esta ponencia, se le solicitó a la Secretaría de la Comisión Sexta que fueran tenidos en cuenta los análisis de las siguientes entidades:

- Ministerio de Salud y Protección Social
- Ministerio de Transporte
- Superintendencia de Transporte
- Agencia para Reincorporación y la Normalización

Hay que mencionar que la solicitud de conceptos para el respectivo análisis se hace en período de tiempo un poco corto, por lo que solo se logró contar con el análisis de la ARN, quienes dan una valoración positiva frente a esta iniciativa legislativa, como se expresará de la siguiente forma:

El proyecto normativo, modifica y adiciona la Ley 105 de 1993 con el fin de exonerar a todas las personas con discapacidad del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes por todas las carreteras y autopistas de Colombia. Mediante la citada Ley, 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 entre otras, y es precisamente a partir del artículo 21 donde se regula lo concerniente a los recursos para la construcción y conservación de la infraestructura destinada a este sector, tratándose particularmente lo relacionado con los peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura, tema que no se enmarca dentro del objeto misional de esta entidad.

Analizado el Proyecto de ley, la Oficina Asesora Jurídica de la Agencia para la Reincorporación y la Normalización (ARN), considera que carece de competencia para pronunciarse sobre la materia que allí se regula y de la cual realiza solicitud de concepto, toda vez que dicho proyecto no tiene por objeto definir aspectos relacionados con la

implementación de la política, planes, programas y proyectos de la reincorporación social y económica de los exintegrantes FARC-EP, sin embargo al respecto manifiestan que el Proyecto de ley presentado beneficia a la población en situación de discapacidad, la cual también hace parte de los procesos a cargo de la Agencia para la Reincorporación y la Normalización (ARN), aunado a lo anterior, mediante la Ley 1996 de agosto 26 de 2019, se estableció el régimen para el ejercicio de la capacidad legal de las personas con discapacidad mayores de edad, la cual introdujo medidas innovadoras para facilitar y garantizar el proceso de toma de decisiones o el reconocimiento de la voluntad expresada por parte de una persona con discapacidad.

Es evidente la adopción permanente de disposiciones progresivas que reconocen y facilitan la interacción de las personas con discapacidad en tanto se superan las barreras que evitan su participación plena y efectiva en la sociedad. Por tanto, se considera en este concepto que es de especial importancia implementar medidas para las personas con discapacidad, lo cual a su vez favorece a la población que hace parte de los procesos que implementa la Agencia para la Reincorporación y la Normalización (ARN); mencionar que el Proyecto de ley se dirige de forma indeterminada a la población con discapacidad esta oficina no realiza, propuestas ni observaciones adicionales al proyecto de ley.

**XI. PLIEGO DE MODIFICACIONES**

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PRIMER DEBATE	JUSTIFICACION						
<p><b>PROYECTO DE LEY NÚMERO 188 DE 2022 CÁMARA</b></p> <p>“por medio de la cual se exonera a todas las personas con discapacidad del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes por todas las carreteras y autopistas de Colombia, modificando y adicionando artículos de la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones”.</p>	<p><b>PROYECTO DE LEY NÚMERO 188 DE 2022 CÁMARA</b></p> <p>“por medio de la cual se exonera a todas las personas con discapacidad del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes por todas las carreteras y autopistas de Colombia, modificando y adicionando artículos de la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones”.</p>	Sin modificación						
<p><b>Artículo 1°. Objeto.</b></p> <p>Esta ley tiene por objeto exonerar a todas las personas con discapacidad del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes por todas las carreteras y autopistas de Colombia, sin importar, si la Administración o</p>	<p><b>Artículo 1°. Objeto.</b></p> <p>Esta ley tiene por objeto exonerar a todas las personas con discapacidad del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes por todas las carreteras y autopistas de Colombia, sin importar, si la Administración o</p>	Sin modificaciones						
		<table border="1"> <tr> <td>                     manejo del peaje está a cargo del Estado, o de entes privados, o mixto producto de las alianzas público privadas, es decir, los peajes concesionados.                 </td> <td>                     manejo del peaje está a cargo del Estado, o de entes privados, o mixto producto de las alianzas público privadas, es decir, los peajes concesionados.                 </td> <td></td> </tr> <tr> <td> <b>Artículo 2°.</b>                      Modifíquese el literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, adicionándole un párrafo o inciso, el cual quedará así: b ) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, maquinas 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                 </td> <td> <b>Artículo 2°.</b>                      Modifíquese el literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, adicionándole un párrafo o inciso, el cual quedará así: b ) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, maquinas 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                 </td> <td>Sin modificaciones</td> </tr> </table>	manejo del peaje está a cargo del Estado, o de entes privados, o mixto producto de las alianzas público privadas, es decir, los peajes concesionados.	manejo del peaje está a cargo del Estado, o de entes privados, o mixto producto de las alianzas público privadas, es decir, los peajes concesionados.		<b>Artículo 2°.</b> Modifíquese el literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, adicionándole un párrafo o inciso, el cual quedará así: b ) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, maquinas 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	<b>Artículo 2°.</b> Modifíquese el literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, adicionándole un párrafo o inciso, el cual quedará así: b ) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, maquinas 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	Sin modificaciones
manejo del peaje está a cargo del Estado, o de entes privados, o mixto producto de las alianzas público privadas, es decir, los peajes concesionados.	manejo del peaje está a cargo del Estado, o de entes privados, o mixto producto de las alianzas público privadas, es decir, los peajes concesionados.							
<b>Artículo 2°.</b> Modifíquese el literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, adicionándole un párrafo o inciso, el cual quedará así: b ) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, maquinas 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	<b>Artículo 2°.</b> Modifíquese el literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, adicionándole un párrafo o inciso, el cual quedará así: b ) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, maquinas 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	Sin modificaciones						

<p>Administrativo de Seguridad, de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial. <b>Y además estarán exoneradas del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes, los vehículos automotores tipo automóvil de uso particular y/o, público, de propiedad de personas con discapacidad o que sean utilizados por personas con discapacidad, que cumplan con los artículos (21.A) hasta el (21.H) de esta misma ley.</b></p>	<p>Administrativo de Seguridad, de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial. <b>Y además estarán exoneradas del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes, los vehículos automotores tipo automóvil de uso particular y/o, público, de propiedad de personas con discapacidad o que sean utilizados por personas con discapacidad, que cumplan con los artículos (21.A) hasta el (21.H) de esta misma ley.</b></p>		<p>conducción. 2. Las personas sin discapacidad propietarias de vehículo que sean familiares o parientes y estén a cargo o respondan económicamente por una o varias personas con discapacidad, incluyendo menores de edad con discapacidad Estos familiares o parientes que podrán gozar de la exención serán únicamente cónyuge o compañero(a) permanente, abuelo(a), padre, madre, hijo(a) natural o extramatrimonial, hijo(a) legítimo o legitimado, o hijo(a) adoptado, nieto(a), hermano(a), tío(a), sobrino(a). <b>Parágrafo 1º.</b> Uno de estos once (11) parientes o familiares deben anexar una declaración extrajuicio bajo la gravedad de juramento indicando que están a cargo y responden económicamente por la persona con</p>	<p>conducción. 2. Las personas sin discapacidad propietarias de vehículo que sean familiares o parientes y estén a cargo o respondan económicamente por una o varias personas con discapacidad, incluyendo menores de edad con discapacidad Estos familiares o parientes que podrán gozar de la exención serán únicamente cónyuge o compañero(a) permanente, abuelo(a), padre, madre, hijo(a) natural o extramatrimonial, hijo(a) legítimo o legitimado, o hijo(a) adoptado, nieto(a), hermano(a), tío(a), sobrino(a). <b>Parágrafo 1º.</b> uno de estos <del>once (11)</del> <u>parientes o familiares hasta el tercer grado de consanguinidad</u> deben anexar una declaración extrajuicio bajo la gravedad de juramento indicando que están a cargo y</p>	
<p><b>Artículo 3º.</b> Adicionar el artículo (21.A) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así: Artículo 21.A) Serán beneficiarios de la exención del pago de peajes los tres (3) siguientes grupos poblacionales. 1. Las personas con discapacidad propietarias de vehículo automotor que lo tengan especialmente adaptado para su</p>	<p><b>Artículo 3º.</b> Adicionar el artículo (21.A) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así: Artículo 21.A) Serán beneficiarios de la exención del pago de peajes los tres (3) siguientes grupos poblacionales. 1. Las personas con discapacidad propietarias de vehículo automotor que lo tengan especialmente adaptado para su</p>	<p>Se cambia la redacción para dar mayor claridad técnica, no se dice 11 familiares, si no familiares o parientes hasta el tercer grado de consanguinidad.</p>	<p>síndrome de Down, y las personas con múltiples discapacidades que sean propietarias de vehículo automotor. Pero como a este grupo de personas nunca o difícilmente les otorgarán licencia de conducción, entonces se aceptará por lógicas razones que dicho vehículo no este adaptado, siempre y cuando una tercera persona lo conduzca (familiar o conocido). Parágrafo. Si las personas con discapacidad auditiva leve, moderada, moderadamente severa, severa, grave o profunda, aun a pesar de gozar del beneficio estipulado en el numeral 3 de permitirles que un tercero les conduzca su vehículo. Llegasen a tomar decisión y elección libre y voluntaria de conducir su propio vehículo. Entonces sin excepción y de manera obligatoria deberán cumplir</p>	<p>3. Las personas con discapacidad visual (ciegos o con baja visión), las personas con discapacidad auditiva (sordos), los cuadripléjicos, las personas con síndrome de Down, y las personas con múltiples discapacidades que sean propietarias de vehículo automotor. Pero como a este grupo de personas nunca o difícilmente les otorgarán licencia de conducción, entonces se aceptará por lógicas razones que dicho vehículo no este adaptado, siempre y cuando una tercera persona lo conduzca (familiar o conocido). Parágrafo. Si las personas con discapacidad auditiva leve, moderada, moderadamente severa, severa, grave o profunda, aun a pesar de gozar del beneficio estipulado en el numeral 3 de permitirles que un tercero les conduzca su vehículo. Llegasen</p>	
<p>discapacidad, e igualmente indicando que es propietario del vehículo automotor que gozará de la exoneración del peaje. <b>Parágrafo 2º.</b> En el evento de que todos los once (11) familiares o parientes de la persona con discapacidad posean vehículo, entre ellos y la persona con discapacidad tomaran decisión consensuada de definir cuál de esos 11 vehículos estará exonerado del pago de peajes, ya que esta ley determina en los numerales 1 y 2 de su artículo 21 C que el beneficio aplica para un solo vehículo y que la persona con discapacidad debe estar a bordo del vehículo exonerado al pasar por el peaje. 3. Las personas con discapacidad visual (ciegos o con baja visión), las personas con discapacidad auditiva (sordos), los cuadripléjicos, las personas con</p>	<p>responden económicamente por la persona con discapacidad, e igualmente indicando que es propietario del vehículo automotor que gozará de la exoneración del peaje. <b>Parágrafo 2º.</b> En el evento de que <del>todos los once (11)</del> <u>familiares o parientes los parientes o familiares hasta el tercer grado de consanguinidad</u> de la persona con discapacidad posean vehículo, entre ellos y la persona con discapacidad tomaran decisión consensuada de definir cuál de esos 11 vehículos estará exonerado del pago de peajes, ya que esta ley determina en los numerales 1 y 2 de su artículo 21 C que el beneficio aplica para un solo vehículo y que la persona con discapacidad debe estar a bordo del vehículo exonerado al pasar por el peaje.</p>				

<p>estrictamente con lo estipulado en la Resolución 20223040030355 con su anexo técnico expedida el 31 de mayo de 2022 por el Ministerio de Transporte, o demás normas concordantes que en adelante la modifiquen, adicionen, o derogue.</p>	<p>a tomar decisión y elección libre y voluntaria de conducir su propio vehículo. Entonces sin excepción y de manera obligatoria deberán cumplir estrictamente con lo estipulado en la Resolución 20223040030355 con su anexo técnico expedida el 31 de mayo de 2022 por el Ministerio de Transporte, o demás normas concordantes que en adelante la modifiquen, adicionen, o derogue.</p>		<p>incluyendo aquellas cuyo manejo o administración este a cargo del Estado, o de entes privados, o mixto producto de las alianzas público privadas, es decir, los peajes concesionados. B) Para las estaciones de peaje cuyo cobro y recaudo de dinero se realice con cualquier medio de pago como el efectivo, con tarjeta débito o crédito. Y aplica igualmente para estaciones de peaje que hagan el cobro manual, electrónico o con cualquier nueva innovación o tecnología como tele peajes o sistemas prepagos de peajes. C) En el evento de que se llegasen a implementar o crear estaciones de peajes dentro de las áreas urbanas de cualquier municipio o Distrito en Colombia, dichas estaciones deben exonerar del pago de ese peaje a los beneficiarios del artículo 21.A de esta</p>	<p>incluyendo aquellas cuyo manejo o administración este a cargo del Estado, o de entes privados, o mixto producto de las alianzas público privadas, es decir, los peajes concesionados. B) Para las estaciones de peaje cuyo cobro y recaudo de dinero se realice con cualquier medio de pago como el efectivo, con tarjeta débito o crédito. Y aplica igualmente para estaciones de peaje que hagan el cobro manual, electrónico o con cualquier nueva innovación o tecnología como tele peajes o sistemas prepagos de peajes. C) En el evento de que se llegasen a implementar o crear estaciones de peajes dentro de las áreas urbanas de cualquier municipio o Distrito en Colombia, dichas estaciones deben exonerar del pago de ese peaje a los beneficiarios del artículo 21.A de esta</p>	
<p><b>Artículo 4°.</b> Adicionar el artículo (21.B) a la ley 105 de 1993, el cual quedará así: Artículo 21.B. La exoneración del pago de peajes para los beneficiarios con discapacidad del artículo 21.A de esta ley aplicara para cualquiera de estas estaciones de peaje. A) Las localizadas por toda la red vial nacional de carreteras y autopistas en Colombia,</p>	<p><b>Artículo 4°.</b> Adicionar el artículo (21.B) a la ley 105 de 1993, el cual quedará así: Artículo 21.B. La exoneración del pago de peajes para los beneficiarios con discapacidad del artículo 21.A de esta ley aplicara para cualquiera de estas estaciones de peaje. A) Las localizadas por toda la red vial nacional de carreteras y autopistas en Colombia,</p>	<p>Sin modificaciones</p>	<p>incluyendo aquellas cuyo manejo o administración este a cargo del Estado, o de entes privados, o mixto producto de las alianzas público privadas, es decir, los peajes concesionados. B) Para las estaciones de peaje cuyo cobro y recaudo de dinero se realice con cualquier medio de pago como el efectivo, con tarjeta débito o crédito. Y aplica igualmente para estaciones de peaje que hagan el cobro manual, electrónico o con cualquier nueva innovación o tecnología como tele peajes o sistemas prepagos de peajes. C) En el evento de que se llegasen a implementar o crear estaciones de peajes dentro de las áreas urbanas de cualquier municipio o Distrito en Colombia, dichas estaciones deben exonerar del pago de ese peaje a los beneficiarios del artículo 21.A de esta</p>	<p>incluyendo aquellas cuyo manejo o administración este a cargo del Estado, o de entes privados, o mixto producto de las alianzas público privadas, es decir, los peajes concesionados. B) Para las estaciones de peaje cuyo cobro y recaudo de dinero se realice con cualquier medio de pago como el efectivo, con tarjeta débito o crédito. Y aplica igualmente para estaciones de peaje que hagan el cobro manual, electrónico o con cualquier nueva innovación o tecnología como tele peajes o sistemas prepagos de peajes. C) En el evento de que se llegasen a implementar o crear estaciones de peajes dentro de las áreas urbanas de cualquier municipio o Distrito en Colombia, dichas estaciones deben exonerar del pago de ese peaje a los beneficiarios del artículo 21.A de esta</p>	
<p>ley. Parágrafo. Las estaciones de peaje ya referenciadas y citadas en los literales a), b) y c) de este artículo 21.B, deberán contar con los dispositivos de lectura y el sistema que permita el registro y almacenamiento de la información referente a los vehículos exonerados de propiedad de personas con discapacidad o que sean usados por personas con discapacidad que hacen su paso por la estación de peaje. E igualmente estas mismas estaciones de peaje deberán contar con equipos o dispositivos biométricos de reconocimiento o identificación facial, y con cámaras de reconocimiento óptico de caracteres (OCR) estas últimas permiten leer las placas o matrículas de los vehículos tanto estacionados como en movimiento al momento de pasar por el peaje.</p>	<p>ley. Parágrafo. Las estaciones de peaje ya referenciadas y citadas en los literales a), b) y c) de este artículo 21.B, deberán contar con los dispositivos de lectura y el sistema que permita el registro y almacenamiento de la información referente a los vehículos exonerados de propiedad de personas con discapacidad o que sean usados por personas con discapacidad que hacen su paso por la estación de peaje. E igualmente estas mismas estaciones de peaje deberán contar con equipos o dispositivos biométricos de reconocimiento o identificación facial, y con cámaras de reconocimiento óptico de caracteres (OCR) estas últimas permiten leer las placas o matrículas de los vehículos tanto estacionados como en movimiento al momento de pasar por el peaje.</p>		<p><b>Artículo 5°.</b> Adicionar el artículo (21.C) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así: Artículo 21.C. Las condiciones o requisitos que deben cumplir los beneficiarios del artículo 21.A de esta misma ley son: 1) El beneficio solo aplica para un solo vehículo, el cual deberá ser inscripto y registrado previamente ante el Ministerio de Transporte, Invías o el organismo que delegue para tal fin el Estado colombiano. Parágrafo 1°. Si un beneficiario es propietario de dos o más vehículos automotores, la exención solo aplica para un vehículo el cual debe inscribirlo y registrarlo. Parágrafo 2°. Al momento de inscribir y registrar el vehículo que será exonerado, no debe tener deudas por concepto de multas de tránsito. E igualmente encontrarse al día en el pago del impuesto</p>	<p><b>Artículo 5°.</b> Adicionar el artículo (21.C) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así: Artículo 21.C. Las condiciones o requisitos que deben cumplir los beneficiarios del artículo 21.A de esta misma ley son: 1) El beneficio solo aplica para un solo vehículo, el cual deberá ser inscripto y registrado previamente ante el Ministerio de Transporte, Invías o el organismo que delegue para tal fin el Estado colombiano. Parágrafo 1°. Si un beneficiario es propietario de dos o más vehículos automotores, la exención solo aplica para un vehículo el cual debe inscribirlo y registrarlo. Parágrafo 2°. Al momento de inscribir y registrar el vehículo que será exonerado, no debe tener deudas por concepto de multas de tránsito. E igualmente encontrarse al día en el pago del impuesto</p>	<p>Sin modificaciones</p>

<p>automotor, del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), del certificado de revisión electromecánica y de gases. 2) Sin excepción alguna y de manera obligatoria al momento de pasar por el peaje, la persona con discapacidad o el menor de edad con discapacidad debe estar a bordo del vehículo exonerado ya sea como conductor o acompañante. Parágrafo. En caso de no estar a bordo del vehículo exonerado la persona con discapacidad o el menor de edad con discapacidad, se pagará la tarifa completa o normal del peaje. 3) Se debe tener colocado en el parabrisas delantero del vehículo exonerado, el chip o tarjeta de identificación electrónica (TIE); el cual deberá estar</p>	<p>automotor, del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), del certificado de revisión electromecánica y de gases. 2) Sin excepción alguna y de manera obligatoria al momento de pasar por el peaje, la persona con discapacidad o el menor de edad con discapacidad debe estar a bordo del vehículo exonerado ya sea como conductor o acompañante. Parágrafo. En caso de no estar a bordo del vehículo exonerado la persona con discapacidad o el menor de edad con discapacidad, se pagará la tarifa completa o normal del peaje. 3) Se debe tener colocado en el parabrisas delantero del vehículo exonerado, el chip o tarjeta de identificación electrónica (TIE); el cual deberá estar</p>		<p>registrado única y exclusivamente a nombre de la persona con discapacidad. Y el costo por la adquisición del chip o la TIE será asumido por la persona con discapacidad. Igualmente, el vehículo exonerado debe tener colocada tanto en el parabrisas delantero y trasero la respectiva señal demostrativa (calcomanía o logo) de ser destinado para el transporte de la persona con discapacidad beneficiaria de esta ley. 4) Si los beneficiarios de esta ley enajenan, o traspasan el vehículo exonerado a otra persona o entidad. Tienen un plazo máximo de 60 (sesenta) días calendario contados a partir de la fecha de la transacción, para informar y radicar ante el Ministerio de Transporte, el Inviás o el organismo que delegue para tal fin</p>	<p>registrado única y exclusivamente a nombre de la persona con discapacidad. Y el costo por la adquisición del chip o la TIE será asumido por la persona con discapacidad. Igualmente, el vehículo exonerado debe tener colocada tanto en el parabrisas delantero y trasero la respectiva señal demostrativa (calcomanía o logo) de ser destinado para el transporte de la persona con discapacidad beneficiaria de esta ley. 4) Si los beneficiarios de esta ley enajenan, o traspasan el vehículo exonerado a otra persona o entidad. Tienen un plazo máximo de 60 (sesenta) días calendario contados a partir de la fecha de la transacción, para informar y radicar ante el Ministerio de Transporte, el Inviás o el organismo que delegue para tal fin</p>	
<p>el Estado colombiano, de que ya no es propietario del vehículo exonerado porque lo enajenó o traspasó, para que estas entidades procedan a borrarlo del sistema y de su base de datos como vehículo exonerado. Si no lo hacen se les sancionará por primera vez suspendiéndole por 12 meses el beneficio de la exoneración de peajes, o revocándole de forma permanente esa exoneración si los beneficiarios son reincidentes, negligentes u omisivos en su conducta y actuar de no informar que enajenaron o traspasaron el vehículo exonerado a otra persona o entidad en el plazo fijado de 60 días.</p>	<p>el Estado colombiano, de que ya no es propietario del vehículo exonerado porque lo enajenó o traspasó, para que estas entidades procedan a borrarlo del sistema y de su base de datos como vehículo exonerado. Si no lo hacen se les sancionará por primera vez suspendiéndole por 12 meses el beneficio de la exoneración de peajes, o revocándole de forma permanente esa exoneración si los beneficiarios son reincidentes, negligentes u omisivos en su conducta y actuar de no informar que enajenaron o traspasaron el vehículo exonerado a otra persona o entidad en el plazo fijado de 60 días.</p>		<p>persona con discapacidad permanente. Las personas con discapacidad mayores y menores de edad que hacen parte de los 3 grupos poblacionales de beneficiarios de la exoneración del pago de peajes ya referenciados en el artículo 21.A de esta ley; deben constatar efectiva y realmente que son personas con discapacidad. Para lo cual podrán presentar copias simples de cualquiera de estos tres (3) documentos, como son: a). certificado de discapacidad de conformidad con la Resolución 1239 del 2022 expedida por el Ministerio de Salud, o demás normas concordantes que en adelante la modifiquen adicionen o deroguen. Parágrafo. Si una persona con discapacidad llegase a tener cualquier inconveniente como traba o barrera administrativa por</p>	<p>persona con discapacidad permanente. Las personas con discapacidad mayores y menores de edad que hacen parte de los 3 grupos poblacionales de beneficiarios de la exoneración del pago de peajes ya referenciados en el artículo 21.A de esta ley; deben constatar efectiva y realmente que son personas con discapacidad. Para lo cual podrán presentar copias simples de cualquiera de estos tres (3) documentos, como son: a). certificado de discapacidad de conformidad con la Resolución 1239 del 2022 expedida por el Ministerio de Salud, o demás normas concordantes que en adelante la modifiquen adicionen o deroguen. Parágrafo. Si una persona con discapacidad llegase a tener cualquier inconveniente como traba o barrera administrativa por</p>	<p>cuando son personas en condición de discapacidad.</p>
<p><b>Artículo 6°.</b> Adicionar el artículo (21.D) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así: Artículo 21.D. Tres (3) documentos que acreditan que es una</p>	<p><b>Artículo 6°.</b> Adicionar el artículo (21.D) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así: Artículo 21.D. Tres (3) documentos que acreditan que es una</p>	<p>Se aclara que las instituciones administrativas no se deben justificar para no atender oportunamente a los usuarios y más</p>			

<p>parte del Ministerio de Salud, Secretarías de Salud o alcaldías distritales o municipales en la consecución del certificado de discapacidad por no tener presupuesto (agotamiento o no disponibilidad de recursos). Entonces la persona con discapacidad podrá recurrir y optar por pagar mediante cita particular con sus recursos propios la obtención de ese certificado de discapacidad. Pero dicho pago como cita particular solo lo debe hacer y permitírsele única y exclusivamente ante cualquiera de las IPS (clínicas u hospitales) que la persona con discapacidad escoja, siempre y cuando estas IPS estén avaladas y autorizadas por el Ministerio de Salud mediante resolución para expedir certificados de discapacidad y su posterior registro localización y</p>	<p>parte del Ministerio de Salud, Secretarías de Salud o alcaldías distritales o municipales en la consecución del certificado de discapacidad por no tener presupuesto (agotamiento o no disponibilidad de recursos). Entonces la persona con discapacidad <b>como última instancia, va que es beber de las instituciones brindar una óptima atención a los usuarios</b>, podrá recurrir y optar por pagar mediante cita particular con sus recursos propios la obtención de ese certificado de discapacidad. Pero dicho pago como cita particular solo lo debe hacer y permitírsele única y exclusivamente ante cualquiera de las IPS (clínicas u hospitales) que la persona con discapacidad escoja, siempre y cuando estas IPS estén avaladas y autorizadas por el Ministerio de Salud mediante resolución</p>		<p>caracterización como persona con discapacidad (RLCPCD). b) Certificado de invalidez expedido por la Junta Nacional o la Junta Regional Calificadora de Invalidez. Y dicho certificado debe estipular que la persona con discapacidad tiene un porcentaje igual o superior al 25% (veinticinco por ciento) de pérdida de capacidad laboral (PCL). Este certificado expedido por esas juntas se hace en concordancia y en los términos del Decreto 1352 de 2013 expedido por el Ministerio de Trabajo y el decreto de la Presidencia de la República 1507 de 2014, o demás normas concordantes que en adelante los modifiquen, adicionen o deroguen. c) En el caso de que una persona con discapacidad mayor o menor de edad no</p>	<p>para expedir certificados de discapacidad y su posterior registro localización y caracterización como persona con discapacidad (RLCPCD). b) Certificado de invalidez expedido por la Junta Nacional o la Junta Regional Calificadora de Invalidez. Y dicho certificado debe estipular que la persona con discapacidad tiene un porcentaje igual o superior al 25% (veinticinco por ciento) de pérdida de capacidad laboral (PCL). Este certificado expedido por esas juntas se hace en concordancia y en los términos del Decreto 1352 de 2013 expedido por el Ministerio de Trabajo y el decreto de la Presidencia de la República 1507 de 2014, o demás normas concordantes que en adelante los modifiquen, adicionen o</p>	
<p>posea o no tenga ninguno de los dos documentos detallados en los literales (a y b) de este mismo artículo; de conformidad y en los términos del inciso 7.1.1 del numeral 7.1 del artículo 7º, y de los numerales 21.1 y 21.2 del artículo 21 de la Resolución 1239 de 2022 del Ministerio de Salud, puede adjuntar la historia clínica expedida por su médico general de la EPS (Entidad Promotora de Salud) del régimen contributivo o subsidiado a la cual se encuentre afiliado la persona con discapacidad como cotizante o beneficiario en salud. Y sin ninguna excepción será obligatorio que esa historia clínica incluya los códigos de diagnóstico acordes con la clasificación internacional de enfermedades en su versión 10 u 11 (CIE 10, CIE 11). Dichos códigos deben estar relacionados u</p>	<p>deroguen. c) En el caso de que una persona con discapacidad mayor o menor de edad no posea o no tenga ninguno de los dos documentos detallados en los literales (a y b) de este mismo artículo; de conformidad y en los términos del inciso 7.1.1 del numeral 7.1 del artículo 7º, y de los numerales 21.1 y 21.2 del artículo 21 de la Resolución 1239 de 2022 del Ministerio de Salud, puede adjuntar la historia clínica expedida por su médico general de la EPS (Entidad Promotora de Salud) del régimen contributivo o subsidiado a la cual se encuentre afiliado la persona con discapacidad como cotizante o beneficiario en salud. Y sin ninguna excepción será obligatorio que esa historia clínica incluya los códigos de diagnóstico acordes con la clasificación internacional de</p>		<p>asociados con la discapacidad permanente del usuario. Parágrafo 1º. Si una persona con discapacidad llegase a tener inconvenientes como trabas o barreras administrativas por parte de su EPS en la consecución de esa historia clínica con los códigos CIE10, entonces podrá recurrir y optar por pagar mediante cita particular con cualquier médico general la obtención de esa historia, con los códigos CIE10 que demuestran su discapacidad permanente. Parágrafo 2º Queda prohibido que cualquier funcionario o servidor público del Ministerio de Transporte, del Inviás, así como a cualquier otro funcionario o servidor privado de las estaciones de peaje soliciten documentos distintos a los anteriormente detallados en los literales a) hasta la c) de este mismo</p>	<p>enfermedades en su versión 10 u 11 (CIE 10, CIE 11). Dichos códigos deben estar relacionados u asociados con la discapacidad permanente del usuario. Parágrafo 1º. Si una persona con discapacidad llegase a tener inconvenientes como trabas o barreras administrativas por parte de su EPS en la consecución de esa historia clínica con los códigos CIE10, <b>como última instancia, va que es beber de las instituciones brindar una óptima atención a los usuarios</b>, entonces podrá recurrir y optar por pagar mediante cita particular con cualquier médico general la obtención de esa historia, con los códigos CIE10 que demuestran su discapacidad permanente. Parágrafo 2º Queda prohibido que cualquier funcionario o servidor público del Ministerio de Transporte, del Inviás,</p>	

<p>artículo, que demuestran la discapacidad permanente de una persona. So pena de incurrir en mala conducta y podrá ser denunciado por la persona con discapacidad ante la Procuraduría, Defensoría del Pueblo, Personería y Fiscalía, con el objeto de que estos entes sancionen administrativa, disciplinaria y penalmente a estos funcionarios o servidores públicos y privados.</p>	<p>así como a cualquier otro funcionario o servidor privado de las estaciones de peaje soliciten documentos distintos a los anteriormente detallados en los literales a) hasta la c) de este mismo artículo, que demuestran la discapacidad permanente de una persona. So pena de incurrir en mala conducta y podrá ser denunciado por la persona con discapacidad ante la Procuraduría, Defensoría del Pueblo, Personería y Fiscalía, con el objeto de que estos entes sancionen administrativa, disciplinaria y penalmente a estos funcionarios o servidores públicos y privados.</p>		<p>artículo 21.A de esta ley, podrán hacer reemplazo del vehículo exonerado del pago de peajes. Pero este reemplazo solo podrá aplicarse cuando ocurra por cualquiera de estas 7 razones de fuerza mayor o caso fortuito, como son. 1) Por hurto, para lo cual los beneficiarios deberán adjuntar copia de la denuncia por hurto realizada en forma presencial o virtualmente ante la Policía, o Fiscalía, además de entregar cualquier otro documento exigido por la autoridad competente que demuestren la evidencia del hurto. Recibida esta denuncia por hurto del vehículo exonerado, los beneficiarios inmediatamente deben radicarla ante el Ministerio de Transporte o el Inviás de forma presencial o en línea por internet, para que estos entes procedan a eliminar o borrar de su sistema</p>	<p>artículo 21.A de esta ley, podrán hacer reemplazo del vehículo exonerado del pago de peajes. Pero este reemplazo solo podrá aplicarse cuando ocurra por cualquiera de estas 7 razones de fuerza mayor o caso fortuito, como son. 1) Por hurto, para lo cual los beneficiarios deberán adjuntar copia de la denuncia por hurto realizada en forma presencial o virtualmente ante la Policía, o Fiscalía, además de entregar cualquier otro documento exigido por la autoridad competente que demuestren la evidencia del hurto. Recibida esta denuncia por hurto del vehículo exonerado, los beneficiarios inmediatamente deben radicarla ante el Ministerio de Transporte o el Inviás de forma presencial o en línea por internet, para que estos entes procedan a eliminar o borrar de su sistema</p>	
<p><b>Artículo 7°.</b> Adicionar el artículo (21.E) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así: Artículo 21.E Causales para reemplazo de vehículo exonerado de peajes. Los beneficiarios del</p>	<p><b>Artículo 7°.</b> Adicionar el artículo (21.E) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así: Artículo 21.E Causales para reemplazo de vehículo exonerado de peajes. Los beneficiarios del</p>	<p>Sin modificaciones</p>	<p>sin excepción, al momento de su inscripción y registro ante el Ministerio de Transporte o Inviás debe cumplir con lo estipulado en el parágrafo 2 del numeral 1 del artículo 21.C de esta ley, es decir, no debe tener deudas por concepto de multas de tránsito. E igualmente encontrarse al día en el pago del impuesto automotor, del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), y del certificado de revisión electromecánica y de gases.</p>	<p>sin excepción, al momento de su inscripción y registro ante el Ministerio de Transporte o Inviás debe cumplir con lo estipulado en el parágrafo 2 del numeral 1 del artículo 21.C de esta ley, es decir, no debe tener deudas por concepto de multas de tránsito. E igualmente encontrarse al día en el pago del impuesto automotor, del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), y del certificado de revisión electromecánica y de gases.</p>	
<p>y base de datos las placas de ese vehículo. 2) Cuando el vehículo se declare en pérdida total por. a) asonada, terrorismo, incendio. b) terremoto, maremoto, inundación, avalanchas, vendavales, tormentas y demás desastres naturales. c) caída o desprendimiento de rocas o tierra (deslaves), caída de árboles, y de todo tipo de postes (energía o teléfono). d) colisión de todo tipo de vehículo automotor o aeronaves (avión, avioneta, helicóptero). e) colisión de todo tipo de embarcaciones como lanchas, barcos. f) explosión accidental de pipetas o tuberías de gas domiciliario, y de pipetas o tuberías de oxígeno. Parágrafo. El vehículo de reemplazo que gozará de la exoneración de manera obligatoria y</p>	<p>y base de datos las placas de ese vehículo. 2) Cuando el vehículo se declare en pérdida total por. a) asonada, terrorismo, incendio. b) terremoto, maremoto, inundación, avalanchas, vendavales, tormentas y demás desastres naturales. c) caída o desprendimiento de rocas o tierra (deslaves), caída de árboles, y de todo tipo de postes (energía o teléfono). d) colisión de todo tipo de vehículo automotor o aeronaves (avión, avioneta, helicóptero). e) colisión de todo tipo de embarcaciones como lanchas, barcos. f) explosión accidental de pipetas o tuberías de gas domiciliario, y de pipetas o tuberías de oxígeno. Parágrafo. El vehículo de reemplazo que gozará de la exoneración de manera obligatoria y</p>		<p><b>Artículo 8°.</b> Adicionar el artículo (21.F) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así: Artículo 21.F Cuatro (4) causales adicionales para revocar inmediatamente la exoneración del pago de peajes a los beneficiarios del artículo (21.A) de esta ley. Estas 4 causales son: 1. Fallecimiento de la persona mayor</p>	<p><b>Artículo 8°.</b> Adicionar el artículo (21.F) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así: Artículo 21.F Cuatro (4) causales adicionales para revocar inmediatamente la exoneración del pago de peajes a los beneficiarios del artículo (21.A) de esta ley. Estas 4 causales son: 1. Fallecimiento de la persona mayor</p>	<p>Sin modificaciones</p>

<p>o menor de edad con discapacidad. 2. Que los beneficiarios trasladaron o radicaron definitivamente su residencia y sitio de vivienda permanente, fuera del país, es decir, en el exterior. 3. Que, en los procesos de control, vigilancia, inspección o verificación por parte del Ministerio de Transporte, Inviás o del organismo delegado para tal fin por parte del Estado, o de los entes privados que manejen o administren estaciones de peaje, se compruebe que los beneficiarios adulteraron o falsificaron uno o varios documentos; para obtener de forma fraudulenta esa exoneración del pago de peajes. 4. Cuando los beneficiarios pierdan la propiedad del vehículo exonerado, como consecuencia del no pago de deudas, embargo o</p>	<p>o menor de edad con discapacidad. 2. Que los beneficiarios trasladaron o radicaron definitivamente su residencia y sitio de vivienda permanente, fuera del país, es decir, en el exterior. 3. Que, en los procesos de control, vigilancia, inspección o verificación por parte del Ministerio de Transporte, Inviás o del organismo delegado para tal fin por parte del Estado, o de los entes privados que manejen o administren estaciones de peaje, se compruebe que los beneficiarios adulteraron o falsificaron uno o varios documentos; para obtener de forma fraudulenta esa exoneración del pago de peajes. 4. Cuando los beneficiarios pierdan la propiedad del vehículo exonerado, como consecuencia del no pago de deudas, embargo o</p>		<p>cobro coactivo, o de procesos de extinción de dominio. Parágrafo. Las cuatro (4) causales de revocatoria de este artículo 21.F se sumarán a la establecida en el numeral 4 del artículo (21.C) de esta ley, cuando los beneficiarios sean reincidentes, negligentes u omisivos en su conducta y actuar de no informar que enajenaron o traspasaron el vehículo exonerado de peajes a otra persona o entidad en el plazo fijado.</p>	<p>cobro coactivo, o de procesos de extinción de dominio. Parágrafo. Las cuatro (4) causales de revocatoria de este artículo 21.F se sumarán a la establecida en el numeral 4 del artículo (21.C) de esta ley, cuando los beneficiarios sean reincidentes, negligentes u omisivos en su conducta y actuar de no informar que enajenaron o traspasaron el vehículo exonerado de peajes a otra persona o entidad en el plazo fijado.</p>	
<p>obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT). 4. Certificado de revisión electromecánica y de gases. 5. Registro civil de nacimiento para todos los menores de edad con discapacidad indicando parentesco. (Este documento solo aplica y lo deben entregar los beneficiarios que cumplan con los parágrafos 1º y 2º del numeral 2 del artículo 21.A de esta ley que están a cargo o responde económicamente por el menor de edad con discapacidad. 6. Cédulas de ciudadanía tanto para la persona con discapacidad mayor de edad y/o de su pariente o familiar, y adicionalmente fotografía actualizada tipo documento de 3 x 4 cm del beneficiario con discapacidad. 7. Partida o acta de matrimonio religioso,</p>	<p>obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT). 4. Certificado de revisión electromecánica y de gases. 5. Registro civil de nacimiento para todos los menores de edad con discapacidad indicando parentesco. (Este documento solo aplica y lo deben entregar los beneficiarios que cumplan con los parágrafos 1º y 2º del numeral 2 del artículo 21.A de esta ley que están a cargo o responde económicamente por el menor de edad con discapacidad. 6. Cédulas de ciudadanía tanto para la persona con discapacidad mayor de edad y/o de su pariente o familiar, y adicionalmente fotografía actualizada tipo documento de 3 x 4 cm del beneficiario con discapacidad. 7. Partida o acta de matrimonio religioso,</p>		<p>solo aplica para los beneficiarios del numeral 2 del artículo 21.A de esta ley casados por lo católico u otras religiones con una persona con discapacidad. Si los beneficiarios entregan este documento por lógica omiten la entrega de los citados en numerales 8 y 9 de este mismo artículo. 8. Registro civil de matrimonio, solo aplica para los beneficiarios del numeral 2 del artículo 21.A de esta ley casados por lo civil ante notario o juez con una persona con discapacidad. Si los beneficiarios entregan este documento por lógica omiten la entrega de los citados en numerales 7 y 9 de este mismo artículo. 9. Declaración extrajuicio autenticada ante notario, solo aplica para los beneficiarios del numeral 2 del artículo 21.A de esta</p>	<p>solo aplica para los beneficiarios del numeral 2 del artículo 21.A de esta ley casados por lo católico u otras religiones con una persona con discapacidad. Si los beneficiarios entregan este documento por lógica omiten la entrega de los citados en numerales 8 y 9 de este mismo artículo. 8. Registro civil de matrimonio, solo aplica para los beneficiarios del numeral 2 del artículo 21.A de esta ley casados por lo civil ante notario o juez con una persona con discapacidad. Si los beneficiarios entregan este documento por lógica omiten la entrega de los citados en numerales 7 y 9 de este mismo artículo. 9. Declaración extrajuicio autenticada ante notario, solo aplica para los beneficiarios del numeral 2 del artículo 21.A de esta</p>	<p>Sin modificaciones</p>

<p>ley que vivan con una persona con discapacidad en Unión marital de hecho con su compañero(a) permanente, esta declaración extra juicio debe indicar el tiempo que llevan de convivencia. (Si los beneficiarios entregan este documento por lógica omiten la entrega de los citados en numerales 7 y 8 de este mismo artículo). 10. Certificado de afiliación a EPS del régimen contributivo, subsidiado o especial indicando si la persona con discapacidad es cotizante directo o beneficiario. 11. Al momento de solicitar exoneración de peajes debe encontrarse al día en el pago por concepto de multas de tránsito para lo cual deben anexar comprobante o recibo de pago de las multas, o el certificado expedido por el RUNT. 12. Al</p>	<p>ley que vivan con una persona con discapacidad en Unión marital de hecho con su compañero(a) permanente, esta declaración extra juicio debe indicar el tiempo que llevan de convivencia. (Si los beneficiarios entregan este documento por lógica omiten la entrega de los citados en numerales 7 y 8 de este mismo artículo). 10. Certificado de afiliación a EPS del régimen contributivo, subsidiado o especial indicando si la persona con discapacidad es cotizante directo o beneficiario. 11. Al momento de solicitar exoneración de peajes debe encontrarse al día en el pago por concepto de multas de tránsito para lo cual deben anexar comprobante o recibo de pago de las multas, o el certificado expedido por el RUNT. 12. Al</p>		<p>momento de solicitar exoneración de peajes debe encontrarse al día en el pago por concepto de impuesto automotor, del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) y del certificado de revisión electromecánica y de gases, para lo cual deben anexar comprobantes o recibos de pago por cada uno de estos conceptos, o el certificado del RUNT. 13. Declaración extrajuicio autenticada en notaría de los beneficiarios sin discapacidad citados como parientes o familiares en el numeral 2 del artículo 21.A de esta ley, indicando dentro del extrajuicio que poseen un solo vehículo y están a cargo y responden económicamente por una o varias personas con discapacidad mayores o menores de edad. En esa</p>	<p>momento de solicitar exoneración de peajes debe encontrarse al día en el pago por concepto de impuesto automotor, del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) y del certificado de revisión electromecánica y de gases, para lo cual deben anexar comprobantes o recibos de pago por cada uno de estos conceptos, o el certificado del RUNT. 13. Declaración extrajuicio autenticada en notaría de los beneficiarios sin discapacidad citados como parientes o familiares en el numeral 2 del artículo 21.A de esta ley, indicando dentro del extrajuicio que poseen un solo vehículo y están a cargo y responden económicamente por una o varias personas con discapacidad mayores o menores de edad. En esa</p>	
<p>declaración extrajuicio también se debe indicar que la persona con discapacidad no es propietaria de vehículo automotor. Parágrafo 1°. La titularidad de los documentos citados en los numerales 1, 3 y 4 de este artículo 21.G de esta ley, deben entregarse y estar única y exclusivamente a nombre de los beneficiarios citados en los numerales 1 y 3 del artículo 21.A de esta ley. (SE EXCEPTÚA de la titularidad y de entregar estos mismos documentos únicamente a los menores de edad con discapacidad y las personas mayores de edad con discapacidad que no poseen vehículo y que están relacionados en el numeral 2 del artículo 21.A de esta ley). Parágrafo 2°. La titularidad del documento citado en el numeral 2 de este artículo 21.G de</p>	<p>declaración extrajuicio también se debe indicar que la persona con discapacidad no es propietaria de vehículo automotor. Parágrafo 1°. La titularidad de los documentos citados en los numerales 1, 3 y 4 de este artículo 21.G de esta ley, deben entregarse y estar única y exclusivamente a nombre de los beneficiarios citados en los numerales 1 y 3 del artículo 21.A de esta ley. (SE EXCEPTÚA de la titularidad y de entregar estos mismos documentos únicamente a los menores de edad con discapacidad y las personas mayores de edad con discapacidad que no poseen vehículo y que están relacionados en el numeral 2 del artículo 21.A de esta ley). Parágrafo 2°. La titularidad del documento citado en el numeral 2 de este artículo 21.G de</p>		<p>esta ley (licencia de conducción) deben entregarse y estar única y exclusivamente a nombre de los beneficiarios citados en el numeral 1 del artículo 21.A de esta ley, y de los familiares o parientes citados en numeral 2 del artículo 21.A. (SE EXCEPTÚA de la titularidad y de entregar esta licencia de conducir únicamente a los beneficiarios citados en numeral 3 del artículo 21.A de esta ley. Y adicionalmente a los menores de edad de edad con discapacidad y a las personas mayores con discapacidad que no poseen vehículo y que están relacionados en el numeral 2 del artículo 21.A de esta ley). Parágrafo 3°. Estos 13 (trece) documentos de este artículo 21.G, se adicionarán a cualquiera de los 3 (tres) que demuestran la discapacidad real y permanente de una</p>	<p>esta ley (licencia de conducción) deben entregarse y estar única y exclusivamente a nombre de los beneficiarios citados en el numeral 1 del artículo 21.A de esta ley, y de los familiares o parientes citados en numeral 2 del artículo 21.A. (SE EXCEPTÚA de la titularidad y de entregar esta licencia de conducir únicamente a los beneficiarios citados en numeral 3 del artículo 21.A de esta ley. Y adicionalmente a los menores de edad de edad con discapacidad y a las personas mayores con discapacidad que no poseen vehículo y que están relacionados en el numeral 2 del artículo 21.A de esta ley). Parágrafo 3°. Estos 13 (trece) documentos de este artículo 21.G, se adicionarán a cualquiera de los 3 (tres) que demuestran la discapacidad real y permanente de una</p>	

<p>persona con discapacidad relacionados y detallados en los literales a), b) y c) del artículo 21.D de esta misma ley. Parágrafo 4°. Los documentos citados en numerales 6, 7 y 8 de este artículo 21.G de esta ley, y cualquiera de los tres (3) detallados en los literales a), b) y c) del artículo 21.D de esta misma ley no necesitan estar actualizados o vigentes. Los documentos citados en los numerales 5, 9, 10, 11, 12 y 13 de este artículo 21.G deben estar vigentes y actualizados al momento de su entrega, es decir, con una fecha de expedición no superior a 30 días.</p>	<p>persona con discapacidad relacionados y detallados en los literales a), b) y c) del artículo 21.D de esta misma ley. Parágrafo 4°. Los documentos citados en numerales 6, 7 y 8 de este artículo 21.G de esta ley, y cualquiera de los tres (3) detallados en los literales a), b) y c) del artículo 21.D de esta misma ley no necesitan estar actualizados o vigentes. Los documentos citados en los numerales 5, 9, 10, 11, 12 y 13 de este artículo 21.G deben estar vigentes y actualizados al momento de su entrega, es decir, con una fecha de expedición no superior a 30 días.</p>		<p>videograbaciones, fotografías y grabar audios al momento de pasar por una estación de peaje. Lo anterior en concordancia con los artículos 240 y 243 del Código General del Proceso (CGP) en especial el 243 que estipula y hace énfasis en uno de sus apartes que estas grabaciones o fotografías se considerarán como pruebas útiles, documentales y legales para hacerlas valer en cualquier proceso judicial como tutelas, demandas, denuncias penales. O para pedir reembolso o devolución de dinero. Pero estas grabaciones o fotografías se podrán usar única y exclusivamente en este caso. Cuando cualquier funcionario o servidor público o privado que manejen o administren una estación de peajes desconozca esta ley y se oponga a otorgar el beneficio</p>	<p>videograbaciones, fotografías y grabar audios al momento de pasar por una estación de peaje. Lo anterior en concordancia con los artículos 240 y 243 del Código General del Proceso (CGP) en especial el 243 que estipula y hace énfasis en uno de sus apartes que estas grabaciones o fotografías se considerarán como pruebas útiles, documentales y legales para hacerlas valer en cualquier proceso judicial como tutelas, demandas, denuncias penales. O para pedir reembolso o devolución de dinero. Pero estas grabaciones o fotografías se podrán usar única y exclusivamente en este caso. Cuando cualquier funcionario o servidor público o privado que manejen o administren una estación de peajes desconozca esta ley y se oponga a otorgar el beneficio</p>	
<p><b>Artículo 10.</b> Adicionar el artículo 21.H a la ley 105 de 1993, el cual quedará así: Artículo 21.H. Los beneficiarios de esta ley o sus acompañantes dentro del vehículo exonerado, podrán realizar</p>	<p><b>Artículo 10.</b> Adicionar el artículo 21.H a la ley 105 de 1993, el cual quedará así: Artículo 21.H. Los beneficiarios de esta ley o sus acompañantes dentro del vehículo exonerado, podrán realizar</p>	Sin modificaciones			

**XII. CONFLICTO DE INTERESES**

De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5ª de 1992 (Reglamento del Congreso), y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, se puede concluir inicialmente:

No se evidencian motivos que puedan generar un conflicto de interés en los congresistas para que puedan discutir y votar esta iniciativa de ley, por ser una norma de carácter general que busca beneficiar a todas las personas con discapacidad.

Pero aún a pesar de lo anterior, los congresistas que deben presentar previamente sus impedimentos antes de discutir y votar este Proyecto de ley, para que mediante votación les sean aprobados, o rechazados esos impedimentos en las comisiones o plenarias. Y los Impedimentos para estos congresistas serán:

- A) Sean propietarios o socios de concesiones viales que manejan o administran, o exploten económicamente peajes en Colombia.
- B) Aquellos donde sus cónyuges o compañeros permanentes, o sus familiares, o parientes más cercanos sean socios, o propietarios de concesiones viales que manejan o administran, o explotan económicamente peajes en Colombia.
- C) Aquellos que hayan recibido donaciones, o apoyos económicos por parte de concesiones viales, cuando estaban en campaña electoral

<p>de la exoneración del pago del peaje otorgado en ella. En consecuencia, de presentarse negligencia u omisión de parte de esos funcionarios, cualquiera de los beneficiarios de esta ley podrá demostrar el hecho ocurrido adjuntando y acreditando también como prueba o evidencia de ello, el comprobante o colilla de pago de la estación de peaje donde ocurrió el hecho.</p>	<p>de la exoneración del pago del peaje otorgado en ella. En consecuencia, de presentarse negligencia u omisión de parte de esos funcionarios, cualquiera de los beneficiarios de esta ley podrá demostrar el hecho ocurrido adjuntando y acreditando también como prueba o evidencia de ello, el comprobante o colilla de pago de la estación de peaje donde ocurrió el hecho.</p>	
<p><b>Artículo 11.</b> La presente ley entrara en vigor a partir de la fecha de su promulgación y publicación.</p>	<p><b>Artículo 11.</b> La presente ley entrara en vigor a partir de la fecha de su promulgación y publicación.</p>	Sin modificaciones

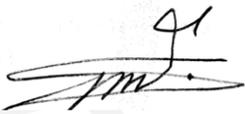
para haber sido elegidos congresistas tanto para la legislatura 2022-2026 como anteriores.

- D) Aquellos congresistas que están a cargo o responden económicamente por uno o varios familiares, o parientes cercanos que tengan discapacidad, incluyendo menores de edad con discapacidad.

### XIII. PROPOSICIÓN

Considerando los argumentos expuestos y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presentamos ponencia favorable y, en consecuencia, solicitamos a los honorables miembros de la Comisión Sexta, dar primer debate al Proyecto de ley número 188 de 2022 Cámara, por medio de la cual se exonera a todas las personas con discapacidad del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes por todas las carreteras y autopistas de Colombia, modificando y adicionando artículos de la Ley 105 de 1993. Y se dictan otras disposiciones.

Cordialmente



PEDRO BARACUTAO GARCÍA OSPINA  
REPRESENTANTE POR ANTIOQUIA  
PARTIDO COMUNES  
Coordinador ponente



DANIEL CARVALHO MEJÍA  
Representante a la Cámara por  
Antioquia  
Ponente

### XIV. TEXTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 188 DE 2022 CÁMARA

*por medio de la cual se exonera a todas las personas con discapacidad del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes por todas las carreteras y autopistas de Colombia, modificando y adicionando artículos de la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones*

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. Esta ley tiene por objeto exonerar a todas las personas con discapacidad del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes por todas las carreteras y autopistas de Colombia, sin importar, si la Administración o manejo del peaje está a cargo del Estado, o de entes privados, o mixto producto de las alianzas público privadas, es decir, los peajes concesionados.

Artículo 2°. *Modifíquese el literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, adicionándole un párrafo o inciso, el cual quedará así:*

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, de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial. Y además estarán exoneradas del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes, los vehículos automotores tipo automóvil de uso particular y/o, público, de propiedad de personas con discapacidad o que sean utilizados por personas con discapacidad, que cumplan con los artículos (21.A) hasta el (21.H) de esta misma ley.

Artículo 3°. *Adicionar el artículo (21.A) a la ley 105 de 1993, el cual quedará así:*

**Artículo 21.A)** Serán beneficiarios de la exención del pago de peajes los tres (3) siguientes grupos poblacionales.

1. Las personas con discapacidad propietarias de vehículo automotor que lo tengan especialmente adaptado para su conducción.
2. Las personas sin discapacidad propietarias de vehículo que sean familiares, o parientes y estén a cargo, o respondan económicamente por una o varias personas con discapacidad, incluyendo menores de edad con discapacidad.

Estos familiares, o parientes que podrán gozar de la exención serán únicamente cónyuge o compañero(a) permanente, abuelo(a), padre, madre, hijo(a) natural o extramatrimonial, hijo(a) legítimo o legitimado, o hijo(a) adoptado, nieto(a), hermano(a), tío(a), sobrino(a).

Parágrafo 1°. uno de estos parientes o familiares hasta el tercer grado de consanguinidad deben anexar una declaración extra juicio bajo la gravedad de juramento indicando que están a cargo y responden económicamente por la persona con discapacidad, e igualmente indicando que es propietario del vehículo automotor que gozará de la exoneración del peaje.

Parágrafo 2°. En el evento de que los parientes, o familiares hasta el tercer grado de consanguinidad de la persona con discapacidad posean vehículo, entre ellos y la persona con discapacidad tomaran decisión consensuada de definir cuál de esos 11 vehículos estará exonerado del pago de peajes, ya que esta ley determina en los numerales 1 y 2 de su artículo 21C que el beneficio aplica para un solo vehículo y que la persona con discapacidad debe estar a bordo del vehículo exonerado al pasar por el peaje. 3. Las personas con discapacidad visual (ciegos o con baja visión), las personas con discapacidad auditiva (sordos), los cuadripléjicos, las personas con síndrome de Down, y las personas con múltiples discapacidades que sean propietarias de vehículo automotor.

Pero como a este grupo de personas nunca, o difícilmente les otorgarán licencia de conducción, entonces se aceptará por lógicas razones que dicho vehículo no esté adaptado, siempre y cuando una tercera persona lo conduzca (familiar o conocido). Parágrafo. Si las personas con discapacidad auditiva

leve, moderada, moderadamente severa, severa, grave o profunda, aun a pesar de gozar del beneficio estipulado en el numeral 3 de permitirles que un tercero les conduzca su vehículo. Llegasen a tomar decisión y elección libre y voluntaria de conducir su propio vehículo. Entonces sin excepción y de manera obligatoria deberán cumplir estrictamente con lo estipulado en la Resolución 20223040030355 con su anexo técnico expedida el 31 de mayo de 2022 por el Ministerio de Transporte, o demás normas concordantes que en adelante la modifiquen, adicionen, o deroguen.

Artículo 4°. *Adicionar el artículo (21.B) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:*

**Artículo 21.B.** La exoneración del pago de peajes para los beneficiarios con discapacidad del artículo 21.A de esta ley aplicará para cualquiera de estas estaciones de peaje.

- A) Las localizadas por toda la red vial nacional de carreteras y autopistas en Colombia, incluyendo aquellas cuyo manejo o administración esté a cargo del Estado, o de entes privados, o mixto, producto de las alianzas público privadas, es decir, los peajes concesionados.
- B) Para las estaciones de peaje, cuyo cobro y recaudo de dinero se realice con cualquier medio de pago como el efectivo, con tarjeta débito, o crédito. Y aplica igualmente para estaciones de peaje que hagan el cobro manual, electrónico, o con cualquier nueva innovación o tecnología, como tele peajes o sistemas prepagos de peajes.
- C) En el evento de que se llegasen a implementar, o crear estaciones de peajes dentro de las áreas urbanas de cualquier municipio, o Distrito en Colombia, dichas estaciones deben exonerar del pago de ese peaje a los beneficiarios del artículo 21.A de esta ley.

Parágrafo. Las estaciones de peaje ya referenciadas y citadas en los literales a), b) y c) de este artículo 21.B, deberán contar con los dispositivos de lectura y el sistema que permita el registro y almacenamiento de la información referente a los vehículos exonerados de propiedad de personas con discapacidad, o que sean usados por personas con discapacidad que hacen su paso por la estación de peaje. E igualmente estas mismas estaciones de peaje deberán contar con equipos, o dispositivos biométricos de reconocimiento, o identificación facial, y con cámaras de reconocimiento óptico de caracteres (OCR) estas últimas permiten leer las placas o matrículas de los vehículos, tanto estacionados como en movimiento al momento de pasar por el peaje.

Artículo 5°. *Adicionar el artículo (21. C) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:*

**Artículo 21. C.** Las condiciones, o requisitos que deben cumplir los beneficiarios del artículo 21. A de esta misma ley son:

- 1) El beneficio solo aplica para un solo vehículo, el cual deberá ser inscripto y registrado previamente ante el Ministerio de Transporte, Inviás, o el organismo que delegue para tal fin el Estado colombiano.

Parágrafo 1°. Si un beneficiario es propietario de dos o más vehículos automotores, la exención solo aplica para un vehículo el cual debe inscribirlo y registrarlo.

Parágrafo 2°. Al momento de inscribir y registrar el vehículo que será exonerado, no debe tener deudas por concepto de multas de tránsito. E igualmente encontrarse al día en el pago del impuesto automotor, del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), del certificado de revisión electromecánica y de gases.

- 2) Sin excepción alguna y de manera obligatoria al momento de pasar por el peaje, la persona con discapacidad, o el menor de edad con discapacidad debe estar a bordo del vehículo exonerado, ya sea como conductor o acompañante.

Parágrafo. En caso de no estar a bordo del vehículo exonerado, la persona con discapacidad, o el menor de edad con discapacidad, se pagará la tarifa completa o normal del peaje.

- 3) Se debe tener colocado en el parabrisas delantero del vehículo exonerado, el chip o tarjeta de identificación electrónica, (TIE); el cual deberá estar registrado única y exclusivamente a nombre de la persona con discapacidad. Y el costo por la adquisición del chip o la TIE será asumido por lo persona con discapacidad. Igualmente, el vehículo exonerado debe tener colocada tanto en el parabrisas delantero y trasero la respectiva señal demostrativa (calcomanía o logo) de ser destinado para el transporte de la persona con discapacidad beneficiaria de esta ley.

- 4) Si los beneficiarios de esta ley enajenan, o traspasan el vehículo exonerado a otra persona o entidad. Tienen un plazo máximo de 60 (sesenta) días calendario contados a partir de la fecha de la transacción, para informar y radicar ante el Ministerio de Transporte, el Inviás o el organismo que delegue para tal fin el Estado colombiano, de que ya no es propietario del vehículo exonerado, porque lo enajenó o traspasó, para que estas entidades procedan a borrarlo del sistema y de su base de datos como vehículo exonerado. Si no lo hacen se les sancionará por primera vez suspendiéndole por 12 meses el beneficio de la exoneración de peajes, o revocándole de forma permanente esa exoneración, si los beneficiarios son reincidentes, negligentes u omisivos en su conducta y actuar de no informar que enajenaron, o traspasaron el vehículo exonerado a otra persona, o entidad en el plazo fijado de 60 días.

Artículo 6°. *Adicionar el artículo (21.D) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:*

**Artículo 21.D.** Tres (3) documentos que acreditan que es una persona con discapacidad permanente. Las personas con discapacidad mayores y menores de edad que hacen parte de los 3 grupos poblacionales de beneficiarios de la exoneración del pago de peajes ya referenciados en el artículo 21.A de esta ley; deben constatar efectiva y realmente que son personas con discapacidad. Para lo cual podrán presentar copias simples de cualquiera de estos tres (3) documentos, como son:

- a). Certificado de discapacidad de conformidad con la Resolución 1239 del 2022 expedida por el Ministerio de Salud, o demás normas concordantes que en adelante la modifiquen adicionen o deroguen.

Parágrafo. Si una persona con discapacidad llegase a tener cualquier inconveniente como traba o barrera administrativa por parte del Ministerio de Salud, Secretarías de Salud o alcaldías distritales o municipales, en la consecución del certificado de discapacidad por no tener presupuesto (agotamiento o no disponibilidad de recursos). Entonces la persona con discapacidad podrá recurrir y optar por pagar mediante cita particular con sus recursos propios la obtención de ese certificado de discapacidad.

Pero dicho pago como cita particular solo lo debe hacer y permitírsele única y exclusivamente ante cualquiera de las IPS (clínicas u hospitales) que la persona con discapacidad escoja, siempre y cuando estas IPS estén avaladas y autorizadas por el Ministerio de Salud mediante resolución para expedir certificados de discapacidad y su posterior registro localización y caracterización como persona con discapacidad, (RLCPCD).

- b). Certificado de invalidez, expedido por la Junta Nacional o la Junta Regional Calificadora de Invalidez. Y dicho certificado debe estipular que la persona con discapacidad tiene un porcentaje igual o superior al 25% (veinticinco por ciento) de pérdida de capacidad laboral, (PCL). Este certificado expedido por esas juntas se hace en concordancia y en los términos del Decreto 1352 de 2013 expedido por el Ministerio de Trabajo y el decreto de la Presidencia de la República 1507 de 2014, o demás normas concordantes que en adelante los modifiquen, adicionen o deroguen.
- c). En el caso de que una persona con discapacidad mayor, o menor de edad, no posea o no tenga ninguno de los dos documentos detallados en los literales (a y b) de este mismo artículo; de conformidad y en los términos del inciso 7.1.1 del numeral 7.1 del artículo 7°, y de los numerales 21.1 y 21.2 del artículo 21 de la Resolución 1239 de 2022 del Ministerio de Salud, puede adjuntar la historia clínica expedida por su médico

general de la EPS (Entidad Promotora de Salud) del régimen contributivo o subsidiado a la cual se encuentre afiliado la persona con discapacidad como cotizante o beneficiario en salud.

Y sin ninguna excepción será obligatorio: que esa historia clínica incluya los códigos de diagnóstico acordes con la clasificación internacional de enfermedades en su versión 10 u 11 (CIE 10, CIE 11). Dichos códigos deben estar relacionados, u asociados con la discapacidad permanente del usuario.

Parágrafo 1°. Si una persona con discapacidad llegase a tener inconvenientes como trabas o barreras administrativas por parte de su EPS en la consecución de esa historia clínica con los códigos CIE10, entonces podrá recurrir y optar por pagar mediante cita particular con cualquier médico general la obtención de esa historia, con los códigos CIE10 que demuestran su discapacidad permanente.

Parágrafo 2°. Queda prohibido que cualquier funcionario, o servidor público del Ministerio de Transporte, del Invías, así como a cualquier otro funcionario, o servidor privado de las estaciones de peaje soliciten documentos distintos a los anteriormente detallados en los literales a) hasta la c) de este mismo artículo, que demuestran la discapacidad permanente de una persona. So pena de incurrir en mera conducta y podrá ser denunciado por la persona con discapacidad ante la Procuraduría, Defensoría del Pueblo. Personería y Fiscalía, con el objeto de que estos entes sancionen administrativa, disciplinaria y penalmente a estos funcionarios o servidores públicos y privados.

Artículo 7°. *Adicionar el artículo (21. E) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:*

**Artículo 21.E** Causales para reemplazo de vehículo exonerado de peajes. los beneficiarios del artículo 21.A de esta ley, podrán hacer reemplazo del vehículo exonerado del pago de peajes. Pero este reemplazo solo podrá aplicarse cuando ocurra por cualquiera de estas 7 razones de fuerza mayor o caso fortuito, como:

- 1) Por hurto, para lo cual los beneficiarios deberán adjuntar copia de la denuncia por hurto realizada en forma presencial o virtualmente ante la Policía, o Fiscalía, además de entregar cualquier otro documento exigido por la autoridad competente que demuestren la evidencia del hurto.

Recibida esta denuncia por hurto del vehículo exonerado, los beneficiarios inmediatamente deben radicarla ante el Ministerio de Transporte, o el Invías de forma presencial o en línea por internet, para que estos entes procedan a eliminar o borrar de su sistema y base de datos las placas de ese vehículo.

- 2) Cuando el vehículo se declare en pérdida total por:
  - a) Asonada, terrorismo, incendio.

- b) Terremoto, maremoto, inundación, avalanchas, vendavales, tormentas y demás desastres naturales.
- c) Caída o desprendimiento de rocas o tierra (deslaves), caída de árboles, y de todo tipo de postes (energía o teléfono).
- d) Colisión de todo tipo de vehículo automotor o aeronaves (avión, avioneta, helicóptero).
- e) Colisión de todo tipo de embarcaciones como lanchas, barcos.
- f) Explosión accidental de pipetas o tuberías de gas domiciliario, y de pipetas o tuberías de oxígeno.

Parágrafo. El vehículo de reemplazo que gozará de la exoneración de manera obligatoria y sin excepción, al momento de su inscripción y registro ante el Ministerio de Transporte o Invías debe cumplir con lo estipulado en el parágrafo 2 del numeral 1 del artículo 21.C de esta ley, es decir, no debe tener deudas por concepto de multas de tránsito. E igualmente encontrarse al día en el pago del impuesto automotor, del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, (SOAT), y del certificado de revisión electromecánica y de gases.

Artículo 8°. *Adicionar el artículo (21.F) a la Ley 105 de 1993*, el cual quedará así:

**Artículo 21.F** Cuatro (4) causales adicionales par; revocar inmediatamente la exoneración del pago de peajes a los beneficiarios del artículo (21.A) de esta ley. Estas 4 causales son:

1. Fallecimiento de la persona mayor o menor de edad con discapacidad.
2. Que los beneficiarios trasladaron, o radicaron definitivamente su residencia y sitio de vivienda permanente fuera del país, es decir, en el exterior.
3. Que, en los procesos de control, vigilancia, inspección o verificación por parte del Ministerio de Transporte, Invías o del organismo delegado para tal fin por parte del Estado, o de los entes privados que manejen o administren estaciones de peaje, se compruebe que los beneficiarios, adulteraron, o falsificaron uno o varios documentos; para obtener de forma fraudulenta esa exoneración del pago de peajes.
4. Cuando los beneficiarios, pierdan la propiedad del vehículo exonerado, como consecuencia del no pago de deudas, embargo o cobro coactivo, o de procesos de extinción de dominio.

Parágrafo. Las cuatro (4) causales de revocatoria de este artículo 21.F se sumarán a la establecida en el numeral 4 del artículo (21.C) de esta ley, cuando los beneficiarios sean reincidentes, negligentes u omisivos en su conducta y actuar de no informar que enajenaron o traspasaron el

vehículo exonerado de peajes a otra persona o entidad en el plazo fijado.

Artículo 9°. *Adicionar el artículo (21.G) a la Ley 105 de 1993*, el cual quedará así:

**Artículo 21.G.** Trece (13) documentos adicionales que se deben presentar para solicitar exoneración de peajes. Estos 13 documentos son copias simples de:

1. Tarjeta de propiedad del vehículo.
2. Licencia de conducción
3. Seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT).
4. Certificado de revisión electromecánica y de gases.
5. Registro civil de nacimiento para todos los menores de edad con discapacidad indicando parentesco. (Este documento solo aplica y lo deben entregar los beneficiarios que cumplan con los parágrafos 1° y 2° del numeral 2 del artículo 21.A de esta ley que están a cargo o responde económicamente por el menor de edad con discapacidad.
6. Cédulas de ciudadanía tanto para lo persona con discapacidad mayor de edad y/o de su pariente o familiar, y adicionalmente fotografía actualizada tipo documento de 3 x 4 cm del beneficiario con discapacidad.
7. Partida o acta de matrimonio religioso, solo aplica para los beneficiarios del numeral 2 del artículo 21.A de esta ley casados por lo católico u otras religiones con una persona con discapacidad. Si los beneficiarios entregan este documento por lógica omiten la entrega de los citados en numerales 8 y 9 de este mismo artículo.
8. Registro civil de matrimonio, solo aplica para los beneficiarios del numeral 2 del artículo 21.A de esta ley casados por lo civil ante notario o juez con una persona con discapacidad. Si los beneficiarios entregan este documento por lógica omiten la entrega de los citados en numerales 7 y 9 de este mismo artículo.
9. Declaración extra juicio autenticada ante notario, solo aplica para los beneficiarios del numeral 2 del artículo 21.A de esta ley que vivan con una persona con discapacidad en Unión marital de hecho con su compañero(a) permanente, esta declaración extra juicio debe indicar el tiempo que llevan de convivencia. (Si los beneficiarios entregan este documento por lógica omiten la entrega de los citados en numerales 7 y 8 de este mismo artículo).
10. Certificado de afiliación a EPS del régimen contributivo, subsidiado o especial indicando

si la persona con discapacidad es cotizante directo o beneficiario.

11. Al momento de solicitar exoneración de peajes debe encontrarse al día en el pago por concepto de multas de tránsito para lo cual deben anexar comprobante o recibo de pago de las multas, o el certificado expedido por el RUNT.
12. Al momento de solicitar exoneración de peajes debe encontrarse al día en el pago por concepto de impuesto automotor, del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, (SOAT) y del certificado de revisión electromecánica y de gases, para lo cual deben anexar comprobantes o recibos de pago por cada uno de estos conceptos, o el certificado del RUNT.
13. Declaración extra juicio autenticada en notaría de los beneficiarios sin discapacidad citados como parientes o familiares en el numeral 2 del artículo 21.A de esta ley, indicando dentro del extra juicio que poseen un solo vehículo y están o cargo y responden económicamente por una o varias personas con discapacidad mayores o menores de edad.

En esa declaración extra juicio también se debe indicar que la persona con discapacidad no es propietaria de vehículo automotor.

Parágrafo 1°. La titularidad de los documentos citados en los numerales 1, 3 y 4 de este artículo 21. G de esta Ley, de en entregarse y estar única y exclusivamente a nombre de los beneficiarios citados en los numerales 1 y 3 del artículo 21. A de esta Ley.

(SE EXCEPTÚA de la titularidad y de entregar estos mismos documentos únicamente a los menores de edad con discapacidad y las personas mayores de edad con discapacidad que no poseen vehículo y que están relacionados en el numeral 2 del artículo 21.A de esta ley).

Parágrafo 2°. La titularidad del documento citado en el numeral 2 de este artículo 21.G de esta ley (licencia de conducción) deben entregarse y estar única y exclusivamente a nombre de los beneficiarios citados en el numeral 1 del artículo 21.A de esta Ley, y de los familiares o parientes citados en numeral 2 del artículo 21.A.

(SE EXCEPTÚA de la titularidad y de entregar esta licencia de conducir únicamente a los beneficiarios citados en numeral 3 del artículo 21.A de esta ley. Y adicionalmente a los menores de edad de edad con discapacidad y a las personas mayores con discapacidad que no poseen vehículo y que están relacionados en el numeral 2 del artículo 21.A de esta Ley).

Parágrafo 3°. Estos 13 (trece) documentos de este artículo 21.G, se adicionarán a cualquiera de

los 3 (tres) que demuestran la discapacidad real y permanente de una persona con discapacidad relacionados y detallados en los literales a), b) y c) del artículo 21.D de esta misma ley.

Parágrafo 4°. Los documentos citados en numerales 6, 7 y 8 de este artículo 21.G de esta Ley, y cualquiera de los tres (3) detallados en los literales a), b) y c) del artículo 21.D de esta misma ley no necesitan estar actualizados o vigentes.

Los documentos citados en los numerales 5, 9, 10, 11, 12 y 13 de este artículo 21.G deben estar vigentes y actualizados al momento de su entrega, es decir, con una fecha de expedición no superior a 30 días.

Artículo 10. *Adicionar el artículo 21.H a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:*

**Artículo 21.H.** Los beneficiarios de esta ley o sus acompañantes dentro del vehículo exonerado. podrán realizar videograbaciones, fotografías y grabar audios al momento de pasar por una estación de peaje.

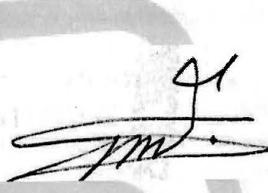
Lo anterior en concordancia con los artículos 240 y 243 del Código General del Proceso (CGP) en especial el 243 que estipula y hace énfasis en uno de sus apartes que estas grabaciones o fotografías se considerarán como pruebas útiles, documentales y legales para hacerlas valer en cualquier proceso judicial como tutelas, demandas, denuncias penales, o para pedir reembolso o devolución de dinero. Pero estas grabaciones, o fotografías se podrán usar única y exclusivamente en este caso.

Cuando cualquier funcionario o servidor público o privado que manejen o administren una estación de peajes desconozca esta ley y se oponga a otorgar el beneficio de la exoneración del pago del peaje otorgado en ella.

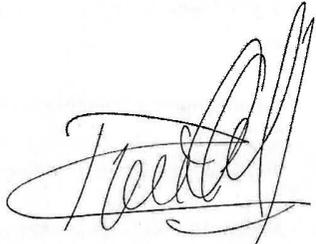
En consecuencia, de presentarse negligencia u omisión de parte de esos funcionarios, cualquiera de los beneficiarios de esta ley podrá demostrar el hecho ocurrido adjuntando y acreditando también como prueba o evidencia de ello, el comprobante o colilla de pago de la estación de peaje donde ocurrió el hecho.

Artículo 11. La presente ley entrara en vigor a partir de la fecha de su promulgación y publicación.

De los honorables Representantes,



**PEDRO BARACUTAO GARCIA  
OSPINA**  
REPRESENTANTE POR ANTIOQUIA  
PARTIDO COMUNES  
Coordinador ponente



**DANIEL CARVALHO MEJÍA**  
Representante a la Cámara por  
Antioquia  
Ponente

**COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE**  
**SUSTANCIACIÓN**  
**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE**

Bogotá D.C., 14 de octubre de 2022

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de Ley No. 188 de 2022 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE EXONERA A TODAS LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD DEL PAGO DEL 100% DE TASAS Y TARIFAS DE PEAJES POR TODAS LAS CARRETERAS Y AUTOPISTAS DE COLOMBIA, MODIFICANDO Y ADICIONANDO ARTÍCULOS DE LA LEY 105 DE 1993. Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**.

Dicha ponencia fue firmada por los **Honorables Representantes PEDRO BARACUTAO GARCÍA (COORDINADOR PONENTE), DANIEL CARVALHO.**

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 - 595 / del 14 de octubre de 2022, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.

  
**RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN**  
 Secretario

\* \* \*

**INFORME DE PONENCIA NEGATIVA  
 PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO  
 DE LEY NÚMERO 160 DE 2022 CÁMARA,  
 181 DE 2022 SENADO**

*por medio del cual se modifica, adiciona y prorroga la Ley 418 de 1997, se define la política de paz de Estado, y se dictan otras disposiciones*

Honorable Representante  
**DAVID RICARDO RACERO MAYORCA**  
 Presidente  
 Cámara de Representantes  
 Congreso de la República  
 Ciudad

**Referencia. Informe de Ponencia Negativa para Segundo Debate al Proyecto de ley número 160 de 2022 Cámara, 181 de 2022 Senado, por medio del cual se modifica, adiciona y prorroga la Ley 418 de 1997, se define la política de paz de Estado, y se dictan otras disposiciones.**

Respetado Presidente Racero.

Cordial saludo.

En cumplimiento de la designación conferida por la Comisión Primera de la Cámara de Representantes, presento a consideración de la plenaria de la Cámara de Representantes el informe de ponencia negativa para segundo debate del Proyecto de ley número 160 de 2022 - 181 de 2022 Senado "Por medio del cual se modifica, adiciona y prorroga la Ley 418 de 1997, se define la política de paz de Estado, y se dictan otras disposiciones", de acuerdo a los siguientes argumentos estructurados, así:

- I. Antecedentes del Proyecto de ley
- II. Consideraciones
- III. Criterios políticos
- IV. Conflicto de intereses
- V. Proposición

**I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY**

El Proyecto de ley número 160 de 2022 fue radicado en la Cámara de Representantes el 30 de agosto por el Ministro del Interior, *Alfonso Prada Gil*; el Ministro de Defensa Nacional, *Iván Velásquez Gómez*; los Senadores *Iván Cepeda Castro*, *Ariel Ávila*, *Jahel Quiroga Carrillo*, *Isabel Cristina Zuleta López*, *Paulino Riascos Riascos*, *Alejandro Alberto Vega Pérez*, *Gustavo Bolívar Moreno*; y los Representantes a la Cámara *David Ricardo Racero Mayorca*, *Heráclito Landinez Suárez*, *Luis Alberto Albán Urbano*, *Carlos Alberto Carreño Marín*, *Álvaro Leonel Rueda Caballero*, *Andrés David Calle Aguas*, *Gabriel Becerra Yáñez*, *Alirio Uribe Muñoz*, *Pedro José Suárez Vacca*, *Agmeth José Escaf Tigerino*, *Karyme Adrana Cotes Martínez*, *Óscar Hernán Sánchez León*, *William Ferney Aljure Martínez*, *Carlos Felipe Quintero Ovalle*, *Germán José Gómez López*, *Luz María Múnera Medina* y *James Hermenegildo Mosquera Torres*, siendo publicado en la **Gaceta del Congreso** número 1041 de 2022.

El 13 de septiembre de 2022, el Ministro del Interior, *Alfonso Prada Gil* presentó Mensaje de Urgencia al Proyecto de ley número 160 de 2022 Cámara, *por medio del cual se modifica, adiciona y prorroga la Ley 418 de 1997, se define la política de paz de Estado, y se dictan otras disposiciones*, teniendo en cuenta la importancia que revisten los temas tratados en el Proyecto de ley, y considerando que la Ley 418 del 26 de diciembre de 1997 tiene vigencia hasta el 17 de diciembre de 2022, conforme a lo establecido en el artículo 8° de la Ley 491 de 2018.

El 20 de septiembre de 2022, la Mesa Directiva de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes mediante oficio C. P. C. P. 3.1. - 0248 - 2022 designó como ponentes a los Representantes: *Alirio Uribe Muñoz* (coordinador), *Carlos Felipe Quintero Ovalle*, *Óscar Rodrigo Campo Hurtado*, *Diógenes Quintero Amaya*, *Juan Manuel Cortés Dueñas*, *Astrid Sánchez Montes de Occa*, *Juan Sebastián Gómez González*, *José Jaime Uscátegui Pastrana*, *Luis Alberto Albán Urbano* y *Marelen Castillo Torres*.

El 22 de septiembre de 2022, la Mesa Directiva de la Comisión Primera del Senado de la República mediante Acta MD-11 designó como ponentes a los Senadores: *Ariel Ávila* (coordinador), *Alfredo Deluque Zuleta*, *Rodolfo Hernández Suárez*, *Julián Gallo Cubillos*, *Paloma Valencia Laserna*, *Jorge Enrique Benedetti Martelo*, *Fabio Amín Saleme*, *María José Pizarro Rodríguez* y *Juan Carlos García Gómez*.

El 5 de octubre de 2022, en Comisiones Conjuntas de la Comisión Primera del Senado de la República y la Cámara de Representantes inició el debate del Proyecto de ley, aprobándose los artículos 1°, 3°, 10, 12 y 13.

El 10 de octubre de 2022 se aprobó en su totalidad el presente Proyecto de ley en Comisiones Conjuntas de la Comisión Primera del Senado de la República y la Cámara de Representantes.

## II. CONSIDERACIONES

La paz como deber y derecho, implican estabilidad y constancia en la superación de la conflictividad, la violencia y el crimen, así como, sostenibilidad en cada acuerdo alcanzado por cada uno de los autores implicados.

Conforme lo manifiesta el Observatorio Legislativo del Instituto de Ciencia Política Hernán Echavarría Olózaga (ICP) y la Fundación Konrad Adenauer en Colombia (KAS), a la fecha son más de 8 procesos de negociación y sometimiento a la justicia durante las últimas 3 décadas que han demostrado que los principios de integralidad, sostenibilidad y legitimidad, son la base sobre la cual se construye el éxito de los procesos y la cooperación de los ciudadanos en torno al cumplimiento de los compromisos que conducen al final de la conflictividad.

Mediante la integralidad se concreta una visión estratégica, como el reconocimiento de todos los actores participantes en el conflicto, sin importar su condición de víctima o victimario, el reconocimiento de la violencia material y el crimen, como manifestaciones que responden a múltiples causas e incentivos, y que han favorecido su surgimiento, escalamiento y masificación.

Asimismo, el concepto de sostenibilidad, además de corresponder a la disponibilidad de recursos para el desarrollo del proceso y el cumplimiento de los compromisos alcanzados, tiene que ver con la construcción de un apoyo ciudadano significativo y representativo, una legalidad incuestionable, la protección efectiva de personas, territorios e iniciativas, así como, el desarrollo de un acuerdo político que ofrezca la construcción de paz. La legitimidad es el producto de las dos anteriores, que promueve el acuerdo nacional necesario para avanzar en la construcción de la paz y la superación de los obstáculos del desarrollo.

Por tanto, la revisión de las lecciones aprendidas con el Acuerdo Final, no solo es fundamental para la estructuración de una negociación viable, enfocada en el desmantelamiento de estructuras ilegales y estabilización del entorno, sino que, resulta clave para la protección de la población afectada por las dinámicas de crimen o violencia y la recuperación progresiva del imperio de la ley en los territorios.

En tal medida, resulta de vital importancia (i) la definición transparente y la divulgación de los mecanismos y protocolos que serán utilizados, tanto para la fase de diálogo y negociación como de implementación de los acuerdos; (ii) garantizar

los medios y capacidades para asegurar que el cese de la violencia y la criminalidad sea efectivo y verificable; (iii) ocupar progresivamente por parte de las instituciones los espacios territoriales que han sido afectados, con el fin de cerrar espacios para el reciclaje violento y criminal; y, (iv) establecer los límites que la sociedad representada por el Gobierno ha definido para avanzar en un acuerdo y sostener en el tiempo los esfuerzos de reconciliación y reconstrucción del tejido social.

Considerando los elementos que orbitan en torno a la política gubernamental de “Paz Total” y la necesidad de contar con un marco normativo preciso, que responda a la realidad del país y cuente con la capacidad de impulsar la legitimidad del proceso, se presentan los siguientes comentarios a la ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 160 de 2022 Cámara, 181 de 2022 Senado, por medio del cual se modifica, adiciona y prorroga la Ley 418 de 1997, se define la política de paz de Estado, y se dictan otras disposiciones.

- a) Sobre los procesos de diálogo y negociación con grupos armados al margen de la ley y las conversaciones con estructuras de crimen organizado de alto impacto.
- **El diálogo y la negociación con el ELN como grupo armado al margen de la ley**, debe desarrollarse en el marco de un proceso con límites y reglas claras, que permita transmitir a la ciudadanía confianza respecto a las etapas que se superan, los acuerdos que se construyen y los compromisos que adquieren. Lo anterior, resulta de la mayor importancia en términos de verificación de las obligaciones de las partes y seguimiento al cumplimiento de los objetivos trazados.
- **Respecto a las disidencias de las FARC**, los individuos agrupados en esta organización criminal abandonaron las reglas definidas por el Acuerdo de Paz, incumplieron los compromisos adquiridos con los colombianos y privilegiaron la actividad criminal sobre la oportunidad de regresar a la vida civil bajo la institucionalidad democrática, la constitución y las leyes.

En tal sentido, retomar conversaciones bajo el reconocimiento de grupo armado al margen de la ley, constituiría una violación flagrante a los Acuerdos de La Habana y una práctica que afecta la credibilidad, sostenibilidad y legitimidad de acuerdos futuros con el ELN. Por lo tanto, integrar a las disidencias de las FARC en esta modalidad de negociaciones significaría la politización de *estructuras de crimen organizado*. No se pueden crear incentivos perversos que les permitan a estas estructuras ganar tiempo, fortalecerse y seguir delinquiendo. La política de paz no puede constituir un apaciguamiento que termine en una paz armada con determinadas estructuras que deciden instrumentalizar las negociaciones y los acuerdos para avanzar en la consecución de objetivos criminales.

- **El proceso de sometimiento de estructuras de crimen organizado de alto impacto** debe estar regido por un instrumento diferente al que definirá las características de la negociación con grupos armados al margen de la ley, en particular con el ELN. Dicho instrumento debe garantizar un sometimiento al marco legal colombiano basado en el otorgamiento de beneficios jurídicos para quienes hagan posible la aplicación de la ley, el resarcimiento del daño y la restauración de los derechos de las víctimas, así como, el desmantelamiento de negocios y estructuras criminales.

En el caso de conseguirse un acuerdo exitoso para el sometimiento, el instrumento que lo regula debe contener reglas precisas sobre las **implicaciones legales de la repetición, el incumplimiento de compromisos o el sostenimiento de facciones criminales persistentes en paralelo.**

#### b) Sobre la ubicación en zonas temporales

- **El Proyecto de ley, debe incorporar los lineamientos que llevarían a la cancelación de los atributos de las zonas de ubicación territorial, las causales de restitución de órdenes de captura y los límites de actuación de organizaciones involucradas en mecanismos de monitoreo y verificación, toda vez que, estas zonas no constituyen áreas del territorio en las que se suspende la vigencia de la Constitución y la ley.**
- Es necesario dejar establecidas salvaguardas que garanticen que las suspensiones de órdenes de captura no serán instrumentalizadas para sostener esquemas de control local económico, político y social, ni para el ejercicio continuado de actividades criminales.
- La negativa a la utilización de las zonas urbanas como territorios para la ubicación temporal, expresada en el marco jurídico propuesto, es de vital importancia para la disminución de la complejidad del proceso de conversación y negociación.
- Para el desarrollo de procesos en ámbitos rurales el Gobierno debe establecer un sistema normativo que respalde los servicios de seguridad que garantizan la protección de la población, de los participantes en las conversaciones, la vigencia del imperio de la ley y la legitimidad del proceso.
- Estas normas deben observar: i) vigencia permanente del imperio de la ley; ii) protección de la integridad y derechos de los ciudadanos; iii) seguridad de los individuos involucrados en las negociaciones; iv) cumplimiento de los compromisos institucionales y de las estructuras ilegales-criminales; v) recuperación y sostenimiento de los territorios afectados; vi) negociación

espacios para el posicionamiento de estructuras armadas y criminales que no están involucradas en los procesos de negociación o la relocalización de estructuras disidentes.

- También es necesaria la definición y puesta en marcha de mecanismos de verificación y solución de controversias con capacidades operacionales suficientes que respondan a las características del territorio y un mandato claro para dar respuesta a riesgos y desafíos asociados al proceso.
- Las zonas para la ubicación temporal no pueden convertirse en zonas de despeje de facto o por decisiones del Gobierno nacional en desarrollo del proceso, por lo que, es necesario que expresamente quede consagrado en el Proyecto de ley.
- En relación con la integración de comisiones de negociación que representan a grupos armados al margen de la ley o estructuras criminales de alto impacto, el Gobierno nacional debe garantizar la existencia de mecanismos de **verificación de pertenencia, liderazgo orgánico, responsabilidad organizacional y representatividad, con el fin de ofrecer confiabilidad a los acuerdos probables alcanzados.**
- Dichas herramientas deben ser estructuradas a partir de la fusión de información de los organismos de seguridad del Estado, inteligencia y judiciales, que deben garantizar la veracidad de las condiciones anteriormente descritas.
- La apelación al principio de la buena fe incluido en el Proyecto de ley representa un **riesgo alto para la legitimidad del proceso, la legalización de actores criminales y la sostenibilidad de acuerdos alcanzados.** Asimismo, sientan bases para el desconocimiento de los derechos de las víctimas, la no repetición y la conservación paralela de estructuras criminales que continúan operando.

#### c) Los acuerdos como política de Estado

- Más que la definición como una política de Estado, los esfuerzos institucionales para la Paz Total deben orientarse al fortalecimiento de la articulación interinstitucional, la coordinación del despliegue y la respuesta, la sostenibilidad financiera de los compromisos, el alistamiento de las capacidades y la garantía de estándares adecuados de operatividad.
- El diseño de políticas públicas no puede restringirse estrictamente al cumplimiento de los acuerdos, ya que el ejercicio del Gobierno y la administración del Estado están definidos por la atención de diversos frentes y contextos que superan la visión focalizada de la Paz Total.

- El cumplimiento de acuerdos parciales y finales depende estrechamente de la articulación de las ramas del poder público y la coordinación entre los diferentes actores intervinientes con responsabilidades asignadas.

#### d) Regiones de paz

- Las Regiones de Paz deben reconocer, e incorporar las visiones de los gobiernos departamentales y municipales vigentes, en cumplimiento de la Constitución Política, los atributos de la descentralización territorial y el mandato ciudadano otorgado por la vía electoral.
- Las negociaciones y los acuerdos que resulten de estas deben respetar la descentralización y el arreglo institucional vigente. Esto significa que las intervenciones locales derivadas de compromisos parciales o finales deben integrar las visiones de los gobiernos locales, el sentimiento de las poblaciones locales en su amplio conjunto y considerar las capacidades requeridas para su cumplimiento.
- **El Gobierno nacional debe asegurarse de que la focalización asociada al desarrollo de la visión de Paz Total no se traduzca en la desatención de zonas no priorizadas, generando una dinámica de relocalización de la violencia y la criminalidad.** Este debe ser un principio básico contenido en las normas que enmarcan este proceso.

#### e) Principio de centralidad de las víctimas y participación

- *La activación* de conversaciones con cualquier grupo armado ilegal o estructura criminal debe exigir la entrega previa de los niños, niñas y adolescentes reclutados y utilizados<sup>2</sup>, así como, la liberación inmediata de los secuestrados.
- La definición de reglas, condiciones y límites -líneas rojas- para el desarrollo y sostenimiento de conversaciones y negociaciones; las acciones de desescalamiento y construcción de confianza; y la estructura de los acuerdos finales, deben siempre consultar la protección de los derechos y las libertades de los ciudadanos, el restablecimiento de derechos y la reparación integral de las víctimas.
- Los mecanismos diseñados para desarrollar los procesos en cualquiera de sus modalidades no pueden dar lugar a patrones de victimización o revictimización. En caso de que alguno de estos se produzca, debe prevalecer la protección del ciudadano sobre la naturaleza del proceso. En tal sentido, es fundamental para la legitimidad de los acuerdos finales y la sostenibilidad en el tiempo de su cumplimiento, la documentación de infracciones e incumplimientos en

el marco del proceso y en el periodo de implementación de los acuerdos.

#### f) Servicio Social

- La incorporación de civiles para el servicio social en territorios con condiciones vigentes de inestabilidad e inseguridad aumenta el riesgo contra su vida e integridad en el desarrollo de las actividades asignadas, sin importar su naturaleza. En el caso de que estas se especialicen en asuntos relacionados con el fortalecimiento del imperio de la ley o el desarrollo de actividades propias de la negociación, la verificación o el monitoreo, dicho riesgo podría incrementarse de forma exponencial.
- **Los pone en una situación de vulnerabilidad y de peligro para la protección de su vida e integridad.**
- **Es necesario adoptar mecanismos para evitar que las negociaciones de paz y de sometimiento, sean instrumentalizadas para gestionar intereses políticos de una determinada organización partidista.** Cualquier esfuerzo que se haga en nombre de la paz y de aplicación de la ley, se debe hacer en representación de toda la nación y no solo de una organización política. El servicio social no puede usarse para promover al Gobierno nacional ni al partido de gobierno en los territorios. Por lo tanto, las funciones que definen la nueva modalidad de servicio social deben circunscribirse a servicios de apoyo a la vida cotidiana de la ciudadanía y la construcción de capacidades locales para la convivencia pacífica.

### III. CRITERIOS POLÍTICOS

Para la construcción del camino hacia la Paz Total es de trascendental importancia contar con ***un marco jurídico y unas reglas de juego robustas, no simples delegaciones reglamentarias al Presidente de la República que conducen a la concentración del poder.***

Tanto en el proyecto radicado como en las ponencia establecidas, no se detallan las facultades reglamentarias del Gobierno y la competencia residual o de apoyo en los Ministerios de relevancia para determinar el sometimiento a la justicia de las estructuras armadas organizadas de crimen de alto impacto, incorporando reglas y beneficios jurídicos para quienes hagan posible la aplicación de la ley, el resarcimiento del daño y la restauración de los derechos de las víctimas, así como, el desmantelamiento de negocios y estructuras criminales.

Adicionalmente, no se establecen instrumento a seguir ante la eventualidad de conseguirse un acuerdo exitoso para el sometimiento, es decir, el instrumento que lo regula debe contener reglas precisas sobre las implicaciones legales de la repetición, el incumplimiento de compromisos y el sostenimiento de facciones criminales persistentes en paralelo, entre otros factores.

Lo anterior, refleja lo subrayado por la Corte Constitucional sobre, *“como la extensión del campo para ejercer la potestad reglamentaria, no la traza de manera subjetiva y caprichosa el Presidente de la República, sino que la determina el Congreso de la República al dictar la ley, pues a mayor precisión y detalle se restringirá el ámbito propio del reglamento y, a mayor generalidad y falta de éstos, aumentará la potestad reglamentaria. A este respecto resulta importante recordar que cuando existe reserva de ley, se establece la obligación de regular el tema mediante normas con fuerza de ley y la potestad reglamentaria únicamente podría ejercerla el Presidente sobre aspectos marginales y muy puntuales.”* C-1005-08.

Por tanto, un proyecto amañado a los intereses de una coalición de turno sin reglas que deban generar **barreras suficientes para que la negociación no sea instrumentalizada para el fortalecimiento de las organizaciones violentas y criminales, el mantenimiento de estructuras en la sombra para el sostenimiento de su poder económico criminal y violento, o el desarrollo de mecanismos de control social, político y económico de los territorios**, se traduce en pérdida de libertades y derechos de los ciudadanos.

Lo anterior, **resulta de la mayor importancia para que los ejercicios de desescalamiento o ceses al fuego sean creíbles y ofrezcan los resultados esperados en términos de protección de personas y construcción de confianza entre las partes y con la ciudadanía.**

También es necesario señalar que todo paso hacia el cierre de un acuerdo final que esté fundamentado en la ejecución de acciones puntuales o cumplimiento de compromisos que contribuyan a la protección de la población, el reconocimiento del imperio de la ley y **la estabilización del territorio deben estar acompañados por mecanismos creíbles y de capacidades operativas adecuadas para el monitoreo y la verificación.** En este marco nunca puede estar en entredicho la prevalencia de la Constitución y la ley.

Avanzar sobre los anteriores criterios además de representar un motor para la generación de confianza en los ciudadanos, también representa una acción definitiva para el ofrecimiento de garantías de seguridad a la contraparte y la identificación de dinámicas y actores interesados en la obstaculización del proceso. Por tanto, la necesidad de continuar con el Consejo de Seguridad Nacional como órgano asesor y consultivo, resulta ser una herramienta de gran valor y anulada de tajo en esta iniciativa.

Si bien es cierto que, en la Sentencia C-069 de 2020 la Sala Plena pese a obrar de manera oficiosa concluyó que la sujeción del Presidente de la República para realizar diálogos de paz con una organización armada a decisiones previas del Consejo Nacional de Seguridad, relacionadas con el cumplimiento de condiciones y la calificación de una organización como grupo armado organizado,

era contraria a la estructura de la rama ejecutiva del poder en materia de orden público (artículo 189.4 de la Constitución) y a las competencias del Presidente de la República en la realización de la paz (artículos 2° y 22 de la Constitución).

Se estima apropiado conservar la funcionalidad del Consejo de Seguridad Nacional mediante la claridad de no tener naturaleza vinculante, tal como sucede con la naturaleza del Consejo de Política Criminal con el ánimo de generar una seguridad jurídica dentro de la negociación. Adicionalmente, estos conceptos no serían a libre discrecionalidad, sino que deberán tener en cuenta los Protocolos Adicionales a los Convenios de Ginebra y la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional suscrita en Palermo en diciembre de 2000.

En sí, la visión de Paz Total planteada por el Gobierno nacional representa uno de los operativos de seguridad más ambiciosos de los años recientes que deja a liberalidad vacíos y ambigüedades. Para garantizar la protección de la población, la promoción y fortalecimiento de la legalidad, así como, la estabilización del territorio es necesario contar con capacidades disponibles y un despliegue robusto de la Fuerza Pública. Dicho aspecto no es tenido en cuenta en proyecto en comento.

Por tal razón, tras la necesidad de reformar la vigencia de la Ley 418, debe haber una integración inmediata de los organismos de seguridad del Estado y la Fiscalía General de la Nación, en el marco normativo que desarrolla la visión de paz del Gobierno de turno, que defina el alcance de las estrategias, planes y capacidades operativas para su materialización. No actuar en este sentido impondrá retos significativos para la ejecución de la estrategia de paz en el futuro.

En conclusión, para alcanzar un estado final deseado de paz y convivencia democrática es necesario actuar de frente con las 3 ramas del poder público, sin darle la espalda a las instituciones castrenses que por su experticia vienen aportando inteligencia y contrainteligencia a los acercamientos y caracterizaciones necesarias de los grupos armados y las estructuras criminales.

Adicionalmente, no se comparte la inconstitucionalidad que se pretende incluir en el artículo 17 por el cual se faculta el indulto a diestra y siniestra. Conforme la Sentencia C- 695 de 2002, el Congreso no puede conceder amnistías e indultos por delitos comunes. Ello es así porque el constituyente, teniendo en cuenta que en esos delitos no concurre la motivación altruista que se advierte en los delitos políticos, los ha excluido de tales beneficios. De allí que, si el legislador extiende esos institutos a la delincuencia común, no sólo estaría desconociendo la particular naturaleza que les asiste a aquellos, sino también incurriendo en un manifiesto quebrantamiento de la Carta.

Cabe resaltar que, la facultad para la concesión de amnistías reposa en el Congreso de la República pues se trata de una decisión que involucra una limitación

a la aplicación de la ley penal y por ello ninguna otra rama del poder público se halla habilitada para tomarla. Es una institución de carácter general en cuanto se refiere de manera impersonal a las conductas punibles que son objeto de amnistía y sólo procede por delitos políticos, quedando excluidos los delitos comunes. Finalmente, la amnistía extingue la acción penal pero la extinción de la acción civil queda supeditada a la decisión del legislador y de allí por qué el constituyente haya dispuesto que en caso que los favorecidos fueren eximidos de la responsabilidad civil respecto de particulares, el Estado quedará obligado a indemnizar.

Mientras que, la facultad para la concesión de indultos radica en el Gobierno nacional, pero debe ejercerse “con arreglo a la ley”. En estricto sentido es una institución de carácter particular que cobija a las personas que han sido condenadas por delitos políticos y no por delitos comunes. Finalmente, el indulto extingue la pena, pero no las consecuencias civiles que respecto de particulares se infieran de la declaración de responsabilidad penal.

Sin duda, la confianza respecto al proceso que da origen a los acuerdos **demanda esfuerzos permanentes de seguimiento, monitoreo y evaluación de la ejecución de la ruta de paz, el uso de los recursos públicos, el cumplimiento de los compromisos, la transformación progresiva del contexto de seguridad y legalidad, la recuperación de las libertades y la garantía de derechos**, entre los asuntos más importantes. **Esto incluye la generación de un marco de referencia que permita demostrar la efectiva desarticulación de las organizaciones criminales, la transición a entornos libres de violencia y de miedo y el cumplimiento de los principios orientadores de la seguridad humana.**

**De lo contrario, sin contar con un concepto del Consejo de Política Criminal, un desarrollo de impacto fiscal por parte del Ministerio de Hacienda, sin la socialización con el sistema de naciones unidas ni la valoración de las instituciones castrenses o las demás ramas del poder público, este proyecto no representa los intereses del país sino el capricho de un grupo político en particular.**

**IV. CONFLICTO DE INTERÉS**

El artículo 291 de la Ley 5ª de 1992 -Reglamento Interno del Congreso, modificado por el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, establece que: “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 con el 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 Congresista pueda encontrar”. A su turno, el artículo 286 de la norma en comento, modificado por el artículo 1º de la Ley 2003 de 2019, define el conflicto de interés como la “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”.

De conformidad con lo anterior, tenemos que esta iniciativa legislativa entra en vigencia a partir de su publicación, y busca introducir disposiciones normativas relacionadas exclusivamente con la paz que entendida como un derecho, un deber y un fin constitucional del Estado tiene el carácter de general. Así las cosas, no se evidencia que los congresistas puedan incurrir en posibles conflictos de interés, tampoco, puede predicarse un beneficio particular, actual y directo que les impida participar de la discusión y votación de este proyecto.

Lo anterior, sin perjuicio del deber de los congresistas de examinar, en cada caso en concreto, la existencia de posibles hechos generadores de conflictos de interés, en cuyo evento deberán declararlos de conformidad con lo dispuesto en el inciso 1º del artículo 286 ibidem: “Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones”.

**V. PROPOSICIÓN**

Por los argumentos anteriormente expuestos, se presenta ponencia negativa y se solicita archivar el Proyecto de ley número 160 de 2022 Cámara, 181 de 2002 Senado, *por medio del cual se modifica, adiciona y prorroga la Ley 418 de 1997, se define la política de paz de Estado, y se dictan otras disposiciones.*

Atentamente,



José Jaime Uscátegui Pastrana  
Representante a la Cámara por Bogotá D.C.

**CONTENIDO**

Gaceta número 1281 - Jueves, 20 de octubre de 2022  
CÁMARA DE REPRESENTANTES

	Págs.
Ponencia para primer debate y texto propuesto del Proyecto de ley número 145 de 2022 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.....	1
Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto del Proyecto de ley número 188 de 2022 Cámara, por medio de la cual se exonera a todas las personas con discapacidad del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes por todas las carreteras y autopistas de Colombia, modificando y adicionando artículos de la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones.....	11
Informe de ponencia negativa para segundo debate al Proyecto de ley número 160 de 2022 Cámara, 181 de 2022 senado, por medio del cual se modifica, adiciona y prorroga la Ley 418 de 1997, se define la política de paz de Estado, y se dictan otras disposiciones .....	34