



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXV - Nº 305

Bogotá, D. C., viernes, 17 de abril de 2026

EDICIÓN DE 21 PÁGINAS

DIRECTORES: DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA  
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

### PONENCIAS

#### INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 443 DE 2025 CÁMARA

*por medio de la cual se modifica la Ley 2166 de 2021 se reconoce el subsidio de transporte y viáticos a los presidentes de las Juntas de Acción Comunal.*

Bogotá Distrito Capital, miércoles 15 de abril del año 2026

Honorable Representante

**CAMILO ESTEBAN ÁVILA MORALES**

Presidente - Comisión Séptima Constitucional Permanente

Señor

**RICARDO ALFONSO ALBORNOZ BARRETO**

Secretario General, Comisión Séptima Constitucional Permanente. Cámara de Representantes

**ASUNTO:** *Informe de Ponencia Positiva para Primer Debate al Proyecto de Ley número 443 del año 2025 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 2166 de 2021 se reconoce el subsidio de transporte y viáticos a los presidentes de las Juntas de Acción Comunal.*

Respetado Presidente y señor Secretario.

De conformidad con la designación como ponente de tan importante iniciativa de ley, realizada por el Secretario General de la Corporación, procedo a rendir Informe de Ponencia Positiva Para Primer Debate de la iniciativa de ley que nos ocupa, lo anterior de conformidad con lo reglado en el artículo

150 de la Ley 5ª de 1992, y atendiendo los artículos 153 y 156 de la misma ley, sin otro articular.

<b>JORGE ALEXANDER QUEVEDO H</b> Representante a la Cámara Departamento del Guaviare	<b>MARTHA LISBETH ALFONSO J.</b> Representante a la Cámara Departamento del Tolima

#### PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE. PROYECTO DE LEY NÚMERO 443 DE 2025 CÁMARA

*por medio de la cual se modifica la Ley 2166 de 2021 se reconoce el subsidio de transporte y viáticos a los presidentes de las Juntas de Acción Comunal.*

De conformidad con lo manifestado en el oficio precedente, y estando dentro del término establecido por la Ley 5ª de 1992 para tal efecto, y dentro de las prórrogas que fueron solicitadas, procedo a rendir Ponencia Positiva para Primer Debate ante la Comisión Séptima Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, esto desagregado en los siguientes acápite.

1. Antecedentes de la iniciativa
2. Objeto de la iniciativa de ley
3. Justificación de la iniciativa y reseña histórica de las Juntas de Acción Comunal
4. Sobre la labor de las Juntas de Acción Comunal
5. Realidad de las Juntas de Acción Comunal
6. Fundamentos Constitucionales, legales y jurisprudenciales
7. Consideraciones del ponente
8. Solicitud de Conceptos
9. Impacto Fiscal

10. Declaración de conflicto de intereses
11. Pliego de Modificaciones
12. Proposición con la que finalizó el informe de ponencia
13. Texto propuesto para primer debate.

## **1. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA DE LEY.**

La presente iniciativa de ley es de origen parlamentario, y fue suscrita por los Representantes a la Cámara, doctora Gloria Liliana Rodríguez Valencia, y el doctor Héctor Mauricio Cuéllar Pinzón, el proyecto de ley propuesto fue publicado en la *Gaceta del Congreso* número 2102 del año 2025, cumpliendo de esta manera como el inexorable requisito de publicidad, posteriormente el proyecto de ley es remitido a la Secretaria de la Comisión Séptima, Célula Legislativa que me designa como Coordinador Ponente de la presente propuesta de ley.

## **2. OBJETO DE LA INICIATIVA DE LEY**

El presente proyecto de ley tiene por objeto modificar la Ley 2166 de 2021 con el fin de reconocer como un derecho el subsidio de transporte y los viáticos a los presidentes de las Juntas de Acción Comunal, garantizando los medios necesarios para el ejercicio efectivo de sus funciones legales y estatutarias.

Esta iniciativa busca fortalecer la participación ciudadana, la organización comunitaria y la interlocución entre las comunidades y las entidades públicas, mediante la asignación obligatoria y periódica de recursos destinados a cubrir los gastos de desplazamiento, representación y gestión comunal, contribuyendo así al fortalecimiento de la acción comunal como base del desarrollo local y la gobernanza territorial.

## **3. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA DE LEY Y RESEÑA HISTÓRICA DE LAS JUNTAS DE ACCIÓN COMUNAL.**

El proyecto de ley que modifica el artículo 39 de la Ley 2166 de 2021 se fundamenta en la necesidad de dignificar la labor de los presidentes comunales y garantizar la sostenibilidad de la democracia participativa en los territorios. Esta iniciativa se alinea con la línea jurisprudencial y constitucional que ordena al Estado promover la participación ciudadana

efectiva, asegurando las condiciones materiales que permitan su ejercicio. En este sentido, la propuesta garantiza un respaldo económico obligatorio que fortalece la gobernanza democrática y la continuidad del trabajo comunitario en todo el país.

La Acción Comunal en Colombia constituye una de las expresiones más vivas de la democracia participativa y comunitaria. Desde hace más de seis décadas, ha sido el mecanismo mediante el cual las comunidades urbanas y rurales se organizan para gestionar sus propias soluciones, suplir vacíos del

Estado y actuar como interlocutoras directas con las autoridades públicas. No obstante, a pesar de su enorme aporte al desarrollo social y a la construcción del tejido democrático, los dignatarios de las Juntas de Acción Comunal (JAC), especialmente sus presidentes, ejercen sus funciones en condiciones de precariedad y riesgo, sin respaldo económico mínimo, enfrentando amenazas y violencias que comprometen no solo su labor, sino también su vida e integridad.

El recorrido normativo de la Acción Comunal refleja su importancia histórica. La Ley 19 de 1958 abrió espacio a la organización ciudadana en la planeación estatal (arts. 7° y 8°), constituyéndose en la norma fundacional de esta forma de organización social. Posteriormente, la Ley 743 de 2002 reconoció jurídicamente a la acción comunal como una forma organizada, autónoma y solidaria de la sociedad civil (art. 2°), y la clasificó en juntas, asociaciones, federaciones y confederación (art. 6°).

Más recientemente, la Ley 2166 de 2021 consolidó un enfoque de derechos, inclusión y transparencia, al reconocer a las JAC como defensoras de la comunidad, los derechos humanos y el medio ambiente (art. 1°), incorporando principios de equidad e inclusión (art. 8°) y estableciendo el Registro único Comunal (RUC) como herramienta oficial de control y seguimiento.

Estos desarrollos legales encuentran su fundamento superior en la Constitución Política de 1991, que instauró un modelo de democracia participativa y pluralista. El artículo 38 reconoce la libertad de asociación; el artículo 2° define como fin esencial del Estado la facilitación de la participación ciudadana en las decisiones que los afectan; el artículo 40 consagra el derecho de todo ciudadano a participar en la conformación, ejercicio y control del poder político; y el artículo 103 reconoce a las organizaciones comunitarias como mecanismos de participación ciudadana, lo que obliga al Estado a promoverlas, fortalecerlas y garantizar su efectividad real.

Pese a estos avances, persiste una brecha estructural que limita el ejercicio pleno de la labor comunal. El artículo 39, literal c), de la Ley 2166 de 2021 dejó a discrecionalidad de las entidades territoriales la entrega de subsidios de transporte, lo que ha generado un tratamiento desigual entre regiones. Mientras algunos líderes cuentan con apoyo, en múltiples territorios rurales los presidentes de las Juntas deben asumir de sus propios recursos los gastos de movilización, precarizando su gestión comunitaria y condicionando su labor a su capacidad económica personal, en abierta contradicción con los principios constitucionales. La relevancia de las JAC en la historia del país refuerza la urgencia de esta reforma.

Según Valencia (2018), “las Juntas de Acción Comunal han logrado aportar a la construcción de cerca del 30 o/o de la infraestructura social del país” (p. 44), incluyendo carreteras, escuelas, puestos

de salud y salones comunales. De igual forma, el Conpes (2010) citado por Líppez De Castro (2021), señala la existencia de aproximadamente 45.000 JAC, organizadas en 800 asociaciones municipales, 32 federaciones departamentales y una confederación nacional (p. 241), lo que las convierte en el movimiento social más amplio y extendido de Colombia.

Sin embargo, este entramado organizativo se sostiene bajo condiciones desiguales. Líppez De Castro et al. (2021) advierten que la gestión comunal se concentra en exceso en la figura del presidente, “lo que la convierte en una responsabilidad más individual que colectiva(...) los dignatarios experimentan una carga sobre su tiempo, sus recursos y su tranquilidad que, sin embargo, no perciben compensarse” (p. 254). A ello se suma lo señalado por Velásquez (2003), quien afirma que, en algunos contextos, las JAC son percibidas como “organizaciones jerárquicas cooptadas por políticos corruptos (...) enfrentando la institucionalidad bajo una desconfianza” (p. 57), lo que evidencia la necesidad de mecanismos de apoyo y transparencia para fortalecer su legitimidad. El contexto actual añade un factor alarmante: la violencia sistemática contra los liderazgos comunales.

La Misión de Observación Electoral (MOE, 2025) reportó que en 2024 se registraron 112 hechos de violencia contra estos liderazgos, un incremento del 62,3 % frente al 2020 y del 60 % frente al 2023, de los cuales el 50,9 % correspondió a agresiones letales y el 58 % de las víctimas fueron presidentes de JAC (pp. 7-21). Este panorama demuestra que, además de carecer de respaldo económico, los líderes comunales enfrentan un alto nivel de vulnerabilidad en materia de seguridad, comprometiendo no solo su vida e integridad, sino la continuidad del ejercicio democrático en los territorios.

En consecuencia, el proyecto de ley pretende transformar en un derecho garantizado lo que hoy es apenas un beneficio potestativo, estableciendo la obligación de las entidades territoriales de asignar recursos específicos para la movilidad y representación de los presidentes de las Juntas de Acción Comunal. No se trata de un privilegio, sino de un acto de justicia, dignificación y fortalecimiento democrático.

Garantizar este apoyo económico significa blindar la equidad territorial, asegurar la sostenibilidad de la política pública de fortalecimiento comunal y consolidar una democracia participativa que no dependa del sacrificio personal, sino del respaldo sólido y efectivo del Estado.

#### **4. SOBRE LA LABOR DE LAS JUNTAS DE ACCIÓN COMUNAL**

Las Juntas de Acción Comunal (JAC) son organizaciones sociales de base reconocidas por el ordenamiento jurídico colombiano como formas de participación ciudadana y mecanismos de gestión comunitaria para el desarrollo local. Su origen se remonta a mediados del siglo XX, en el marco de

las políticas de descentralización y promoción del bienestar social, consolidándose posteriormente como actores fundamentales en la articulación entre las comunidades y el Estado.

El reconocimiento legal de las JAC se encuentra en la Ley 743 de 2002, que regula su estructura, organización y funcionamiento, y en la Ley 2166 de 2021, que fortaleció el marco jurídico de la acción comunal, actualizando sus principios, derechos, deberes y mecanismos de apoyo institucional. De acuerdo con estas normas, las Juntas de Acción Comunal son organizaciones cívicas, sociales y comunitarias sin ánimo de lucro, integradas por los residentes de un territorio determinado -ya sea vereda, barrio o sector-, que se asocian de manera voluntaria con el fin de trabajar conjuntamente por el progreso y bienestar de su comunidad.

El accionar de las JAC se desarrolla en el marco de los principios de solidaridad, participación, autonomía, corresponsabilidad y democracia participativa, los cuales orientan la gestión comunitaria y la cooperación con las entidades del Estado. Su misión principal consiste en identificar, planificar y ejecutar acciones que promuevan el desarrollo integral de la comunidad, fortaleciendo el tejido social, la convivencia ciudadana y la gobernanza local.

Las Juntas de Acción Comunal desempeñan un papel esencial en la planeación participativa y en la implementación de políticas públicas locales, actuando como interlocutores legítimos ante las administraciones municipales y departamentales. A través de sus dignatarios -presidente, vicepresidente, secretario, tesorero y demás miembros-, estas organizaciones canalizan las necesidades colectivas, gestionan proyectos comunitarios y fomentan la participación activa de los ciudadanos en los asuntos públicos.

En Colombia existen aproximadamente 45.000 Juntas de Acción Comunal, presentes tanto en zonas rurales como urbanas, lo que las convierte en la red de participación social más amplia y descentralizada del país. Su papel es especialmente relevante en los territorios rurales, donde representan la principal forma de organización comunitaria y un instrumento fundamental para la construcción de paz, la cohesión territorial y el fortalecimiento del capital social.

En el ámbito institucional, las JAC se encuentran articuladas al Ministerio del Interior, entidad encargada de su promoción, acompañamiento y control, a través de mecanismos como el Registro Único Comunal (RUC) y el Fondo de Fortalecimiento Comunal Local, herramientas que buscan garantizar la transparencia, la legalidad y el fortalecimiento de sus capacidades organizativas. En síntesis, las Juntas de Acción Comunal son expresión viva de la democracia participativa y de la gestión social del desarrollo, al representar los intereses colectivos de las comunidades, promover la participación ciudadana y contribuir a la construcción de un Estado más cercano, inclusivo y corresponsable con los territorios.

Para los fines del presente proyecto de ley es importante hacer una radiografía, y analizar desde su natalicio la función de las Juntas de Acción Comunal, que empezaron a gestarse como grupos de liderazgo cívico en las barriadas populares y que buscaron llegar a los órganos de control a poner sobre la mesa sus necesidades básicas insatisfechas, lo anterior lo realizan en representación de un barrio, de una comuna, una localidad, un asentamiento, una ocupación irregular o un colectivo de ciudadanos.

La gestación de las Juntas de Acción Comunal tiene su origen de manera organizada desde 1958, organización que se realizó en pos de la defensa del territorio y el aglutinamiento de las necesidades de la comunidad, es la base y la representación de la comunidad ante los estamentos de decisión, a efectos de que la institucionalidad conozca la magnitud de las afectaciones de cierto grupo asentado en una jurisdicción en específico.

Es importante saber leer el natalicio de estas organizaciones comunales, como es de público conocimiento, para el año de 1948 se produce el asesinato del hoy por hoy mártir de la patria, **Jorge Eliecer Gaitán**, esto fue una de las causas que desencadenó un huracán de violencia entre liberales y conservadores, mismo que tuvo una ostensible disminución con el gran Frente Nacional y el acuerdo bipartidista entre rojos y azules para alternar el poder, esto se empezó a gestar hacia 1958 cuando las elites políticas de liberales y conservadores elegían la política nacional y la manera en la que se direccionaría el país. Sin embargo, esto hizo que los campesinos y las clases populares se sintieran heridas por no ser tenidas en cuenta en la alternancia del poder del ya referido frente nacional, fue esta la razón por la cual las bases populares principalmente campesinas usaron como el instrumento para sanar esas heridas, las Juntas de Acción Comunal, convirtiendo estas en asambleas comunitarias que reunían a vecinos que antes se enfrentaban en debates o de manera violencia.

Según el artículo 6° de la Ley 743 de 2002, las Juntas de Acción Comunal son unas organizaciones de base, una expresión social organizada, autónoma y solidaria de la sociedad civil, cuyo propósito es promover un desarrollo integral, sostenible y sustentable, construido a partir del ejercicio de la democracia participativa en la gestión del desarrollo de sus afiliados y la comunidad.

## 5. REALIDAD DE LAS JUNTAS DE ACCIÓN COMUNAL

Las JAC son las organizaciones con los mayores niveles de reconocimiento en las comunidades por el papel importante que han tenido en la solución de problemáticas que sobre todo en sus inicios han tenido los barrios, en los sectores populares básicamente, en temas de formalización de barrios, legalización de viviendas, instalación de servicios públicos, vías, escuelas, mejoramiento del transporte etc., y en un momento en que los barrios estaban

en conformación, en general la organización de la comunidad.

Este rol de las JAC se ha ido superando en la medida que los barrios se han ido consolidando, estabilizando, las necesidades iniciales son otras, superando en lo fundamental estas problemáticas iniciales de amueblamiento urbano. Aun con todo esto los barrios han cambiado, las problemáticas enunciadas más arriba ya en lo básico se han superado, el transporte no es una dificultad, al menos en calidad y cobertura, los servicios públicos tienen una buena cobertura, la escuela, el centro de salud es decir esas dificultades iniciales han sido mejoradas en un alto grado, y dentro de esas acciones las JAC desplegaron un papel importante.

En este camino en donde las necesidades también han venido evolucionando las JAC han venido perdiendo protagonismo, importancia y eficacia. Esto debido a que las necesidades de las comunidades se han venido transformando, ya no son los problemas originarios, son los hijos o los nietos de los que habitaron estos espacios. Estas necesidades que eran tan materiales, tangibles y concretas también se han transformado, por otras más intangibles que tocan con el ser de las personas de las comunidades.

El aprovechamiento del tiempo libre, la recreación, la cultura, la calidad de la educación y el acceso a ella sobre todo la universitaria, la seguridad humana, pensarse el territorio sobre todo en términos de la planeación, el proyecto de vida de los niños, niñas y los jóvenes. Las JAC se quedaron en el problema del andén, el arreglo de la calle, de las basuras, de la fiesta del grupo de la tercera edad, en la mentalidad de parroquia, en un mundo globalizado. La comprensión y búsqueda de soluciones a estos temas de la agenda nueva implican mayor comprensión y formación para entenderse y plantearse, mientras tanto las JAC continúan con su viejo esquema de funcionamiento donde la gente participa, pero continúan embolados en los viejos esquemas.

¿Cómo les han respondido los jóvenes y las nuevas generaciones a estos temas? Se organizan por cuenta propia y en los temas que conocen y les interesan, organizaciones formales y si son informales mucho mejor, en los temas de su agrado, la cultura, el medio ambiente, el deporte y ahí despliegan libremente su iniciativa y sus conocimientos, se conectan con otros grupos de la ciudad el país y el mundo.

Las administraciones municipales tratan en lo posible por fortalecer a las JAC con capacitaciones, les entrega implementación para el trabajo pero en general no responden y se termina el periodo con un plan para el mejoramiento y fortalecimiento de las JAC que no produce mayores cambios, luego llega otra administración planea desarrollar sus programas con las JAC, se encuentra que están desvertebradas, no funcionan sus comités, muchas tienen problemas de infraestructura, no tienen sede, es una sola persona la que funciona. Elaboran un

plan de mejoramiento se termina el periodo y no pasa nada. No es el desconocimiento del papel y las acciones por parte de las personas que conforman la JAC, puede ser que lo conozcan y lo manejen bien, pero continuara pasando lo mismo. Por un lado, si continúa el bajo nivel académico, agréguele la cultura un poco negativa de nuestras comunidades básicas, poca formación en tecnologías de la información, su poca visión de sociedad, de país y del mundo de hoy, lo que podríamos llamar falta de conciencia social, de elementos críticos frente a su visión del mundo, esto le quita fuerza al espíritu de la comunidad para empoderarse y ser partícipe de su propio desarrollo.

El papel de la administración es muy exiguo, limitado y controlador, lo que le quita fuerza a la iniciativa ciudadana y la sume en la pasividad, más aún cuando las problemáticas de corrupción están presentes en su interior y entorno. Los planes de mejoramiento no pueden salir del escritorio de un funcionario y circunscribirse al periodo de una administración. La comunicación debe ser por lo menos horizontal, cuando es imposible realizarla de abajo hacia arriba.

## 6. FUNDAMENTOS LEGALES, JURISPRUDENCIALES.

### 6.1. FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES.

- **Artículo 1° de la Carta Política:** “Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general”.

El reconocimiento del subsidio de transporte y viáticos a los presidentes de las Juntas de Acción Comunal se fundamenta en el principio de solidaridad social que orienta el Estado colombiano. Este apoyo económico promueve la equidad territorial y la participación efectiva de los líderes comunitarios, garantizando que la gestión comunal se realice con dignidad y sin barreras económicas. El proyecto, por tanto, materializa el deber estatal de promover la participación en condiciones reales de igualdad y solidaridad, en armonía con el principio de prevalencia del interés general.

- **Artículo 2° de la Carta Política:** “Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo”.

Este artículo sustenta la obligación del Estado de facilitar la participación ciudadana. Las Juntas de Acción Comunal son un canal directo de esa participación, y los dignatarios comunales requieren medios materiales para cumplir su función social. Al establecer el subsidio de transporte y viáticos, el proyecto contribuye a que los presidentes comunales participen activamente en los espacios de interlocución, planeación y gestión pública, fortaleciendo así los fines esenciales del Estado social de derecho.

- **Artículo 38 de la Carta Política:** “Se garantiza el derecho de libre asociación para el desarrollo de las distintas actividades que las personas realizan en sociedad”.

El derecho de libre asociación es la base constitucional de la acción comunal. Las JAC surgen del ejercicio legítimo de este derecho y se constituyen como organizaciones sociales que articulan la voluntad colectiva de las comunidades. El reconocimiento del subsidio de transporte y viáticos se vincula directamente con la garantía de este derecho, pues asegura que los representantes de dichas asociaciones puedan ejercer sus funciones sin restricciones derivadas de la falta de recursos.

- **Artículo 40 de la Carta Política:** “Todo ciudadano tiene derecho a participar en la conformación, ejercicio y control del poder político. Para hacer efectivo este derecho puede: elegir y ser elegido; tomar parte en elecciones, plebiscitos, referendos, consultas populares y otras formas de participación democrática; constituir partidos, movimientos y agrupaciones políticas sin limitación alguna; formar parte de ellos libremente y difundir sus ideas y programas; revocar el mandato de los elegidos en los casos y en la forma que establecen la Constitución y la ley; tener iniciativa en las corporaciones públicas; interponer acciones públicas en defensa de la Constitución y de la ley; y acceder al desempeño de funciones y cargos públicos”.

El fortalecimiento de las Juntas de Acción Comunal a través del subsidio previsto en el proyecto facilita el ejercicio del derecho de participación política y administrativa. Los presidentes comunales representan la voz de las comunidades ante las autoridades, y su adecuada participación en procesos de planeación, control y gestión pública es una manifestación directa del principio de democracia participativa que protege el artículo 40

- **Artículo 103 de la Carta Política:** “Son mecanismos de participación del pueblo en ejercicio de su soberanía: el voto, el plebiscito, el referendo, la consulta popular, el cabildo abierto, la iniciativa legislativa y la revocatoria del mandato. La ley organizará las formas y sistemas de

*participación ciudadana que funcionen para que la población pueda ejercer el poder directamente. El Estado contribuirá a la organización, promoción y capacitación de las asociaciones profesionales, cívicas, sindicales, comunitarias, juveniles, benéficas o de utilidad común no gubernamentales, sin detrimento de su autonomía para que constituyan mecanismos democráticos de representación en las diferentes instancias de participación, concertación, control y vigilancia de la gestión pública que se establezcan”.*

El artículo 103 reconoce expresamente a las Juntas de Acción Comunal como mecanismos de participación del pueblo, y ordena al Estado promover y fortalecer su organización. El subsidio de transporte y viáticos se enmarca dentro de este mandato, pues permite que las JAC ejerzan efectivamente su papel representativo y participativo, fortaleciendo la democracia local y la corresponsabilidad entre Estado y comunidad.

**Artículo 311 de la Carta Política** *“Al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.*

Las Juntas de Acción Comunal son los aliados naturales de los municipios en la promoción del desarrollo local y la participación ciudadana. Este artículo sustenta la obligación de las entidades territoriales de propiciar las condiciones para que las comunidades participen activamente en la gestión pública. Por ello, la financiación del subsidio de transporte y viáticos con recursos municipales y departamentales, prevista en el proyecto de ley, encuentra respaldo directo en este mandato constitucional.

## **6.2. FUNDAMENTOS PLASMADOS EN DISPOSICIONES NORMATIVAS.**

### **- Ley 19 de 1958 -artículos 7° y 8°**

**Artículo 7°.** *“El gobierno fomentará la organización de Juntas de Acción Comunal y de asociaciones similares, con el objeto de promover la colaboración ciudadana en la ejecución de los programas oficiales y en la solución de los problemas locales de interés común”.*

**Artículo 8°.** *“Las Juntas de Acción Comunal podrán intervenir en la planeación, ejecución y vigilancia de las obras de interés social o comunitario, y en la distribución de los beneficios que de ellas se deriven”.*

La Ley 19 de 1958 constituye la norma fundacional de la acción comunal en Colombia. A partir de sus artículos 7° y 8°, se reconoce la participación organizada de la ciudadanía en la planeación del desarrollo y en la gestión de los asuntos locales.

Este marco inicial sentó las bases del principio de cooperación Estado-comunidad, orientado a fortalecer la democracia y la corresponsabilidad.

El proyecto de ley que se presenta desarrolla esta tradición histórica, al garantizar que los líderes comunales en especial los presidentes de las Juntas cuenten con los medios materiales para cumplir su labor de colaboración con el Estado en la ejecución de políticas y proyectos locales, en condiciones de dignidad y equidad territorial.

### **- Ley 743 de 2002 - artículos 2° y 6°**

**Artículo 2°.** *“La acción comunal es una forma organizada, autónoma y solidaria de la sociedad civil, para el ejercicio de la democracia participativa, que tiene como propósito contribuir al desarrollo integral, sostenible y sustentable de las comunidades en las que actúa.”*

**Artículo 6°.** *“La acción comunal se organiza en Juntas de Acción Comunal, Asociaciones de Juntas, Federaciones de Acción Comunal, Confederación Nacional de Acción Comunal y demás formas de organización que surjan de su desarrollo.»*

Esta ley constituye el marco normativo estructural vigente de la acción comunal. Reconoce la autonomía, solidaridad y vocación democrática de las organizaciones comunales, y define su estructura organizativa en distintos niveles. El proyecto de ley se alinea con los fines de la Ley 743 de 2002 al promover el fortalecimiento institucional y operativo de las Juntas de Acción Comunal, garantizando a sus dignatarios condiciones mínimas para ejercer su liderazgo. El reconocimiento del subsidio de transporte y viáticos representa una medida concreta para materializar la autonomía y sostenibilidad organizativa que esta ley busca proteger, evitando que la acción comunal dependa de la capacidad económica individual de sus líderes.

### **- Ley 2.166 de 2021 - artículos 1°, 8° y 39 (literal c)**

**Artículo 1°.** *“La presente ley tiene por objeto fortalecer la acción comunal y promover su participación en el desarrollo social, económico, cultural y ambiental del país, reconociendo su papel como defensora de la comunidad, de los derechos humanos y del medio ambiente”.*

**Artículo 8°.** *“La acción comunal se regirá por los principios de equidad, inclusión, participación, transparencia, autonomía, solidaridad, corresponsabilidad, democracia y respeto a la diversidad”.*

**Artículo 39 (literal c).** *“Derecho a subsidio de transporte. Las entidades territoriales podrán otorgar subsidios de transporte a los dignatarios comunales que participen en procesos de formación o en actividades de representación, de acuerdo con su disponibilidad presupuestal”.*

La Ley 2166 de 2021 actualiza el marco de la acción comunal, adoptando un enfoque de derechos, inclusión y transparencia. Reconoce expresamente a las Juntas de Acción Comunal como defensoras de

los derechos humanos y promotoras del desarrollo sostenible.

Sin embargo, el artículo 39, literal c) introdujo una limitación sustancial al dejar el otorgamiento del subsidio de transporte sujeto a la discrecionalidad y disponibilidad presupuestal de las entidades territoriales. Esto ha generado desigualdad entre territorios, debilitando la participación efectiva de los líderes comunales en regiones con menor capacidad fiscal.

El proyecto de ley busca modificar dicho literal para transformar el subsidio de transporte y viáticos en un derecho garantizado, obligatorio y financiado de manera permanente, en cumplimiento de los principios de equidad, solidaridad y participación ciudadana. Esta reforma permite cerrar la brecha estructural existente y hacer efectiva la política pública de fortalecimiento comunal prevista en la Ley 2166 de 2021.

La evolución normativa -desde la Ley 19 de 1958 hasta la Ley 2166 de 2021- demuestra que el Estado colombiano ha reconocido progresivamente la importancia de la acción comunal como motor del desarrollo y de la democracia participativa.

El proyecto de ley que modifica el artículo 39 de la Ley 2166 de 2021 no introduce un privilegio, sino que garantiza un derecho en coherencia con el mandato legal de promover la participación ciudadana en condiciones reales de igualdad. De este modo, se da continuidad al desarrollo normativo que ha sostenido históricamente la acción comunal como una forma organizada, autónoma y solidaria de la sociedad civil.

### 6.3. FUNDAMENTOS

#### JURISPRUDENCIALES:

- **Sentencia C-180 del año 1994, Corte Constitucional:** *“La participación ciudadana es un principio, un derecho y un deber que compromete al Estado y a la sociedad. (...). Los mecanismos de participación, entre ellos las juntas de acción comunal, constituyen instrumentos para la realización del principio democrático, mediante los cuales se hace efectivo el ejercicio de la soberanía popular”.*

En esta decisión, la Corte estableció que las Juntas de Acción Comunal forman parte de los mecanismos constitucionales de participación directa del pueblo, en desarrollo de los artículos 1º, 2º y 103 de la Constitución. La sentencia reafirma que su reconocimiento y fortalecimiento no puede depender únicamente de la voluntad de las autoridades locales, sino que debe garantizarse institucionalmente. En ese sentido, el proyecto de ley que modifica el artículo 39 de la Ley 2166 de 2021 cumple con el mandato de efectividad de la participación democrática, al eliminar la discrecionalidad en el otorgamiento de subsidios y transformarlo en un derecho garantizado por el Estado.

- **Sentencia T-861 del año 2003, Corte Constitucional:** *Las Juntas de Acción Comunal son organizaciones de base que representan a la comunidad ante las autoridades públicas y su reconocimiento legal busca garantizar la participación efectiva de los ciudadanos en la planeación, ejecución y control de los asuntos locales, (...). El Estado tiene la obligación de promover y proteger la acción comunal como expresión de la participación democrática”.*

En esta decisión, la Corte determinó que las JAC son interlocutoras legítimas del Estado en el nivel local y que su reconocimiento implica no solo una formalidad jurídica, sino la creación de condiciones reales para el ejercicio de su función social. El proyecto de ley se ajusta a esta doctrina al establecer un mecanismo de apoyo económico permanente, que materializa la obligación estatal de promover y proteger a las Juntas, garantizando que sus dignatarios ejerzan sus funciones sin limitaciones derivadas de la falta de recursos.

- **Sentencia C-1065 de 2004 - Corte Constitucional:** *“Las organizaciones comunales no hacen parte de la estructura del Estado; sin embargo, cumplen funciones de interés público y social. (...). En razón de esta función pública, el Estado debe garantizar su fortalecimiento institucional, respetando su autonomía y apoyando su sostenibilidad”.*

La Corte precisó la naturaleza mixta y colaborativa de las JAC: aunque son entidades privadas sin ánimo de lucro, desarrollan funciones públicas de interés social, como la promoción del desarrollo local, la gestión comunitaria y la ejecución de proyectos sociales. El reconocimiento del subsidio de transporte y viáticos encuentra aquí su fundamento jurídico, pues constituye una forma de apoyo estatal compatible con la autonomía comunal, necesaria para asegurar la sostenibilidad y continuidad de su labor pública en los territorios.

**Sentencia C-466 de 2017 - Corte Constitucional** *“La acción comunal constituye una forma avanzada de democracia participativa, mediante la cual los ciudadanos ejercen control social y coadyuvan en la gestión de los asuntos públicos locales. (...). El fortalecimiento de la acción comunal es una obligación derivada del principio democrático y del deber de participación ciudadana consagrado en la Constitución”.*

Este pronunciamiento reafirma el carácter **democrático y corresponsable** de la acción comunal. La Corte vinculó la obligación estatal de fortalecer las JAC con los artículos 1º, 2º, 40 y 103 de la Constitución, destacando que la efectividad del principio democrático requiere de **medidas concretas de apoyo** a la participación ciudadana. El proyecto de ley responde directamente a este precedente al convertir el subsidio de transporte en una garantía efectiva que permite la participación

real de los líderes comunales, especialmente en zonas rurales apartadas.

- **Consejo de Estado - Sección Tercera, Sentencia del 22 de julio de 2010 (Exp. 20001-23-31-000-1999-02239-01)** *“Las Juntas de Acción Comunal, aunque no son entidades públicas, pueden ser sujetos de derechos y obligaciones en materia contractual y administrativa cuando actúan en ejecución de recursos públicos o en el marco de convenios de cooperación. (...) Su intervención constituye una forma legítima de colaboración ciudadana con el Estado”.*

El Consejo de Estado reconoció la capacidad jurídica y administrativa de las JAC en la gestión de recursos públicos y en la ejecución de obras de interés comunitario. Este precedente confirma su papel como **actores de desarrollo local** y su legitimidad como interlocutores del Estado. De ahí que el proyecto de ley sea coherente con esta doctrina, al fortalecer los medios institucionales para que los dignatarios comunales -particularmente los presidentes- puedan desplazarse, participar y representar a sus comunidades en los espacios de concertación y gestión pública

La jurisprudencia constitucional y contencioso-administrativa ha construido un marco de interpretación sólido que reconoce a la acción comunal como un instrumento esencial de la democracia participativa y del Estado social de derecho. De acuerdo con los precedentes citados (C-180/94, T-861/03, C-1065/04, C-466/17 y CE, 22 de julio de 2010), el Estado tiene la obligación jurídica de promover, proteger y fortalecer a las Juntas de Acción Comunal, no solo mediante su reconocimiento legal, sino también a través de mecanismos materiales de apoyo y sostenibilidad.

## 7. CONSIDERACIONES DEL PONENTE

Es una gran responsabilidad ser el Coordinador y Ponente Único de esta iniciativa que repercute en el bienestar no solo de los presidentes de las Juntas de Acción Comunal, sino de toda una comunidad y una barriada popular, es una iniciativa que pone la lupa en los organismos democráticos de base; las Juntas de Acción Comunal, que son las colectividades sociales que se encargan de reunir todas las necesidades básicas insatisfechas de la población a la que representan a efectos de elevarlas ante las instancias de decisión, es por eso que es de vital importancia revisar sus condiciones y las prerrogativas con las que cuentan para poder cumplir con sus funciones de carácter constitucional y legal.

Muchas personas pueden reducir esta iniciativa solamente a las Juntas de Acción Comunal que se ubican en ciudades como Bogotá, Cali, Medellín, Barranquilla, Pereira, Manizales, Armenia, Santa Marta o metrópolis en las cuales el transporte público actúa en carreteras 100% asfaltadas y que las distancias se miden en escasos kilómetros, de distancia entre las Unidades de Planeación Zonal (UPZ), y las instituciones en las cuales funcionan

las instancias de decisión de la Rama Ejecutiva de nuestra patria.

La realidad de las Juntas de Acción Comunal no debe ser vista de manera transversal sino también de una forma diferenciada, pues no es lo mismo ser un presidente de la Junta de Acción Comunal del Barrio El Campín en la ciudad de Bogotá, donde cuenta con transporte público a escasos metros de su hogar y donde el Distrito tiene centro de atención a lo largo y ancho de la capital colombiana, a un presidente de Junta de Acción Comunal de la Vereda Puerto Cachicamo en el municipio de San José del Guaviare, donde los estamentos de decisión y las dependencias de la entidad territorial se encuentran a 4 horas por vía terciaria desde la referida vereda hasta la capital del departamento del Guaviare, jurisdicción donde trabajan el alcalde y gobernador.

Y es precisamente la situación de Puerto Cachicamo la que se repite en aquellas veredas y corregimientos que están ubicados en la Colombia profunda, en la ruralidad dispersa, en aquellas zonas donde las necesidades insatisfechas no han sido solventadas por el Estado, y que, sumado a ello, la lejanía de estos territorios de alcaldías y gobernaciones, se convierte en una clara talanquera para fungir como embajadores de sus territorios en sus municipios y departamentos.

Es por esto que la entrega de un estipendio direccionado al transporte del presidente de la JAC, no es una medida necesaria, sino también una medida que dignifica el trabajo comunal, que elimina una talanquera en el actuar y la cristalización de las funciones de las Juntas de Acción Comunal.

Ahora bien, debemos entender que, las Juntas de Acción Comunal apenas empezaron a tener un desarrollo normativo medianamente estructurado a inicios del milenio con la sanción de la Ley 743 de 2002, que empezó a dotar de instrumentos que terminaron siendo insulsos, pero que buscaron regular y establecer unas directrices para el trabajo de los líderes comunales. Ahora bien, este instrumento normativo fue reglamentado de manera parcial por el presidente de la época, mediante el Decreto número 890 de 2008, para en el año 2021 tener sancionada la Ley 2166, que desarrolló el artículo 38 constitucional y que empezó a establecer unos lineamientos para la formulación e implementación de la política pública de organismos comunales y sus afiliados, además de establecer otras directrices y disposiciones.

Este instrumento legal tiene por objeto *“promover, facilitar, estructurar y fortalecer la organización democrática, moderna, participativa y representativa de la acción comunal en sus respectivos grados asociativos y, a la vez, pretende establecer un marco jurídico para sus relaciones con el Estado y con los particulares, así como para el cabal ejercicio de derechos y deberes. Así mismo, busca prever lineamientos generales para la formulación, implementación, evaluación y seguimiento de la política pública de acción*

*comunal, sus organismos y afiliados, en el territorio nacional, desde los objetivos del desarrollo humano, sostenible y sustentable.*

*Lo anterior, con la finalidad de proteger y garantizar los derechos y establecer los deberes de los afiliados a los organismos de acción comunal que gozan de autonomía e independencia sujeta a la Constitución Política de Colombia, leyes, decretos y demás preceptos del ordenamiento jurídico y el interés general de la comunidad”.*

Este texto desarrollo un conjunto de principios rectores y fundamentos de los colectivos de Juntas de Acción Comunal, y de igual manera estableció las maneras de participación y de decisión, los definió, clasificó y denominó en cuanto a territorio y domicilio. Estableció una categorización en cuatro grados y les permitió tener sus propios estatutos de conformidad con la ley.

Es una ley que señala como afiliarse, cuando afiliarse, la posibilidad de realizar prácticas y pasantías en una Junta de Acción Comunal, los deberes y derechos de los afiliados, lo anterior fue escrito por el legislador con verbos imperativos que no daban lugar a discrecionalidad sino al cumplimiento cabal de la disposición normativa.

Sin embargo, cuando de tratarse de entregarle funciones y deberes a las instituciones estatales, encontramos muchos verbos blancos, como el podrán, situación que automáticamente deja la disposición normativa como un saludo a la bandera, pues no es una prerrogativa de imperativo cumplimiento para las entidades territoriales y las entidades del Estado que tengan que ver con la Acción Comunal.

Muestra clara de lo que manifestamos de forma precedente, es la manera en la que se encuentra redactada el artículo 39 de la Ley 2166 de 2021, la cual señala una serie de beneficios para los dignatarios de las Juntas de Acción Comunal, que, en el literal C, manifiesta que, las entidades territoriales PODRÁN, dejando un verbo blanco que deja a discrecionalidad de la administración la materialización o no.

## 8. SOLICITUD DE CONCEPTOS

Nos encontramos frente a un proyecto de ley que toca varias aristas de las carteras ministeriales del ejecutivo, una de ellas se trata del Impacto Fiscal, obligación legal de los proyectos de ley a la luz de la Ley 819 de 2003 en su artículo 7°, de igual manera es importante señalar que, también resulta de suma importancia solicitar concepto al Ministerio del Interior, cartera que es la encargada de los asuntos comunales. De igual forma, consideramos de vital importancia poder conocer la posición de los líderes comunales frente a la presente iniciativa, por ello también elevaremos una solicitud de concepto a la Confederación Nacional de Acción Comunal.

## 9. IMPACTO FISCAL

Con relación al impacto fiscal del presente proyecto de ley nos remitimos a la Jurisprudencia del primer nivel hermenéutico en materia

constitucional; la honorable Corte Constitucional que en Sentencia C-625 de 2010, con ponencia del honorable Magistrado Nilson Pinilla, en la cual estableció que,

*Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819/ 03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último, en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso.*

*Ello en tanto, (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático.*

*Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7° de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo afecte la validez constitucional del trámite respectivo.*

*Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquel el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto,*

y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.

De allí que esta corporación haya señalado que corresponde al gobierno el esfuerzo de llevar a los legisladores a la convicción de que el proyecto por ellos propuesto no debe ser aprobado, y que en caso de resultar infructuoso ese empeño, ello no constituye razón suficiente para tener por incumplido el indicado requisito, en caso de que las cámaras finalmente decidan aprobar la iniciativa cuestionada”.

Así las cosas, es importante señalar que, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, es la entidad encargada de revisar el impacto fiscal de la iniciativa y su afectación a las finanzas del Estado a corto y mediano plazo, es importante señalar que, este concepto puede llegar en cualquier momento del trámite de la iniciativa de ley

**10. CONFLICTO DE INTERESES.**

De conformidad con lo señalado en los artículos 1º y 3º de la Ley 2003 de 2019, los artículos 286 y 291 de la Ley 5ª de 1992 (Reglamento del Congreso), se deja constancia que, el presente proyecto de ley es de carácter general para todos los presidentes de las juntas de acción comunal. Sin embargo, se deja claridad que, si algún parlamentario considera encontrarse impedido, deberá inmediatamente advertir tal impedimento, lo anterior si dentro de los grados de consanguinidad reglados en la ley tienen parientes que funjan como presidentes de Juntas de Acción Comunal.

**11. PLIEGO DE MODIFICACIONES**



Para la presentación de esta ponencia, se tendrá en cuenta el siguiente pliego de modificaciones de la iniciativa que nos ocupa.

TEXTO PROPUESTO POR LOS AUTORES	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	COMENTARIO
<p>“Por medio de la cual se modifica la Ley 2166 de 2021 se reconoce el subsidio de transporte y viáticos a los presidentes de las Juntas de Acción Comunal”.</p>	<p><b>“Por medio de la cual se modifica la Ley 2166 de 2021 se reconoce el subsidio de transporte y viáticos a los presidentes de las Juntas de Acción Comunal”.</b> <b><u>El Congreso de Colombia</u></b> <b><u>DECRETA</u></b></p>	<p>De conformidad con lo reglado por el artículo 169 superior, se agrega la expresión <u>“El Congreso de Colombia Decreta”</u></p>
<p><b>Artículo 1º. Modificación del artículo 39 de la Ley 2166 de 2021.</b> Modifíquese el artículo 39 de la Ley 2166 de 2021, en su literal c), el cual quedará así: c) Derecho a subsidio de transporte y viáticos. Las entidades territoriales deberán garantizar a los presidentes de las Juntas de Acción Comunal un subsidio de su transporte o viáticos necesarios para el cumplimiento de sus funciones legales y estatutarias, tales como la participación en espacios de interlocución pública, capacitaciones, trámites administrativos y actividades de representación comunitaria. Este subsidio se reconocerá a una (1) persona por cada Junta de Acción Comunal, será de carácter obligatorio y deberá incluirse anualmente en los presupuestos municipales y departamentales. <b>Parágrafo.</b> - El monto, la periodicidad, la modalidad de entrega y los requisitos de rendición de cuentas serán definidos mediante reglamentación expedida por el Gobierno nacional, a través del Ministerio del Interior, en coordinación con las autoridades territoriales y las organizaciones comunales.</p>	<p><b>Artículo 1º. Modificación del artículo 39 de la Ley 2166 de 2021.</b> Modifíquese el artículo 39 de la Ley 2166 de 2021, en su literal c), el cual quedará así: c) Derecho a subsidio de transporte y viáticos. Las entidades territoriales deberán garantizar a los presidentes de las Juntas de Acción Comunal un subsidio de su transporte o viáticos necesarios para el cumplimiento de sus funciones legales y estatutarias, tales como la participación en espacios de interlocución pública, capacitaciones, trámites administrativos y actividades de representación comunitaria. Este subsidio se reconocerá a una (1) persona por cada Junta de Acción Comunal, será de carácter obligatorio y deberá incluirse anualmente en los presupuestos municipales y departamentales. <b>Parágrafo.</b> - El monto, la periodicidad, la modalidad de entrega y los requisitos de rendición de cuentas serán definidos mediante reglamentación expedida por el Gobierno nacional, a través del Ministerio del Interior, en coordinación con las autoridades territoriales y las organizaciones comunales, <u>lo anterior dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente Ley.</u></p>	<p>Se agrega un margen de temporalidad para que el Ministerio del Interior expida la reglamentación de la que trata el presente artículo.</p>
<p><b>Artículo 2º. Financiación.</b> El subsidio previsto en la presente ley se financiará con recursos del Presupuesto General de la Nación, a través del Fondo de Fortalecimiento Comunal Local, de conformidad con el artículo 89 de la Ley 2166 de 2021, así como con partidas presupuestales propias de las entidades territoriales o de otras fuentes de financiación legalmente autorizadas. Las entidades territoriales deberán apropiar recursos en sus presupuestos anuales para el cumplimiento de esta disposición.</p>	<p><b>Artículo 2º. Financiación.</b> El subsidio previsto en la presente ley se financiará con recursos del Presupuesto General de la Nación, a través del Fondo de Fortalecimiento Comunal Local, de conformidad con el artículo 89 de la Ley 2166 de 2021, así como con partidas presupuestales propias de las entidades territoriales o de otras fuentes de financiación legalmente autorizadas. Las entidades territoriales deberán apropiar recursos en sus presupuestos anuales para el cumplimiento de esta disposición.</p>	<p>Sin modificaciones.</p>

TEXTO PROPUESTO POR LOS AUTORES	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	COMENTARIO
<p><b>Artículo 3°. Registro, identificación y control de beneficiarios.</b> El Ministerio del Interior, en el marco del Registro Único Comunal (RUC), será responsable de consolidar, administrar y mantener actualizado el listado oficial de beneficiarios del subsidio de transporte y viáticos previsto en la presente ley.</p> <p>El RUC constituirá la herramienta oficial de inscripción, identificación, seguimiento y control de los organismos de acción comunal y de sus dignatarios, sirviendo como base única para la verificación, validación y priorización de los beneficiarios.</p> <p>El Ministerio del Interior deberá implementar mecanismos de control, auditoría, rendición de cuentas y transparencia en la administración de los recursos, garantizando la trazabilidad de la información, la prevención de duplicidades y el uso eficiente y legal de los fondos asignados.</p>	<p><b>Artículo 3°. Registro, identificación y control de beneficiarios.</b> El Ministerio del Interior, en el marco del Registro Único Comunal (RUC), será responsable de consolidar, administrar y mantener actualizado el listado oficial de beneficiarios del subsidio de transporte y viáticos previsto en la presente ley.</p> <p>El RUC constituirá la herramienta oficial de inscripción, identificación, seguimiento y control de los organismos de acción comunal y de sus dignatarios, sirviendo como base única para la verificación, validación y priorización de los beneficiarios.</p> <p>El Ministerio del Interior deberá implementar mecanismos de control, auditoría, rendición de cuentas y transparencia en la administración de los recursos, garantizando la trazabilidad de la información, la prevención de duplicidades y el uso eficiente y legal de los fondos asignados.</p>	Sin modificaciones.
<p><b>Artículo 4°. Reglamentación.</b></p> <p>El Gobierno nacional, a través del Ministerio del Interior, reglamentará la presente ley dentro de los seis (6) meses siguientes a su promulgación.</p>	<p><b>Artículo 4°. Reglamentación.</b></p> <p>El Gobierno nacional, a través del Ministerio del Interior, reglamentará la presente ley dentro de los seis (6) meses siguientes a su promulgación.</p>	Sin modificaciones.
<p><b>Artículo 5°. Disposición transitoria.</b></p> <p>Las entidades territoriales deberán incluir la partida correspondiente para el subsidio de transporte y viáticos en el primer presupuesto anual que se formule después de la entrada en vigencia de la presente ley. Aquellas que no cuenten con disponibilidad plena podrán implementar un plan de gradualidad con un plazo máximo de dos (2) vigencias fiscales.</p>	<p><b>Artículo 5°. Disposición transitoria.</b></p> <p>Las entidades territoriales deberán incluir la partida correspondiente para el subsidio de transporte y viáticos en el primer presupuesto anual que se formule después de la entrada en vigencia de la presente ley. <del>Aquellas que no cuenten con disponibilidad plena podrán implementar un plan de gradualidad con un plazo máximo de dos (2) vigencias fiscales.</del></p>	Se elimina la implementación gradual toda vez que podría generar vulneración al Derecho a la igualdad.
<p><b>Artículo 6°. Vigencia.</b></p> <p>La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p><b>Artículo 6°. Vigencia.</b></p> <p>La presente ley rige a partir de su promulgación <del>y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</del></p>	La derogación general sin establecer una disposición normativa o instrumento individual y especificado puede ser contraproducente.

## 12. PROPOSICIÓN

En mérito de lo expuesto, rindo **Ponencia Positiva** y solicito a los honorables Representantes de la Comisión Séptima Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes dar Primer Debate al **Proyecto de Ley número 443 del año 2025 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 2166 de 2021 se reconoce el subsidio de transporte y viáticos a los presidentes de las Juntas de Acción Comunal.**

 <b>JORGE ALEXANDER QUEVEDO H.</b> Representante a la Cámara Departamento del Guaviare	 <b>MARTHA LISBETH ALFONSO J.</b> Representante a la Cámara Departamento del Tolima
--	---

## 13. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE.

## PROYECTO DE LEY NÚMERO 443 DEL AÑO 2025 CÁMARA.

*Por medio de la cual se modifica la Ley 2166 de 2021 se reconoce el subsidio de transporte y viáticos a los presidentes de las Juntas de Acción Comunal.*

### El Congreso de Colombia DECRETA

**Artículo 1°. Modificación del artículo 39 de la Ley 2166 de 2021.** Modifíquese el artículo 39 de la Ley 2166 de 2021, en su literal c), el cual quedará así: c) Derecho a subsidio de transporte y viáticos. Las entidades territoriales deberán garantizar a los presidentes de las Juntas de Acción Comunal un subsidio de su transporte o viáticos necesarios para el cumplimiento de sus funciones legales y estatutarias, tales como la participación en espacios

de interlocución pública, capacitaciones, trámites administrativos y actividades de representación comunitaria. Este subsidio se reconocerá a una (1) persona por cada Junta de Acción Comunal, será de carácter obligatorio y deberá incluirse anualmente en los presupuestos municipales y departamentales.

**Parágrafo.** - El monto, la periodicidad, la modalidad de entrega y los requisitos de rendición de cuentas serán definidos mediante reglamentación expedida por el Gobierno

nacional, a través del Ministerio del Interior, en coordinación con las autoridades territoriales y las organizaciones comunales, lo anterior dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley.

**Artículo 2°. Financiación.** El subsidio previsto en la presente ley se financiará con recursos del Presupuesto General de la Nación, a través del Fondo de Fortalecimiento Comunal Local, de conformidad con el artículo 89 de la Ley 2166 de 2021, así como con partidas presupuestales propias de las entidades territoriales o de otras fuentes de financiación legalmente autorizadas. Las entidades territoriales deberán apropiar recursos en sus presupuestos anuales para el cumplimiento de esta disposición.



**Artículo 3°. Registro, identificación y control de beneficiarios.** El Ministerio del Interior, en el marco del Registro Único Comunal (RUC), será responsable de consolidar, administrar y mantener actualizado el listado oficial de beneficiarios del subsidio de transporte y viáticos previsto en la presente ley. El RUC constituirá la herramienta oficial de inscripción, identificación, seguimiento y control de los organismos de acción comunal y de sus dignatarios, sirviendo como base única para la verificación, validación y priorización de los beneficiarios. El Ministerio del Interior deberá implementar mecanismos de control, auditoría, rendición de cuentas y transparencia en la administración de los recursos, garantizando la trazabilidad de la información, la prevención de duplicidades y el uso eficiente y legal de los fondos asignados.

**Artículo 4°. Reglamentación.** El Gobierno nacional, a través del Ministerio del Interior, reglamentará la presente ley dentro de los seis (6) meses siguientes a su promulgación.

**Artículo 5°. Disposición transitoria.** Las entidades territoriales deberán incluir la partida correspondiente para el subsidio de transporte y viáticos en el primer presupuesto anual que se formule después de la entrada en vigencia de la presente ley.

**Artículo 6°. Vigencia.** La presente ley rige a partir de su promulgación.

De los honorables representantes.

 <b>JORGE ALEXANDER QUEVEDO H.</b> Representante a la Cámara Departamento del Guaviare	 <b>MARTHA LISBETH ALFONSO J.</b> Representante a la Cámara Departamento del Tolima
--	---

## INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 450 DE 2025 CÁMARA

*por medio de la cual se crea la Tarjeta Digital de Uso de Estacionamientos Accesibles para la población en situación de discapacidad y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., abril de 2026

### MESA DIRECTIVA

Comisión Sexta


Cámara de Representantes

**Asunto: Informe de Ponencia para Primer Debate en la Cámara de Representantes del Proyecto de Ley número 450 de 2025 Cámara.**

Respetada Comisión Sexta,

En cumplimiento del encargo asignado por la Mesa Directiva de esta Célula Congresional, comedidamente y de acuerdo a lo reglado por la Ley 5ª de 1992, me permito rendir Informe de Ponencia Positiva para Primer Debate en la Cámara de Representantes **al Proyecto de Ley número, 450 de 2025 Cámara, por medio de la cual se crea la Tarjeta Digital de Uso de Estacionamientos Accesibles para la población en situación de discapacidad y se dictan otras disposiciones.**

Cordialmente,

  
**HERNANDO GONZÁLEZ**  
 Representante a la Cámara  
 Ponente Coordinador

### PONENCIA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 450 DE 2025 CÁMARA

*por medio de la cual se crea la tarjeta digital de uso de estacionamientos accesibles para la población en situación de discapacidad y se dictan otras disposiciones.*

#### 1. TRÁMITE LEGISLATIVO

La iniciativa es de autoría de la senadora Paola Andrea Holguin y los Representantes a la Cámara *Andrés Eduardo Forero Malina, Betsy Judith Pérez Arango, Christian Munir Garcés Aljure, Giro Antonio Rodríguez Pinzón, Gerson Lisimaco Montaña Arizala, Hernán Darío Cadavid Márquez, Hernando González, Hugo Danilo Lozano Pimiento, Jhon Jairo Berrío López, José Jaime Uscáteguí Pastrana, Juan Fernando Espinal Ramírez, Luis Carlos Ochoa Tobón, Luvi Katherine Miranda Peña, Luz Ayda Pastrana Loaiza, Marelén Castillo Torres, Holmes de Jesús Echeverría de la Rosa, Óscar Darío Pérez Pineda, Piedad Correal Rubiano, William Ferney Aljure Martínez, Wilmer Yair Castellanos Hernández, Yenica Sugein Acosta Infante, Yulieth Andrea Sánchez Carreño*, fue radicado el 29 de octubre de 2025 en la Cámara de Representantes y luego de ser publicado en la **Gaceta del Congreso** número 26 del 2026, el 24 de marzo de 2026 la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes me designó como ponente para el Primer Debate.

## 2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

La presente ley tiene por objeto crear la “*Tarjeta Digital de Uso de Estacionamientos Accesibles*” para la población en situación de discapacidad, con el fin de garantizar a las personas con movilidad reducida, temporal o permanente, o de orientación disminuida, el uso de los estacionamientos debidamente señalizados con el símbolo internacional de accesibilidad en concordancia con lo establecido por el artículo 62 de la Ley 361 de 1997.

## 3. CONSIDERACIONES GENERALES DE LOS AUTORES SOBRE EL PROYECTO DE LEY

En Colombia, el reconocimiento de los derechos de las personas con discapacidad ha tenido una evolución significativa a lo largo de los años. Anteriormente, la discapacidad se percibía como una limitación individual, pero con la ratificación de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas<sup>1</sup>, se reconocen las barreras del entorno como uno de los obstáculos para la participación plena y en igualdad de condiciones de las personas en situación de discapacidad. Lo anterior, establecido por medio del artículo 9° de la Convención, por medio del cual los Estados parte se comprometen a:

*A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. [...]*

Por su parte, la Constitución Política, en su artículo 13<sup>2</sup>, consagra el derecho a la igualdad y prohíbe la discriminación por cualquier motivo, incluyendo la condición física. Asimismo, el artículo 47<sup>3</sup> establece la obligación del Estado de implementar políticas de “prevención, rehabilitación e integración social” para las personas en situación de discapacidad. Sin embargo, tal y como lo reconoce Solano (2013), existen dificultades para que esta población ejerza plenamente sus derechos, principalmente por la falta

de mecanismos eficaces que los garanticen a pesar de existir suficientes normas sobre accesibilidad y eliminación de barreras, pero sí sobre su implementación<sup>4</sup>. Esto es lo que sucede con el uso inadecuado de los estacionamientos accesibles.

Lo anterior, genera dificultades recurrentes que afectan directamente a la población en condición de discapacidad, y en especial aquellas con movilidad reducida. La ocupación indebida de estos espacios puede configurarse como una de las principales barreras para el ejercicio pleno de este derecho, pues no existe un sistema estandarizado que permita la identificación de los usuarios legítimos y su control efectivo por parte de las autoridades de tránsito. A pesar de los avances normativos en materia de accesibilidad, como ha sido el caso de Medellín<sup>5</sup>, la falta de mecanismos de identificación y sanción claros ha permitido que estos espacios sean utilizados por personas que no requieren de ellos, vulnerando así los derechos de quienes sí dependen de estos estacionamientos para su movilidad cotidiana.

Por lo anterior, garantizar los derechos de las personas con discapacidad, específicamente el derecho a la accesibilidad y la movilidad, derechos consagrados en la Constitución Política y en tratados internacionales ratificados por el país<sup>6</sup>, el Estado se ha comprometido a asegurar la accesibilidad y la movilidad personal de este grupo poblacional. De igual manera, la Ley 361 de 1997 establece mecanismos de integración social, incluyendo disposiciones sobre estacionamientos accesibles<sup>7</sup>, mientras que la Ley Estatutaria 1618 de 2013, refuerza la obligación de garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad, con un enfoque especial en la accesibilidad al entorno físico y las ayudas técnicas para la movilidad.

A pesar de estos avances normativos, la realidad cotidiana de las personas en situación de discapacidad y movilidad reducida en el país se enfrentan a diversas barreras que dificultan su movilidad, su autonomía y su participación plena en la sociedad. La falta de conciencia sobre el uso adecuado de estacionamientos accesibles y la ausencia de un mecanismo unificado y eficaz para identificar a los usuarios autorizados son problemas que afectan la calidad de vida de miles de colombianos.

Según el DANE<sup>8</sup>, 3.134.036 personas reportaron tener alguna forma de limitación para realizar actividades cotidianas, representando un 7,1% de

<sup>1</sup> Ley 1346 de 2009

<sup>2</sup> Artículo 13. Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley. recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados.

El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que, por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

<sup>3</sup> Artículo 47. El Estado adelantará una política de prevención, rehabilitación e integración social para los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a quienes se prestará la atención especializada que requieran.

<sup>4</sup> Solano, M. (2013). La integración social de los discapacitados. Análisis de la normativa internacional en materia de discapacidad desde la perspectiva colombiana. Justicia Juris, 9(2), 20-31. Consultado de [http://www.scielo.or.co/scielo.php?scri t=sci\\_arttext&id=S1692-85712013000200003&in =en&tln =es](http://www.scielo.or.co/scielo.php?scri t=sci_arttext&id=S1692-85712013000200003&in =en&tln =es)

<sup>5</sup> Decreto número 565 de 2015, por medio del cual se crea la tarjeta para el uso de estacionamientos accesibles para la población en situación de discapacidad.” reglamentado por la Resolución número 1695 de 2015

<sup>6</sup> Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas y la convención interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con discapacidad

<sup>7</sup> Artículo 62

<sup>8</sup> Censo Nacional de Población y Vivienda-CNPV 2018

la población, de las cuales el 54,2% indicó tener algún tipo de discapacidad física. Adicionalmente, entre el segundo semestre de 2020 y el primer semestre de 2024, se certificaron en el Registro para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad (RLCPD) un total de 350.732 personas con discapacidad<sup>9</sup>, equivalentes al 11,2% de las personas identificadas con discapacidad en el censo de 2018. Es importante destacar que, si bien estos registros son la fuente oficial más completa y reciente, probablemente subestiman la cifra real. No obstante, con certeza un porcentaje significativo de estas personas, registradas o no, enfrenta dificultades de movilidad, ya sea de forma permanente o temporal.

Estos datos reflejan la necesidad de implementar medidas efectivas para garantizar la accesibilidad y el respeto a los derechos de las personas en situación de discapacidad, especialmente aquellas con movilidad reducida. A pesar de que la Constitución y las leyes existentes han sentado las bases para la protección de este grupo poblacional, la falta de mecanismos de control adecuados ha permitido que los espacios destinados para facilitar su movilidad sean ocupados indebidamente, perpetuando una situación de exclusión y vulnerabilidad.

En este contexto, la creación de la Tarjeta Digital de Uso de Estacionamientos Accesibles representa una solución para optimizar el acceso a estos espacios, asegurando que sean utilizados exclusivamente por quienes realmente los requieren y evitando que el desconocimiento o la dificultad para imponer sanciones propicien su uso indebido.

La tarjeta facilitaría la identificación rápida y eficiente de los usuarios legítimos, permitiendo a las autoridades de tránsito verificar su derecho a utilizar estos espacios de manera efectiva. Con ello, se evitaría que personas que no los requieren ocupen estos estacionamientos. Además, este mecanismo contribuiría a fortalecer el cumplimiento de las normas existentes, complementando y facilitando la aplicación de la Ley 361 de 1997, la Ley 1287 de 2009 y la Ley Estatutaria 1618 de 2013, asegurando que las disposiciones legales sobre accesibilidad y movilidad sean realmente respetadas y aplicadas en la práctica.

Adicionalmente, el acceso a estacionamientos accesibles para esta población tiene un impacto directo en su calidad de vida. La falta de espacios de parqueo disponibles y la dificultad para moverse de manera autónoma no solo afecta su derecho a la movilidad, sino que también puede limitar su acceso a la educación, el empleo, la salud y la recreación, restringiendo su participación en la sociedad. Al garantizar el uso exclusivo de estos espacios a quienes realmente los necesitan, la tarjeta contribuiría a la reducción de estas barreras, fortaleciendo la autonomía de las personas con discapacidad y promoviendo su inclusión efectiva en

todos los ámbitos de la vida social y económica tal y como se establece en el artículo 9° de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad de Naciones Unidas.

Así mismo, la creación de la tarjeta puede representar una oportunidad para enfrentar el subregistro del RLCPD al establecer como requisito previo para su expedición la certificación de discapacidad, que bajo el principio de eficiencia consagrado en el artículo 209 de la Constitución Política facilitaría el cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 5 del artículo 5° de la Ley Estatutaria 1618 de 2013.

Por lo anterior, se propone la presente iniciativa legislativa en aras de garantizar la correcta implementación de las normas en materia de accesibilidad en el país, mejorando su supervisión y cumplimiento, así como el fortalecimiento de la cultura de respeto por los derechos de las personas en condición de discapacidad y la consolidación de un entorno más accesible para todos los colombianos.

#### **4. CONSIDERACIONES Y JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE ESTA INICIATIVA**

La presente iniciativa legislativa se fundamenta en la necesidad de cerrar la brecha existente entre el reconocimiento normativo de los derechos de las personas en situación de discapacidad y su efectiva materialización en la vida cotidiana. En particular, se busca garantizar el acceso real y efectivo a los estacionamientos accesibles, como componente esencial del derecho a la movilidad, la autonomía y la inclusión social.

De acuerdo con cifras oficiales del DANE, en Colombia 3.134.036 personas reportan tener alguna limitación para realizar actividades cotidianas, lo que equivale al 7,1% de la población nacional, de las cuales el 54,2% presenta discapacidad física. Esto implica que más de 1,6 millones de colombianos enfrentan barreras directas en su desplazamiento, dependiendo en gran medida de condiciones adecuadas de accesibilidad en el entorno físico, incluidos los espacios de estacionamiento.

No obstante, existe una importante brecha institucional en la identificación de esta población. Según el Registro para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad (RLCPD), entre 2020 y 2024 se han certificado 350.732 personas, lo que representa apenas el 11,2% del total de personas con discapacidad identificadas en el censo. Este subregistro limita la capacidad del Estado para implementar mecanismos efectivos de control, focalización y garantía de derechos.

A su vez, la normatividad vigente establece que los espacios destinados a estacionamientos accesibles deben corresponder como mínimo al 2% del total de parqueaderos disponibles. Esta proporción resulta claramente insuficiente frente a

<sup>9</sup> Ministerio de Salud (2024). Boletín técnico: Personas Certificadas con Discapacidad

una población que supera el 7% del total nacional, generando una presión estructural sobre estos espacios. Dicha situación se agrava debido a la ocupación indebida de estos cupos por personas no autorizadas, fenómeno recurrente que, en la práctica, reduce aún más la disponibilidad efectiva de estos espacios.

En este contexto, la ausencia de un mecanismo unificado, verificable y de fácil acceso que permita identificar a los usuarios legítimos de los estacionamientos accesibles constituye una falla estructural del sistema actual. Si bien el ordenamiento jurídico reconoce el derecho al uso de estos espacios, la falta de herramientas tecnológicas y administrativas eficaces ha impedido su adecuada implementación y control.

La creación de la “Tarjeta Digital de Uso de Estacionamientos Accesibles” responde precisamente a esta problemática, al establecer un instrumento que permitirá la identificación clara, ágil y verificable de los beneficiarios, mediante su integración con sistemas existentes como el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y la Carpeta Ciudadana Digital. Este mecanismo facilitará la labor de las autoridades de tránsito, reducirá los niveles de uso indebido y garantizará que los espacios sean efectivamente utilizados por quienes los requieren.

Adicionalmente, la implementación de esta tarjeta digital contribuirá a fortalecer los procesos de registro y caracterización de la población con discapacidad, incentivando su formalización dentro de los sistemas oficiales de información. Esto no solo mejora la capacidad de planeación del Estado, sino que también permite una mejor focalización de políticas públicas dirigidas a esta población.

Desde una perspectiva de eficiencia administrativa, la iniciativa representa una solución de bajo costo relativo, al apalancarse en plataformas tecnológicas ya existentes, evitando la creación de estructuras paralelas y reduciendo cargas operativas. A su vez, sus beneficios sociales son amplios y directos, en la medida en que impactan positivamente la calidad de vida de millones de colombianos, facilitando su acceso a servicios esenciales como salud, educación, empleo y recreación.

Finalmente, cabe resaltar que existen antecedentes exitosos a nivel territorial, como el caso de la ciudad de Medellín, donde se ha implementado un sistema similar de identificación para el uso de estacionamientos accesibles lo que demuestra la viabilidad técnica y administrativa de la medida, así como su potencial de escalabilidad a nivel nacional.

En consecuencia, esta iniciativa no crea nuevos derechos, sino que busca hacer efectivos los ya reconocidos por la Constitución y la ley, corrigiendo una falla estructural en su implementación. Garantizar el uso adecuado de los estacionamientos accesibles no es únicamente una medida de

ordenamiento del tránsito, sino una acción concreta de inclusión social, dignidad humana y justicia material para millones de colombianos.

## 5. FUNDAMENTO NORMATIVO CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA:

- **Artículo 13.** *Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.*

*El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados.*

*El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.*

- **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.*
- **Ley 361 de 1997,** *por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación <en situación de discapacidad> y se dictan otras disposiciones”.*

**Artículo 1º.** *Los principios que inspiran la presente ley, se fundamentan en los artículos 13, 47, 54 y 68 que la Constitución Nacional reconocen en consideración a la dignidad que le es propia a las personas en situación de discapacidad en sus derechos fundamentales, económicos, sociales y culturales para su completa realización personal y su total integración social y a las personas en situación de discapacidad severas y profundas, la asistencia y protección necesarias.*

**Artículo. 35.** *En desarrollo de lo establecido en los artículos 1º, 13, 47, 54, 68 y 366 de la Constitución Política, el Estado garantizará que las personas en situación de discapacidad reciban la atención social que requieran, según su grado de discapacidad.*

*Dentro de dichos servicios se dará especial prioridad a las labores de información y orientación familiar; así como la instalación de residencias, hogares comunitarios y la realización de actividades culturales, deportivas y recreativas.*

**Parágrafo.** *Sin perjuicio de las labores que sobre este aspecto corresponda a otras entidades y organismos, lo previsto en este artículo en especial las actividades relativas a la orientación e información de la población en situación de discapacidad, estará a cargo de la Consejería*

Presidencial, la cual para estos efectos organizará una oficina especial de orientación e información, abierta constantemente al público.

**Artículo 44.** Para los efectos de la presente ley, se entiende por accesibilidad como la condición que permite en cualquier espacio o ambiente interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general, y el uso en forma confiable y segura de los servicios instalados en estos ambientes. Por barreras físicas se entiende a todas aquellas trabas, irregularidades y obstáculos físicos que limiten o impidan la libertad o movimiento de las personas. Y por telecomunicaciones, toda emisión, transmisión o recepción de señales, escrituras, imágenes, signos, datos o información de cualquier naturaleza, por hilo, radio u otros sistemas ópticos o electromagnéticos.

**Artículo 56.** <Artículo modificado por el artículo 1º. de la Ley 1316 de 2009. El nuevo texto es el siguiente:> Toda persona natural o jurídica, pública o privada, que organice un espectáculo o tenga sitios abiertos al público, de carácter recreacional o cultural, como Representante a la Cámara teatros y cines, deberá reservar un espacio del cinco por ciento (5%) del aforo, para que sea ocupado exclusivamente por personas con discapacidad y un acompañante.

Dicho espacio deberá cumplir, al menos, los siguientes requisitos:

- Estar claramente delimitado y señalizado;
- Garantizar la visibilidad, la audición y el goce del espectáculo o de la actividad de carácter recreacional o cultural de que se trate;
- Contar con una superficie acorde a la magnitud del espectáculo o del sitio abierto al público;
- Garantizar zonas de emergencia y de servicios sanitarios, así como facilidades de acceso y egreso, tanto desde la entrada como hacia las salidas;
- Disponer de espacios localizados para personas en silla de ruedas, con las respectivas facilidades de acceso y egreso. En caso de sitios abiertos al público, como teatros y cines, dichos espacios no podrán ser inferiores al dos por ciento (2%) de su capacidad total;
- La boletería tendrá un precio especial que en ningún caso superará el setenta y cinco (75%) del precio de la boleta de mayor valor.

**Parágrafo 1º.** En lo referente a los espectáculos, será requisito indispensable para solicitar el permiso a la autoridad Municipal o Distrital correspondiente, la entrega de un plano que indique con toda precisión el espacio y la accesibilidad destinada para las personas con discapacidad, en los términos arriba indicados. Las autoridades podrán inspeccionar el lugar, así como denegar o suspender dichos espectáculos, cuando se constate

el incumplimiento de los requerimientos previstos en este artículo, con sujeción a los mandatos del debido proceso.

**Parágrafo 2º.** Los espacios exclusivos para personas con discapacidad previstos en el presente artículo, se someterán a las dimensiones internacionales que al respecto se establezcan y a la Norma Técnica Colombiana NTC 4904 sobre accesibilidad de las personas al medio ambiente físico y estacionamientos accesibles y demás normas que la modifiquen, adicionen o deroguen.

**Artículo 60.** Los automóviles, así como cualquier otra clase de vehículos conducidos por una persona en situación de discapacidad, siempre que lleven el distintivo, nombre o iniciales respectivos, tendrán derecho a estacionar en los lugares específicamente demarcados con el símbolo internacional de accesibilidad. Lo mismo se aplicará para el caso de los vehículos pertenecientes a centros educativos especiales o de rehabilitación. El gobierno reglamentará la materia.

**Artículo 62.** Todos los sitios abiertos al público como centros comerciales, nuevas urbanizaciones y unidades residenciales, deberán disponer de acceso y en especial sitios de parqueo para las personas a que se refiere la presente ley, de acuerdo a dimensiones adoptadas internacionalmente en un número de por lo menos el 2% del total. Deberán así mismo estar diferenciados por el símbolo internacional de la accesibilidad.

- **Ley 388 de 1997**, por la cual se modifica la Ley 9ª de 1989, y la Ley 3ª de 1991 y se dictan otras disposiciones.

**Artículo 2º. PRINCIPIOS.** El ordenamiento del territorio se fundamenta en los siguientes principios:

- *La función social y ecológica de la propiedad.*
- *La prevalencia del interés general sobre el particular.*
- *La distribución equitativa de las cargas y los beneficios.*

**Artículo 38. REPARTO EQUITATIVO DE CARGAS Y BENEFICIOS.** En desarrollo del principio de igualdad de los ciudadanos ante las normas, los planes de ordenamiento territorial y las normas urbanísticas que los desarrollen, deberán establecer mecanismos que garanticen el reparto equitativo de las cargas y los beneficios derivados del ordenamiento urbano entre los respectivos afectados.

Las unidades de actuación, la compensación y la transferencia de derechos de construcción y desarrollo, entre otros, son mecanismos que garantizan este propósito.

- **Ley 762 de 2002**, por medio de la cual se aprueba la “Convención interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad”, suscrita en la ciudad de Guatemala, Guatemala, el siete (7) de junio de mil novecientos noventa y nueve (1999).

- **Ley 769 DE 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.**

**Artículo 1º. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS.** <Artículo modificado por el artículo 1º de la Ley 1383 de 2010. El nuevo texto es el siguiente:> Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades. de tránsito.

*En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.*

*Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.*

*Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código.*

*Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.*

**Artículo 76. LUGARES PROHIBIDOS PARA ESTACIONAR.** <Artículo modificado por el artículo 15 de la Ley 1811 de 2016. El nuevo texto es el siguiente:> Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

[...]

5. En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.

[...]

- **Ley 1145 De 2007, por medio de la cual se organiza el Sistema Nacional de Discapacidad y se dictan otras disposiciones.**
- **Ley 1287 de 2009, por la cual se adiciona la Ley 361 de 1997.**

**Artículo 1º. DEFINICIONES.** Para efectos de la adecuada comprensión y aplicación de la presente ley se establecen las siguientes definiciones:

*Bahías de estacionamiento: Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de*

*transición entre la calzada y el andén destinada al estacionamiento de vehículos.*

*Movilidad reducida: Es la restricción para desplazarse que presentan algunas personas debido a una discapacidad o que sin ser discapacitadas presentan algún tipo de limitación en su capacidad de relacionarse con el entorno al tener que acceder a un espacio o moverse dentro del mismo, salvar desniveles, alcanzar objetos situados en alturas normales.*

*Accesibilidad: Condición que permite, en cualquier espacio o ambiente ya sea interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general y el uso en forma confiable, eficiente y autónoma de los servicios instalados.*

**Artículo 3º.** Con el fin de garantizar la movilidad de las personas con movilidad reducida, las autoridades municipales y distritales autorizarán la construcción de las bahías de estacionamiento y dispondrán en los sitios donde ellas existan, así como en los hospitales, clínicas, instituciones prestadoras de salud, instituciones financieras, centros comerciales, supermercados, empresas prestadoras de servicios públicos domiciliarios, parques, unidades residenciales, nuevas urbanizaciones, edificaciones destinadas a espectáculos públicos, unidades deportivas, autocinemas, centros educativos, edificios públicos y privados, de sitios de parqueo debidamente señalizados y demarcados para personas con algún tipo de discapacidad y/o movilidad reducida, o cuya capacidad de orientación se encuentre disminuida por razón de la edad o enfermedad, con las dimensiones internacionales en un porcentaje mínimo equivalente al dos por ciento (2%) del total de parqueaderos habilitados. En ningún caso podrá haber menos de un (1) espacio habilitado, debidamente señalizado con el símbolo internacional de accesibilidad, de conformidad con lo establecido en el Decreto número 1660 del 2003.

**Parágrafo.** Para los efectos previstos en este artículo, se considera que una persona se encuentra disminuida en su capacidad de orientación por razón de la edad, cuando tenga o exceda los sesenta y cinco (65) años.

- **Ley 1346 de 2009, por medio de la cual se aprueba la “Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad”, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 13 de diciembre de 2006”.**
- **Ley 1581 de 2012, por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos personales.**
- **Ley Estatutaria 1618 de 2013, por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad.**

**Artículo 1º. Objeto.** El objeto de la presente ley es garantizar y asegurar el ejercicio efectivo de los derechos de las personas con discapacidad, mediante la adopción de medidas de inclusión,

acción afirmativa y de ajustes razonables y eliminando toda forma de discriminación por razón de discapacidad, en concordancia con la Ley 1346 de 2009.

**Artículo 10. Derecho a la Salud.** Todas las personas con discapacidad tienen derecho a la salud, en concordancia con el artículo 25 de la Ley 1346 de 2009. Para esto se adoptarán las siguientes medidas:

1. El Ministerio de Salud y Protección Social, o quien haga sus veces, deberá:

[...]

e) Promover el sistema de registro de localización y caracterización de las personas con discapacidad y sus familias, e incorporar la variable discapacidad en los demás sistemas de protección social y sus registros administrativos;

[...]

**Artículo 14. Acceso y Accesibilidad.** Como manifestación directa de la igualdad material y con el objetivo de fomentar la vida autónoma e independiente de las personas con discapacidad, las entidades del orden nacional, departamental, distrital y local garantizarán el acceso de estas personas, en igualdad de condiciones, al entorno físico, al transporte, a la información y a las comunicaciones, incluidos los sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones, el espacio público, los bienes públicos, los lugares abiertos al público y los servicios públicos, tanto en zonas urbanas como rurales. Para garantizarlo se adoptarán las siguientes medidas:

- Corresponde a las entidades públicas y privadas encargadas de la prestación de los servicios públicos, de cualquier naturaleza, tipo y nivel, desarrollar sus funciones, competencias, objetos sociales, y en general, todas las actividades, siguiendo los postulados del diseño universal, de manera que no se excluya o limite el acceso en condiciones de igualdad, en todo o en parte, a ninguna persona en razón de su discapacidad. Para ello, dichas entidades deberán diseñar, implementar y financiar todos los ajustes razonables que sean necesarios para cumplir con los fines del artículo 9° de la Ley 1346 de 2009.
- El servicio público del transporte deberá ser accesible a todas las personas con discapacidad. Todos los sistemas, medios y modos en que a partir de la promulgación de la presente ley se contraten deberán ajustarse a los postulados del diseño universal.

Aquellos que funcionan actualmente deberán adoptar planes integrales de accesibilidad que garanticen un avance progresivo de estos postulados, de manera que en un término de máximo 10 años logren niveles que superen el 80% de la accesibilidad total. Para la implementación de ajustes razonables deberán ser diseñados,

implementados y financiados por el responsable de la prestación directa del servicio.

- Las entidades municipales y distritales, con el apoyo del gobierno departamental y nacional, y respetando la autonomía de cada región, deberán diseñar, en un término no mayor a 1 año, un plan de adecuación de vías y espacios públicos, así como de accesibilidad al espacio público y a los bienes públicos de su circunscripción. En dicho plan deberán fijarse los ajustes razonables necesarios para avanzar progresivamente en la inclusión de las personas con discapacidad, establecer un presupuesto y un cronograma que, en no más de 10 años, permita avanzar en niveles de accesibilidad del 80% como mínimo. Dicho plan deberá fijar los criterios de diseño universal que deberán ser acatados en todas las obras públicas y privadas de la entidad pública a partir de su adopción.
- Implementar las medidas apropiadas para identificar y eliminar los obstáculos y para asegurar la accesibilidad universal de todas las personas con discapacidad al ambiente construido, transporte, información y comunicación, incluyendo las tecnologías de información y comunicación y otros servicios, asegurando las condiciones para que las personas con discapacidad puedan vivir independientemente.
- Dar efectivo cumplimiento a la normativa sobre accesibilidad en la construcción o adecuación de las obras que se ejecuten sobre el espacio público y privado, que presten servicios al público debiendo cumplir con los plazos señalados.
- Asegurar que todos los servicios de baños públicos sean accesibles para las personas con discapacidad.
- Todas las entidades públicas o privadas atenderán de manera prioritaria a las personas con discapacidad, en los casos de turnos o filas de usuarios de cualquier tipo de servicio público o abierto al público.
- El Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, o quien haga sus veces, deberá establecer un mecanismo de control, vigilancia y sanción para que las alcaldías y curadurías garanticen que todas las licencias y construcciones garanticen la accesibilidad de las personas con discapacidad. Así mismo, establecerá medidas de coordinación interinstitucional para que las entidades territoriales garanticen rutas y circuitos accesibles para las personas con discapacidad, articulados con los paraderos y demás sistemas de transporte local.
- Las entidades de educación superior adecuarán sus campus o instalaciones para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.

- *Los teatros, auditorios, cines y espacios culturales destinados para eventos públicos, adecuarán sus instalaciones para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.*
- *Dar efectivo cumplimiento a la normativa sobre accesibilidad en escenarios deportivos, recreativos y culturales en la construcción o adecuación de las obras existentes o por realizar.*

**Parágrafo.** *Las disposiciones del presente artículo se implementarán en concordancia con la Ley 1287 de 2009 y las demás normas relacionadas con la accesibilidad de la población con discapacidad.*

- **Ley 1753 de 2015**, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país.

**Artículo 81. Atención Intersectorial para la Discapacidad.** *El Gobierno nacional conforme a los lineamientos de la política pública de discapacidad y las estrategias de implementación para ella contempladas en las bases del Plan Nacional de Desarrollo, diseñará e implementará una Ruta de Atención Intersectorial para personas con discapacidad\*. Para asegurar el acceso efectivo a la oferta programática en el nivel territorial se tomarán medidas de ajuste institucional, fortalecimiento de la capacidad instalada territorial, asistencia técnica a los gobiernos territoriales y mejoramiento de las condiciones de la gestión institucional, para lo cual el Departamento Administrativo de la Presidencia asumirá la coordinación y articulación de toda la oferta programática para discapacidad en los territorios a través de la Ruta de Atención Intersectorial para personas con discapacidad\*.*

**Parágrafo.** *Para efectos de este artículo, el Ministerio de Salud y Protección Social implementará la Certificación de Discapacidad para la inclusión y redireccionamiento de la población con discapacidad\* a la oferta programática institucional.*

#### **Decretos:**

- **DECRETO NÚMERO 1660 DE 2003**, por el cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad
- **DECRETO NÚMERO 1538 DE 2005**, por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 361 de 1997.

#### **RESOLUCIONES:**

- **RESOLUCIÓN NÚMERO 113 DE 2020** - Ministerio de Salud y Protección Social, por la cual se dictan disposiciones en relación con la certificación de discapacidad y el Registro de Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad.
- **RESOLUCIÓN NÚMERO 1043 DE 2020** - Ministerio de Salud y Protección Social,

*por la cual se establecen los criterios para la asignación y distribución de los recursos destinados a la implementación de la certificación de discapacidad y el Registro de Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad.*

- **RESOLUCIÓN NÚMERO 1197 de 2024** - Ministerio de Salud y Protección Social, por la cual se dictan disposiciones en relación con el procedimiento de certificación de discapacidad y el Registro de Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad y se deroga la Resolución número 1239 de 2022”.

#### **NORMAS TÉCNICAS:**

NTC 4904 ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO FÍSICO. ESTACIONAMIENTOS ACCESIBLES.

#### **6. CONTENIDO DE LA INICIATIVA**

La iniciativa cuenta con 8 artículos que se pueden resumir de la siguiente forma:

- **Artículo 1º**, Objeto
- **Artículo 2º**, Creación y expedición de la tarjeta.
- **Artículo 3º**, Requisitos para obtener la tarjeta digital.
- **Artículo 4º**, Especificaciones técnicas de la tarjeta.
- **Artículo 5º**, Difusión y pedagogía.
- **Artículo 6º**, Modificación del numeral 5 del artículo 76 de la Ley 769 de 2002,
- **Artículo 7º**, Goce, uso y tenencia.
- **Artículo 8º**, Vigencia y derogatorias.

#### **7. PLIEGO DE MODIFICACIONES**

Al texto inicialmente radicado no se realizaron ajustes o cambios por ello no se presenta pliego de modificaciones.

#### **8. IMPACTO FISCAL**

Con el fin de dar cumplimiento al artículo 7º de la Ley 819 de 2003, esta iniciativa legislativa no plantea un gasto adicional o una reducción de ingresos, por lo que, para los autores de la presente iniciativa no requiere el concepto del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

En todo caso, vale la pena señalar que sobre el impacto fiscal de los proyectos tramitados por el Congreso de la República la Corte Constitucional se ha pronunciado en diferentes sentencias. Una de estas, la Sentencia C-502 de 2007, expresó que los requisitos establecidos en el artículo 7º de la norma previamente citada se constituyen como instrumentos de racionalización de la actividad legislativa que no pueden limitar el ejercicio de la función legislativa por parte del Congreso de la República ni pueden otorgar un poder de veto al Ministerio de Hacienda y Crédito Público en relación con el trámite y aprobación de los Proyectos de Ley,

pues ello vulneraría la autonomía del legislador y el principio de separación de las ramas del poder público. Así mismo, señaló que es el Ministerio de Hacienda y Crédito Público el principal responsable de cumplir los requisitos establecidos en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003.

### 9. CONFLICTO DE INTERÉS

Se advierte que el presente proyecto de ley es de carácter general, sin embargo, en cumplimiento de la Ley 2003 de 2019, se hace la salvedad de que corresponde a la esfera privada de cada uno de los congresistas el examen del contenido de la presente iniciativa legislativa, y de otros elementos que puedan derivarse o entenderse como generadores de conflicto de interés contemplados en el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992.

Por lo anterior, lo aquí advertido no exonera a cada uno de los congresistas de examinar minuciosamente posibles conflictos de interés para conocer y votar este proyecto, y en caso de existir algún conflicto, su responsabilidad de manifestarlo al Congreso de la República, durante el trámite del mismo.

### 10. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presentamos ponencia favorable y solicitamos respetuosamente a los miembros de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, dar Primer Debate al **Proyecto de Ley número 450 de 2025 Cámara**, por medio de la cual se crea la Tarjeta Digital de Uso de Estacionamientos Accesibles para la población en situación de discapacidad y se dictan otras disposiciones.

Cordialmente,



**HERNANDO GONZÁLEZ**  
Representante a la Cámara  
Ponente Coordinador

### TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 450 DE 2025 CÁMARA

*por medio de la cual se crea la tarjeta digital de uso de estacionamientos accesibles para la población en situación de discapacidad y se dictan otras disposiciones.*

**El Congreso de Colombia,**

**DECRETA:**

**Artículo 1°. Objeto.** La presente ley tiene por objeto crear la “Tarjeta Digital de Uso de

*Estacionamientos Accesibles*” para la población en situación discapacidad, con el fin de garantizar a las personas con movilidad reducida, temporal o permanente, o de orientación disminuida, el uso de los estacionamientos debidamente señalizados con el símbolo internacional de accesibilidad en concordancia con lo establecido por el artículo 62 de la Ley 361 de 1997.

**Parágrafo.** Para efectos de la presente ley, se entiende por movilidad reducida la definición contenida en el artículo 1° de la Ley 1287 de 2009.

**Artículo 2°. Creación y expedición de la tarjeta.** Créase la “Tarjeta Digital de Uso de Estacionamientos Accesibles”, la cual tendrá validez en todo el territorio nacional. Para tales efectos, se deberá garantizar la inscripción de cada tarjeta en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y en la Carpeta Ciudadana Digital, asegurando que los datos registrados correspondan con los datos del titular.

**Parágrafo 1°.** El proceso de expedición, inscripción, verificación y consulta se realizará por medios electrónicos.

**Parágrafo 2°.** La administración, supervisión, coordinación de las tarjetas corresponderá al Ministerio de Transporte, o quien haga sus veces. Para tales efectos, el Gobierno nacional reglamentará la materia en un periodo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

**Artículo 3°. Requisitos para obtener la tarjeta digital.** El solicitante deberá acreditar su condición de discapacidad temporal o permanente, o su disminución en la orientación a través de la certificación de discapacidad conforme a la normatividad vigente establecida por el Ministerio de Salud y Protección Social.

**Artículo 4°. Especificaciones técnicas de la tarjeta.** La “Tarjeta Digital de Uso de Estacionamientos Accesibles” deberá contener mínimo la siguiente información:

- Nombre del beneficiario.
- Número de documento de identidad.
- Vigencia de la tarjeta (temporal o definitiva).
- Tipo de discapacidad, indicando si es temporal o permanente.
- Identificador digital o Código QR de certificación y verificación.

**Parágrafo 1°.** El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Salud y Protección Social y el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, reglamentará lo previsto en este artículo en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

**Parágrafo 2°.** Los datos personales contenidos en la tarjeta de la que trata la presente Ley, serán tratados conforme a lo dispuesto en la Ley 1581 de 2012.

**Parágrafo 3°.** En los casos de discapacidad temporal, la certificación deberá contener información clara sobre el diagnóstico y la duración de la incapacidad relacionada con la movilidad reducida. Esta será otorgada únicamente por el periodo señalado en la certificación, garantizando la correlación entre la duración de la incapacidad y la vigencia del documento.

**Parágrafo 4°.** Con el fin de permitir su verificación por parte de las autoridades competentes, el portador de la tarjeta objeto de la presente ley deberá imprimirla y exhibirla de forma visible en el vehículo cuando se haga uso de los estacionamientos accesibles. Para tal efecto, el documento impreso debe contener como mínimo la vigencia de la tarjeta, el tipo de discapacidad y el identificador digital o Código QR.

**Artículo 5°. Difusión y pedagogía.** El Gobierno nacional, en coordinación con las entidades territoriales, implementará estrategias de pedagogía y divulgación en todo el territorio nacional en un plazo no mayor a seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley. Lo anterior, en aras de informar a la ciudadanía sobre el uso adecuado de la tarjeta, sus modalidades, requisitos, vigencia y condiciones de uso. Dichas estrategias podrán desarrollarse mediante medios físicos o digitales, según las capacidades de las entidades territoriales y en concordancia con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

**Artículo 6°.** Modifíquese el numeral 5 del artículo 76 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

**Artículo 76. Lugares Prohibidos para Estacionar.** Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

(...)

5. En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o en los estacionamientos dispuestos para personas en situación de discapacidad por movilidad reducida u orientación disminuida o enfermedad sin contar con la “Tarjeta Digital de Uso de Estacionamientos Accesibles”.

(...).

**Artículo 7°. Goce, uso y tenencia.** La tarjeta de que trata la presente ley es un documento personal e intransferible que habilita a su titular para el goce y uso exclusivo de los espacios de estacionamiento accesible, independientemente del vehículo en el cual se movilice.

El titular de la tarjeta será responsable de su uso adecuado. Se considerará mal uso todo acto de falsificación o cualquier otro uso por terceros o en situaciones distintas a las de garantizar la accesibilidad del titular.

**Parágrafo.** El incumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo será sancionado, en primera

ocasión, con amonestación por parte de las autoridades de tránsito, conforme a lo previsto en el artículo 123 de la Ley 769 de 2002. En caso de reincidencia, se impondrá la suspensión de la tarjeta por un término de seis (6) meses, y por cada nueva reincidencia, la sanción será duplicada respecto de la última aplicada.

**Artículo 8°. Vigencia y derogatorias.** La presente ley rige a partir de su publicación en el *Diario Oficial* y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



**HERNANDO GONZÁLEZ**  
Representante a la Cámara  
Ponente Coordinador

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 14 de abril de 2026

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley No. 450 de 2025 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE CREA LA TARJETA DIGITAL DE USO DE ESTACIONAMIENTOS ACCESIBLES PARA LA POBLACIÓN EN SITUACIÓN DE DISCAPACIDAD Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Dicha ponencia fue firmada por el Honorable Representante **HERNANDO GONZÁLEZ.**

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3:6 -133 /26 del 14 de abril de 2026, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



**RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN**  
Secretario

## CONTENIDO

Gaceta número 305 - viernes, 17 de abril de 2026

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

Informe de ponencia positiva para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de Ley número 443 de 2025 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 2166 de 2021 se reconoce el subsidio de transporte y viáticos a los presidentes de Las Juntas de Acción Comunal 1

Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto en la Cámara de Representantes del proyecto de ley número 450 de 2025 Cámara, por medio de la cual se crea la tarjeta digital de uso de estacionamientos accesibles para la población en situación de discapacidad y se dictan otras disposiciones 12