Bogotá D.C., 16 de marzo de 2023

Doctor **JAIME LUIS LACOUTURE**Secretario General  
Cámara de Representantes   
Ciudad

**Asunto:** Radicación de Proyecto de Ley *“Por medio de la cual se delimitan las facultades reglamentarias de las autoridades territoriales sobre restricción vehicular y se dictan otras disposiciones”* .

Apreciado Señor Secretario,

En nuestra condición de miembros del Congreso de la República y de conformidad con el artículo 154 de la Constitución Política de Colombia, por su digno conducto nos permitimos poner a consideración de la Honorable Cámara de Representantes el siguiente Proyecto de Ley, ***“Por medio de la cual se delimitan las facultades reglamentarias de las autoridades territoriales sobre restricción vehicular y se dictan otras disposiciones”***.

Cordialmente,



**CARLOS ARDILA ESPINOSA HÉCTOR DAVID CHAPARRO**

Representante a la Cámara Representante a la Cámara

Departamento del Putumayo Departamento de Boyacá

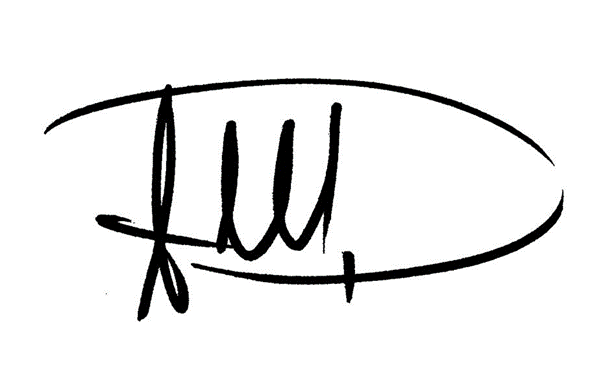
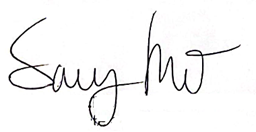


**HECTOR MAURICIO CUELLAR CHRISTIAN M. GARCÉS ALJURE**

Representante a la Cámara Representante a la Cámara

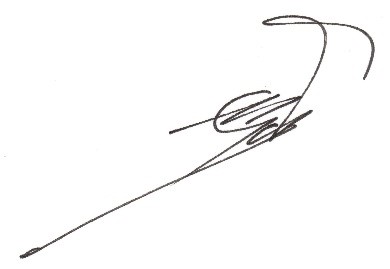
Departamento del Caquetá Departamento de Valle del Cauca

***Proyecto de Ley “Por medio de la cual se delimitan las facultades reglamentarias de las autoridades territoriales sobre restricción vehicular y se dictan otras disposiciones”***



**JOSÉ JAIME USCÁTEGUI PASTRANA SARAY ELENA ROBAYO BECHARA**

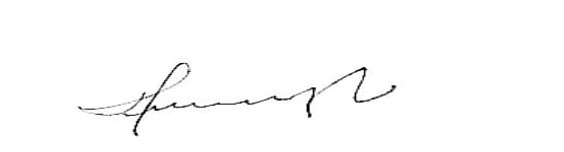
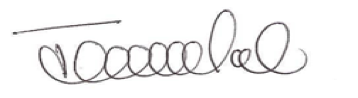
Representante a la Cámara por Bogotá D.C. Representante a la Cámara

Centro Democrático Departamento de Córdoba

**JORGE ELIÉCER TAMAYO MARULANDA HERNANDO GONZÁLEZ**

Representante a la Cámara Representante a la Cámara

Departamento del Valle del Cauca Departamento de Valle del Cauca



**JUAN DANIEL PEÑUELA CALVACHE DOLCEY OSCAR TORRES**

Representante a la Cámara Representante a la Cámara

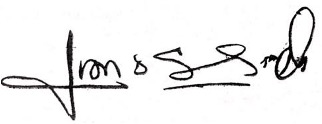
Departamento de Nariño Departamento del Atlántico 



**ALFREDO APE CUELLO BAUTE HERÁCLITO LANDINEZ SUÁREZ**

Representante a la Cámara Representante a la Cámara

Partido Conservador Colombiano Pacto Histórico

Departamento del Cesar 

**JAMES MOSQUERA TORRES** **JUAN CARLOS WILLS OSPINA**

CITREP 6 Chocó - Antioquia Representante a la Cámara por Bogotá

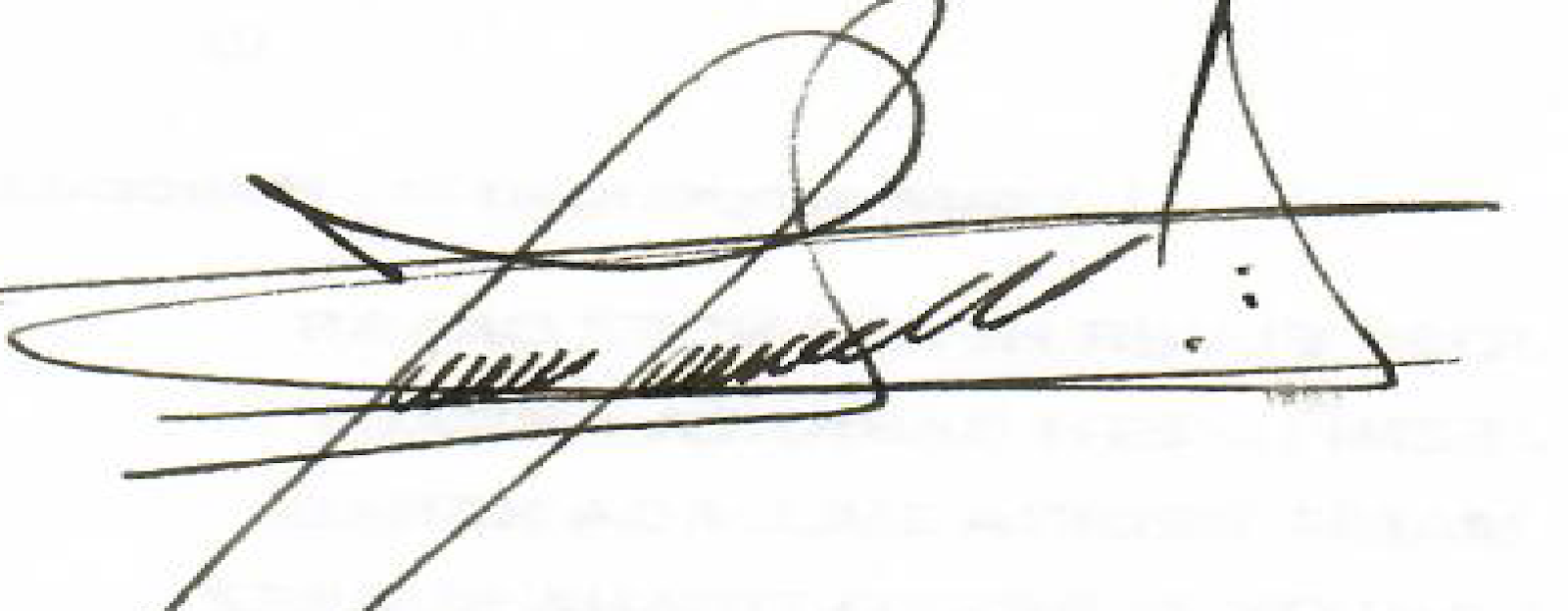
***Proyecto de Ley “Por medio de la cual se delimitan las facultades reglamentarias de las autoridades territoriales sobre restricción vehicular y se dictan otras disposiciones”***



**GILMA DÍAZ ARIAS MÓNICA KARINA BOCANEGRA**

Representante a la Cámara Representante a la Cámara

Departamento del Caquetá Departamento de Amazonas





**MODESTO AGUILERA VIDES**

Representante a la Cámara por Arauca Representante a la Cámara

Periodo Constitucional 2022-2026 Departamento del Atlántico



**JOSÉ ELIECER SALAZAR LÓPEZ ÁLVARO LEONEL RUEDA**

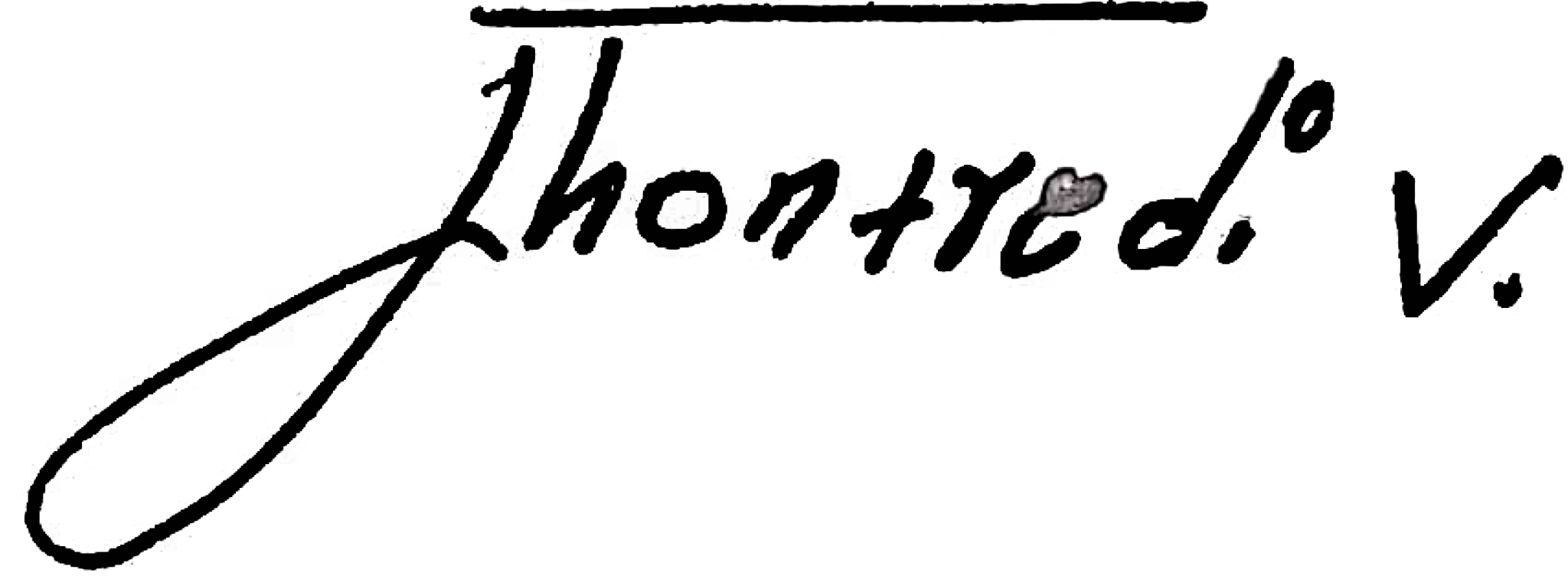
Representante a la Cámara Representante a la Cámara

Departamento del Cesar Departamento de Santander

**JHOANY CARLOS ALBERTO PALACIOS MOSQUERA**

Representante a la Cámara

Departamento de Chocó



**JHON FREDI VALENCIA CAICEDO**

Representante a la Cámara

CITREP No. 11 Putumayo

**PROYECTO DE LEY \_\_\_\_\_\_ DE 2023**

***“Por medio de la cual se delimitan las facultades reglamentarias de las autoridades territoriales sobre restricción vehicular y se dictan otras disposiciones”***

**EL CONGRESO DE COLOMBIA**

**DECRETA:**

**Artículo 1. Objeto.** La presente Ley tiene por objeto delimitar las facultades reglamentarias de las alcaldías y gobernaciones respecto de la restricción del uso de vehículos automotores, para el mejor ordenamiento del tránsito en las vías públicas del territorio nacional.

**Artículo 2. Facultades para restringir la circulación vehicular.** Las alcaldías y gobernaciones, en ejercicio del artículo 24 de la Constitución Política, podrán restringir la circulación de vehículos automotores dentro de su jurisdicción, de acuerdo a los parámetros establecidos en esta ley.

**Artículo 3. Límites a la restricción.** Las alcaldías y gobernaciones no podrán restringir la circulación de vehículos automotores particulares durante todas las horas hábiles de un día, y deberán garantizar que todo vehículo automotor particular pueda circular dentro de la respectiva jurisdicción durante al menos cuatro (4) horas hábiles, entre las 6 a.m. y las 6 p.m.

**Artículo 4.** La medida de restricción de circulación para vehículos automotores particulares no podrá afectar a un vehículo por más de tres días, entre los días lunes y viernes. Las alcaldías y gobernaciones adecuarán sus instrumentos normativos para dar cumplimiento a esta disposición cuando sea necesario.

**Artículo 5.** La medida de restricción de circulación para vehículos automotores particulares no aplicará para vehículos eléctricos, híbridos o de cero emisiones de carbono.

**Artículo 6.** Adiciónese un parágrafo al artículo 144 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:

**Artículo 144. Causación.** El impuesto se causa el 1º de enero de cada año. En el caso de los vehículos automotores nuevos, el impuesto se causa en la fecha de solicitud de la inscripción en el registro terrestre automotor, que deberá corresponder con la fecha de la factura de venta o en la fecha de solicitud de internación.

**Parágrafo 1. Cuando a un vehículo automotor particular, mediante acto administrativo de carácter general, se le restrinja circular por las vías públicas de la jurisdicción en que está inscrito, en un periodo igual o superior a ciento veintiocho (128) días durante el año gravable inmediatamente anterior, el impuesto se liquidará en proporción al número de días que reste de dicho año gravable.**

**Artículo 7.** Adiciónese los parágrafos 2 y 3 al artículo 146 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:

**Artículo 146. liquidación del impuesto sobre vehículos automotores.** (...)

**Parágrafo 2. En el evento que durante el periodo gravable se expidan normas en las entidades territoriales que aumenten las franjas horarias de restricción vehicular y el impuesto haya sido declarado, pero aún no se hubiere cancelado, se deberá reliquidar el impuesto a solicitud del interesado (contribuyente), en los términos del artículo 589 del Estatuto Tributario Nacional.**

**En el caso que el impuesto ya se hubiese cancelado por el contribuyente, éste deberá solicitar la reliquidación del impuesto, en los términos del artículo 589 del Estatuto Tributario Nacional y la diferencia podrá ser objeto de devolución o tomarse como saldo a favor para el impuesto del siguiente periodo gravable, a elección del contribuyente.**

**Parágrafo 3. En el evento que durante el periodo gravable las entidades territoriales expidan normas que disminuyan o deroguen la restricción vehicular y el impuesto vehicular haya sido declarado 0 cancelado, no habrá lugar a la reliquidación del impuesto de dicho periodo, en aplicación del principio de seguridad jurídica.**

**Artículo 8. Vigencia.** La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



**CARLOS ARDILA ESPINOSA HÉCTOR DAVID CHAPARRO**

Representante a la Cámara Representante a la Cámara

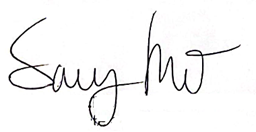
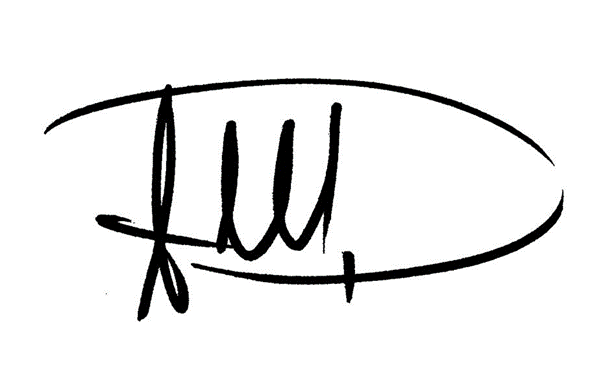
Departamento del Putumayo Departamento de Boyacá



**HECTOR MAURICIO CUELLAR CHRISTIAN M. GARCÉS ALJURE**

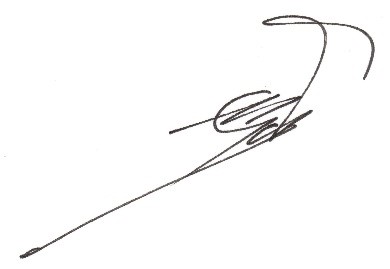
Representante a la Cámara Representante a la Cámara

Departamento del Caquetá Departamento de Valle del Cauca



**JOSÉ JAIME USCÁTEGUI PASTRANA SARAY ELENA ROBAYO BECHARA**

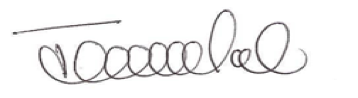
Representante a la Cámara por Bogotá D.C. Representante a la Cámara

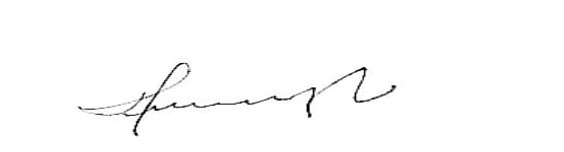
Centro Democrático Departamento de Córdoba

**JORGE ELIÉCER TAMAYO MARULANDA HERNANDO GONZÁLEZ**

Representante a la Cámara Representante a la Cámara

Departamento del Valle del Cauca Departamento de Valle del Cauca

***Proyecto de Ley “Por medio de la cual se delimitan las facultades reglamentarias de las autoridades territoriales sobre restricción vehicular y se dictan otras disposiciones”***



**JUAN DANIEL PEÑUELA CALVACHE DOLCEY OSCAR TORRES**

Representante a la Cámara Representante a la Cámara

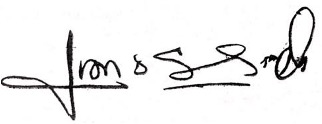
Departamento de Nariño Departamento del Atlántico 



**ALFREDO APE CUELLO BAUTE HERÁCLITO LANDINEZ SUÁREZ**

Representante a la Cámara Representante a la Cámara

Partido Conservador Colombiano Pacto Histórico

Departamento del Cesar 

**JAMES MOSQUERA TORRES** **JUAN CARLOS WILLS OSPINA**

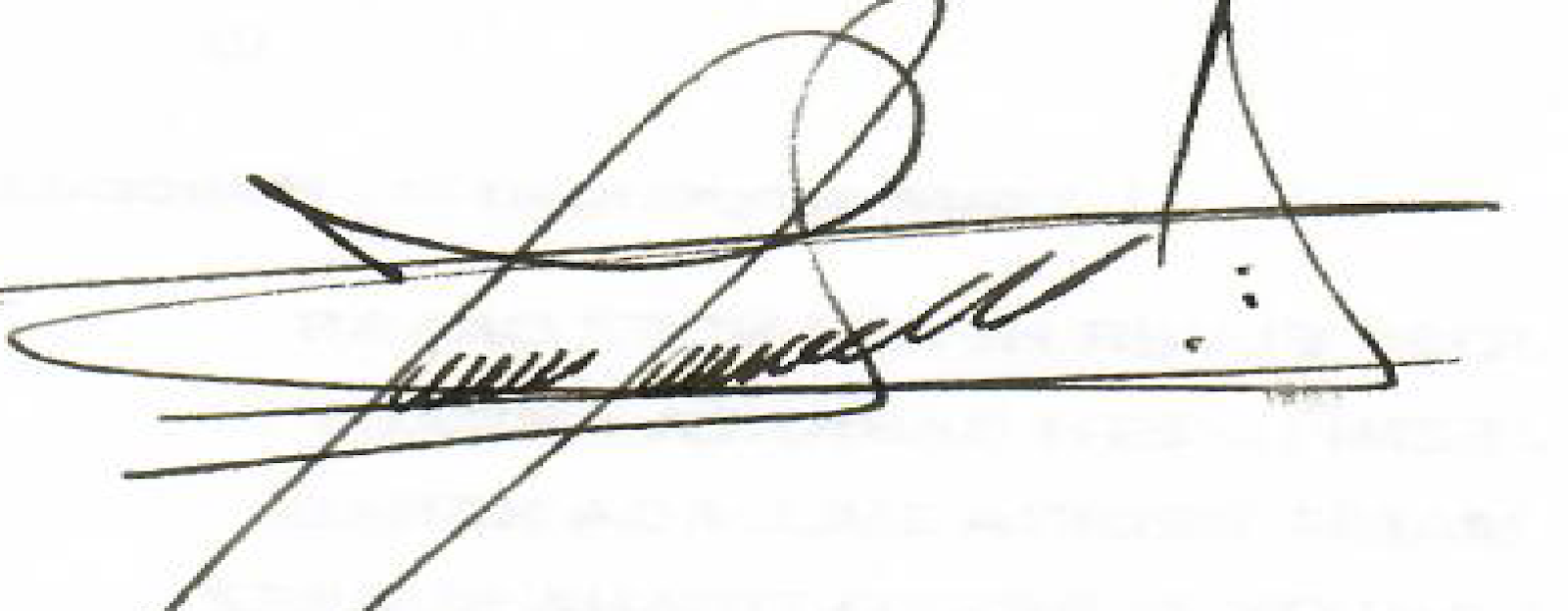
CITREP 6 Chocó - Antioquia Representante a la Cámara por Bogotá



**GILMA DÍAZ ARIAS MÓNICA KARINA BOCANEGRA**

Representante a la Cámara Representante a la Cámara

Departamento del Caquetá Departamento de Amazonas





**MODESTO AGUILERA VIDES**

Representante a la Cámara por Arauca Representante a la Cámara

Periodo Constitucional 2022-2026 Departamento del Atlántico

***Proyecto de Ley “Por medio de la cual se delimitan las facultades reglamentarias de las autoridades territoriales sobre restricción vehicular y se dictan otras disposiciones”***





**JOSÉ ELIECER SALAZAR LÓPEZ ÁLVARO LEONEL RUEDA**

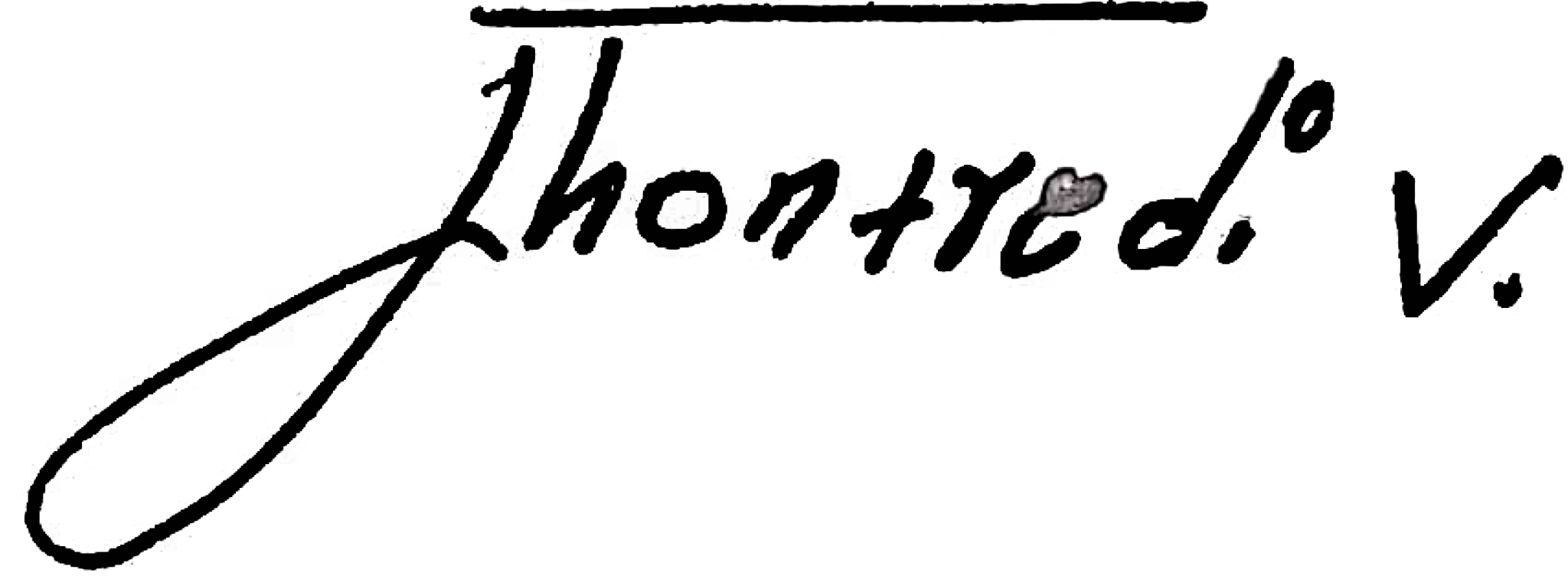
Representante a la Cámara Representante a la Cámara

Departamento del Cesar Departamento de Santander

**JHOANY CARLOS ALBERTO PALACIOS MOSQUERA**

Representante a la Cámara

Departamento de Chocó



**JHON FREDI VALENCIA CAICEDO**

Representante a la Cámara

CITREP No. 11 Putumayo

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La presente exposición de motivos consta de las siguientes partes:

1. Objeto del Proyecto de Ley
2. Antecedentes
3. Fundamentos Jurídicos
4. Del Articulado en General
5. Conveniencia del Proyecto de Ley
6. Conflicto de Intereses
7. **OBJETO DEL PROYECTO DE LEY**

Este Proyecto de Ley tiene como objeto delimitar las facultades y competencias reglamentarias que actualmente tienen las alcaldías y gobernaciones, respecto de la restricción del uso de vehículos automotores. Al mismo tiempo, con esto se busca un mejor ordenamiento del tránsito en las vías públicas del territorio nacional.

1. **ANTECEDENTES**

En los últimos años, alrededor del mundo, y especialmente en países en vía de desarrollo, se ha evidenciado incrementos constantes del parque automotor, lo cual está asociado al mejoramiento del nivel de ingresos de sus ciudadanos. En efecto:

“Empíricamente se ha encontrado que el nivel de ingreso de la población, generalmente expresado por el Producto Interno Bruto *per capita*, es el principal determinante de la tasa de motorización de un país”[[1]](#footnote-0).

De acuerdo con lo anterior, a medida que un país experimenta un crecimiento económico y su población incrementa su nivel de ingresos, tenderá a adquirir automotores de forma más acelerada, por lo que se presentarán problemas y desafíos cada vez mayores sobre la movilidad en áreas urbanas y suburbanas.

**Crecimiento del parque automotor en Colombia**

Desde hace algunos años, gracias al crecimiento de la economía, el mejoramiento de la calidad de vida y del nivel de ingresos, los colombianos han podido comprar vehículos privados para satisfacer sus necesidades de transporte.

Es así como desde el año 2009, tomando estimaciones modestas del crecimiento de la economía colombiana, se esperaba un incremento en la adquisición de vehículos particulares:

“**Con el crecimiento económico previsto, Colombia va a experimentar, aunque en una escala mucho más modesta, lo que ha venido pasando en forma dramática en China y en la India en los últimos años: al aumentar sus ingresos, una porción creciente de su población ya no tendrá que dedicarlos enteramente a subsistir, por lo que generará una cierta capacidad de ahorro que la liberará gradualmente de las garras de la pobreza.**

Este hecho permitirá a muchos la satisfacción de una aspiración común de las personas y sus hogares: lograr una mejora sustancial en su movilidad mediante la adquisición de un vehículo privado, que le da la libertad de ir donde quiera y cuando quiera (...)”[[2]](#footnote-1). (*Énfasis agregado*)

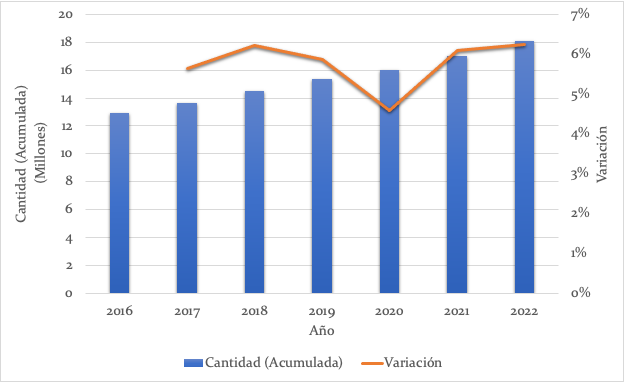
De acuerdo con lo anterior, en nuestro país, incluso con estimaciones moderadas de crecimiento económico, se proyectaba el incremento del parque automotor, debido a un excedente en los ingresos que permite el gasto en vehículos privados.

Lo anterior efectivamente sucedió, ya que en la última década, salvo en el 2020 -debido a la coyuntura económica mundial ocasionada por la pandemia de Covid-19-, la economía colombiana ha tenido índices de crecimiento positivos, lo que ha incidido en el incremento de los ingresos en los hogares, y esto, a su vez, está correlacionado con el aumento constante del parque automotor en el país, que incluso en el año 2020 fue considerablemente alto, como se muestra a continuación:

**Tabla No. 1: Cantidad e incremento de vehículos matriculados en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT)[[3]](#footnote-2)**

| **Año** | **Cant. (Acumulada) Vehículos Matriculados** | **Incremento** | **Variación** |
| --- | --- | --- | --- |
| 2016 | 12.909.738 |  |  |
| 2017 | 13.637.663 | 727.925 | 5,64% |
| 2018 | 14.486.716 | 849.053 | 6,23% |
| 2019 | 15.337.965 | 851.249 | 5,88% |
| 2020 | 16.042.336 | 704.371 | 4,59% |
| 2021 | 17.020.451 | 978.115 | 6,10% |
| 2022 | 18.082.451 | 1.062.000 | 6,24% |

Teniendo en cuenta lo anterior, se evidencia el siguiente comportamiento:



Como se evidencia, desde el 2016 hasta la actualidad, el parque automotor ha crecido en cifras mayores a 700.000 vehículos anualmente, llegando a una cantidad total en 2022 de 18.082.451 automotores matriculados en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), de los cuales el 61% corresponde a motos, 38% a automóviles, camionetas, camiones, buses y busetas y el 1% restante a maquinaria, remolques y semirremolques.

**Problemas asociados al crecimiento del parque automotor**

A pesar del incremento constante y elevado del número de vehículos, la red vial no aumenta su capacidad a tasas similares, lo que deriva en problemas de congestión vehicular. En efecto, en el estudio “*Aglomeración económica y congestión vial: los perjuicios por racionamiento del tráfico vehicular*”, se indica:

“El auge registrado en las cifras del parque automotor se encuentra estrechamente relacionado con la actividad económica del país, tal y como se evidencia al comparar las fluctuaciones del mismo con la cifra del crecimiento del PIB (...). **Ante esta situación y ante las limitaciones fiscales y logísticas de los municipios para expandir su red vial a tasas equiparables al crecimiento del parque automotor, desde principio de esta década se anticipaba una agudización de la congestión urbana del tráfico en el corto plazo.** Y esta tendencia se veía reforzada por una oferta de transporte público claramente ineficiente, que además de inducir a los hogares a buscar opciones privadas de transporte, congestionaba adicionalmente las vías al hacer un uso ineficiente de las principales rutas de buses. (...)”[[4]](#footnote-3). (*Énfasis agregado*)

De acuerdo con lo anterior, el crecimiento del parque automotor a tasas mayores que el incremento de la capacidad de la red vial, aunado a problemas como el mal estado de las vías, sistemas de transporte público ineficientes, el funcionamiento defectuoso de semáforos, el deficiente manejo del tránsito y de los accidentes vehiculares, entre otros, ha generado graves problemas de movilidad, que se evidencian en congestiones y embotellamientos viales, especialmente en los horarios coloquialmente definidos como “horas pico”, que consisten en los periodos en los que se hacen la mayoría de los viajes hacia y desde el trabajo o lugares de estudio.

**Medidas para contrarrestar la problemática de movilidad vial**

Para contrarrestar la problemática de movilidad en los corredores viales urbanos y suburbanos, en muchas ciudades grandes e intermedias del país se han creado planes denominados “pico y placa”, que hacen referencia a restricciones vehiculares a partir del último número con que cuentan las placas de los automotores, lo cual se fundamenta en lo siguiente:

“(...) Teniendo en cuenta que los números de placa son uniformemente distribuidos, cada número tiene un 10% de participación del total de vehículos registrados. Al restringir cuatro números al día, de entrada se sacan de las vías 40% del parque automotor, por los (*sic*) menos en las horas donde funciona la restricción”[[5]](#footnote-4).

Teniendo en consideración lo anterior, usualmente, las medidas de “pico y placa” inician restringiendo la circulación de un pequeño porcentaje de automotores.

Sin embargo, a medida que aumenta el parque automotor y los problemas de congestión se profundizan, consecuentemente también se incrementan las restricciones a la circulación de vehículos, ya sea en términos de horarios -extendiendo las horas de prohibición-, o ampliando el número de vehículos que no podrán movilizarse -con base en el último dígito de la placa-.

**Efectos no deseados de la medida de restricción vehicular**

Aunque las anteriores medidas pueden ser efectivas en el corto plazo para reducir la congestión vehicular, la persistencia de los problemas del transporte público, aunado a la capacidad de pago de los usuarios del vehículo privado, genera que estas personas decidan adquirir más automotores para satisfacer sus necesidades de transporte.

En efecto, en distintos países, así como en varias ciudades de Colombia, se ha evidenciado que el incremento de restricciones a la circulación de vehículos está correlacionado con un aumento del parque automotor, como se expone a continuación.

Consecuencias de la restricción vehicular en otros países:

* **México D.F., México:** “La restricción a la circulación de vehículos fue adoptada hace ya dos décadas en la ciudad de México D.F. con el nombre "Hoy No Circula". **La evaluación de esta medida de racionamiento por parte del Banco Mundial** (Eskeland and Feyzioglu, 1995) **demostró que sus efectos fueron contrarios a los que se buscaba pues incrementó la compra de autos viejos sin alivio de la congestión** y, en consecuencia, agravó los problemas de la contaminación (Davis, 2008). Estos estudios revelan como luego de la medida adoptada en 1988: i) los pasajeros no incrementaron su uso del transporte público, ii) aumentó la compras de gasolina -por encima de lo esperado- y iii) aumentaron los niveles de contaminación de acuerdo a los registros ambientales -hora por hora- en la ciudad de México DF”[[6]](#footnote-5). (*Énfasis agregado*)
* **Atenas, Grecia:** “En 1982, el tránsito de automóviles fue restringido en el área central de la ciudad, llamada Dactylios (anillo interior de circunvalación del área metropolitana) de lunes a viernes, durante la mayor parte del día en forma alternada para vehículos terminados en placa par o impar. El objetivo principal de la medida era disminuir los altos niveles de contaminación del aire, causados por la extrema congestión de tránsito de esa época.

Estudios realizados a la medida arrojaron que dentro de Dactylios el uso del carro particular tuvo una disminución cercana al 22,5%. **Sin embargo se identificó un aumento en el uso de motocicletas y además el uso del taxi creció en un 26%** (Coutroubas y Argyrakos, 1989). Dado estos resultados negativos, se decidió incluir a los taxis en la restricción. **Como si fuera poco, no solo no se estaba cumpliendo con el propósito de disminuir la congestión sino que además los hogares esquivaban la medida adquiriendo un vehículo adicional** (World Bank, 1996). Lo que hace que otros informes señalen que la contaminación no se disminuyó, sino que empeoro (Matsoukis, E.C, 1996)”[[7]](#footnote-6). (*Énfasis agregado*)

Consecuencias de la restricción vehicular en ciudades de Colombia:

* **Medellín, Antioquia:** “Con base en esta distribución del uso de las vías en Medellín, se optó por implementar la restricción, usando como discriminante el último número de la placa del vehículo. (...).

Del anterior patrón de uso expuesto en el histograma, se puede ver que el índice de uso de las vías es uniforme a lo largo del día, la oferta de vías está copada. **El problema se amplificará con el tiempo, la restricción de la demanda con medidas o políticas como el Pico y Placa no serán suficientes.**

(...) **La presión sobre la oferta es cada vez más grande. El incremento acelerado y sostenido en la compra de vehículos (automóviles y motos) terminará por llevar a la restricción vehicular como una medida insostenible en el tiempo**”[[8]](#footnote-7). (*Énfasis agregado*)

* **Bogotá D.C.:** “En síntesis, de lo indicado en esta sección, **se puede afirmar que existe una relación dependiente entre la medida de “pico y placa” y el crecimiento del parque automotor en la ciudad de Bogotá, al menos en lo que se refiere a los incentivos que genera aquellapara la adquisición de un segundo vehículo como estrategia de evasión en la aplicación de la restricción**. Dicha relación dependiente se materializa en el comportamiento ascendente en la compra de vehículos a lo largo de la última década, lo cual, ciertamente, supone la inefectividad en el corto y el mediano plazo que ha significado la restricción”[[9]](#footnote-8). (*Énfasis agregado*)

En relación con el caso de Bogotá D.C., también se evidenció:

“Un estudio realizado por la Pontificia Universidad Javeriana (Colombia) menciona que **el programa Pico y Placa, implementado en Bogotá desde hace 21 años, mostró resultados satisfactorios al principio, pero con los años se ha percibido un aumento del flujo vehicular, así como un incremento en los niveles de accidentabilidad**”[[10]](#footnote-9). (*Énfasis agregado*)

Como se evidencia, las restricciones vehiculares a partir de medidas como el denominado “pico y placa”, como mecanismos para reducir la congestión vial, aunque en el corto plazo pueden reducir el tráfico, en el mediano y largo plazo son políticas ineficaces, ya que generan incentivos no deseados tales como la compra de otros vehículos, lo que incrementa el parque automotor y, consecuentemente, se agrava la problemática de la congestión en vías urbanas y se presentan otros problemas como mayor contaminación.

Por tanto, se hace necesario que se establezcan límites a la potestad de establecer restricciones, pues sólo terminan afectando a los usuarios de vehículos privados, sin solucionar de fondo los problemas de movilidad, y por el contrario, se debe incentivar la implementación de otras medidas que tiendan a reducir el flujo vehicular en áreas y horarios específicos.

1. **FUNDAMENTOS JURÍDICOS**
2. **Constitucionales**

* ***Artículo 1.*** *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.*
* ***Artículo 24.*** *Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.*

1. **Legales**

**Ley 105 de 1993:** *"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones*".

* ***Artículo 2. Principios Fundamentales.***

*(...)*

***b. De la intervención del Estado:*** *Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.*

***c. De la libre circulación:*** *De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley.*

*(...)*

* ***Artículo 5. Definición de competencias. Desarrollo de políticas. Regulación sobre transporte y tránsito.*** *(Modificado por el art. 1 de la Ley 276 de 1996). Es atribución del Ministerio de Transporte en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito. (...)*
* ***Artículo 28. Tasas.*** *Los municipios, y los distritos, podrán establecer tasas por el derecho de parqueo sobre las vías públicas, e impuestos que desestimulen el acceso de los vehículos particulares a los centros de las ciudades.*

**Ley 488 de 1998:** *“Por la cual se expiden normas en materia tributaria y se dictan otras disposiciones fiscales de las Entidades Territoriales”.*

* ***Artículo 138. Impuesto sobre Vehículos Automotores.*** *Créase el impuesto sobre vehículos automotores el cual sustituirá a los impuestos de timbre nacional sobre vehículos automotores, cuya renta se cede, de circulación y tránsito y el unificado de vehículos del Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá, y se regirá por las normas de la presente ley. (...)*

**Ley 769 de 2002:***"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"*.

* ***Artículo 1. Ámbito de aplicación y principios.*** *(Modificado por el artículo 1 de la Ley 1383 de 2010). 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 3. Autoridades de Tránsito.*** *(Modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010). Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:*

*El Ministro de Transporte.*

*Los Gobernadores y los Alcaldes.*

*Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.*

*La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.*

*Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.*

*La Superintendencia General de Puertos y Transporte.*

*Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5o de este artículo.*

*Los Agentes de Tránsito y Transporte.*

*(...)*

* ***Artículo 6. Organismos de Tránsito.*** *Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:*

*a) Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito;*

*b) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito;*

*c) Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo municipio y los corregimientos;*

*d) Las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales;*

*e) Las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito.*

*(...)*

*PARÁGRAFO 3º. Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito.*

*Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.*

*No obstante los alcaldes de municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios interadministrativos para ejercer en forma conjunta, total o parcialmente, las funciones de tránsito que le correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan.*

* ***Artículo 27. Condiciones de Cambio De Servicio.*** *Todos los vehículos que circulen por el territorio nacional deben someterse a las normas que sobre tránsito terrestre determine este Código. Estos deben cumplir con los requisitos generales y las condiciones mecánicas y técnicas que propendan a la seguridad, la higiene y comodidad dentro de los reglamentos correspondientes sobre peso y dimensiones.*
* ***Artículo 119. Jurisdicción y Facultades.*** *Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.*

1. **DEL ARTICULADO EN GENERAL**

El presente Proyecto de Ley se compone de ocho (8) artículos, mediante los cuales se delimitará las facultades reglamentarias de las entidades territoriales en materia de restricción vehicular. Con esto se protegerá a los propietarios de vehículos automotores y se espera incentivar la implementación de medidas alternativas para abordar las problemáticas de movilidad.

Los artículos 2 al 4 establecen medidas relacionadas con límites que deberán respetar las autoridades municipales y departamentales al momento de decretar restricciones a la circulación de automotores, tales como la prohibición de restringir el tránsito de vehículos en todas las horas hábiles y máximo tres días a la semana.

El artículo 5, contempla que las restricciones a la circulación vehicular no aplicarán para automotores eléctricos, híbridos o de cero emisiones de carbono, con el propósito de fomentar la adquisición de estos tipos de vehículos, que contribuyen a la descontaminación del medio ambiente.

A continuación, los artículos 6 y 7 hacen referencia a la reducción del impuesto vehicular, que aplicará para aquellos automotores a los cuales se les haya restringido la circulación por las vías públicas de la jurisdicción en que está inscrito, por un término igual o superior a ciento veintiocho (128) días, que corresponden aproximadamente a la mitad de los días hábiles de un año.

Finalmente, el artículo 8 define la vigencia de este Proyecto de Ley.

1. **CONVENIENCIA DEL PROYECTO DE LEY**

Aunque se ha evidenciado, tanto en Colombia como en otros países, que las restricciones a la circulación vehicular, en el mediano y largo plazo, son poco efectivas para solucionar los problemas de congestión vial, los gobernantes municipales, distritales y departamentales insisten en establecer este tipo de medidas restrictivas a los vehículos privados, sin implementar alternativas como un transporte público eficiente u otras soluciones para el desplazamiento urbano, lo cual afecta a los ciudadanos, pues se les impone obstáculos para resolver sus necesidades de transporte.

Y en la medida en la que las restricciones iniciales se vuelven obsoletas para resolver la congestión vial, las entidades territoriales tienden a incrementar este tipo de mecanismos restrictivos, ampliando los horarios de restricción y/o el número de automotores que no podrán circular en un periodo específico.

Lo anterior, en algunos casos, ha llevado a que un vehículo tenga prohibido circular en todas las horas diurnas, cuando más se necesita para trasladarse a los lugares de trabajo o estudio. Así mismo, en ciertas ciudades, debido a la estructura de la medida restrictiva, los automotores sólo pueden transitar dos o tres días hábiles de la semana.

**Restricción vehicular en la Ciudad de Bogotá D.C.**

El caso anteriormente expuesto, por ejemplo, se presenta en la ciudad de Bogotá D.C., donde la Alcaldía Mayor, por medio del Decreto No. 003 de 2023, impuso la siguiente medida:

**“Artículo 2. Restricción en el perímetro urbano (días hábiles).** Restringir la circulación de vehículos automotores de servicio particular en el perímetro urbano de la ciudad de Bogotá D.C. desde las 6:00 y hasta las 21:00 horas durante los días hábiles de la semana según el último dígito de la placa. Para ello cada vehículo se asignará a un grupo de cinco (5) dígitos para que según el último dígito de la placa su restricción sea en días pares y otro grupo con igual número de dígitos para que su restricción sea en días impares.

**Parágrafo.** La Administración Distrital periódicamente y de acuerdo a los estudios que elabore la Secretaría Distrital de Movilidad podrá establecer la rotación aplicable para la restricción de circulación. En este caso, el acto administrativo, deberá ser publicado con mínimo 10 días calendario de antelación a la entrada en vigencia del cambio, para su correcta divulgación y apropiación por parte de la ciudadanía.

**Parágrafo transitorio.** Para la entrada en vigencia del presente decreto, el primer grupo de dígitos restringidos se distribuirá de la siguiente forma: en los días pares hábiles de la semana, se restringirá la circulación de los vehículos cuyo último dígito de la placa termine en: 1, 2, 3, 4 y 5 y en los días impares hábiles de la semana, se restringirá la circulación de los vehículos cuyo último dígito de la placa termine en: 6, 7, 8, 9 y 0”[[11]](#footnote-10).

De acuerdo con la anterior medida, en cada día hábil de la semana, un grupo de vehículos equivalente a la mitad del parque automotor no podrá circular por las calles de la ciudad, en el horario comprendido entre las 6:00 a.m. y 9:00 p.m.

Anteriormente, la medida de “pico y placa” restringía la circulación de vehículos teniendo en consideración si el último dígito de la placa era un número par o impar, y sólo se prohibía el tránsito en las denominadas horas “pico”, mientras se permitía que circularan en las demás horas hábiles.

Sin embargo, la anterior medida tuvo que ser replanteada, ya que se evidenció que dichas restricciones estaban asociadas con un incremento en la compra de vehículos, como mecanismo para evadirla, lo cual derivó en la obsolescencia de la política de movilidad tal y como estaba diseñada, pues resultaba insuficiente para disminuir la congestión vehicular en la red vial de la ciudad, lo cual demuestra, nuevamente, que este tipo de políticas son inviables en el largo plazo, y terminan afectando considerablemente a los usuarios de automotores privados.

**Medidas restrictivas generadoras de injusticia tributaria**

La estructura de la anterior política de “pico y placa” implementada en Bogotá D.C., generaba situaciones injustas para los propietarios de cierto grupo de vehículos. En efecto, en la parte considerativa del Decreto No. 003 de 2023, se menciona:

“Del seguimiento realizado por la SIM a la medida, **se identifica que para las placas impares, se afecta la naturaleza de igualdad de la medida**, en los casos en que un mes termina en día impar hábil e inicia el siguiente en día impar hábil. Para 2023, de seguir la medida en su mismo esquema, se presentarían 5 días más de restricción para las placas terminadas en número impar”[[12]](#footnote-11). (*Énfasis agregado*)

Conforme con lo anterior, las estructuras de las medidas de restricción vehicular pueden dar lugar a situaciones injustas para los propietarios y usuarios de algunos conjuntos de automotores, ya que podrán transitar menos cantidad de días que otros vehículos.

A pesar de lo anterior, bajo la normatividad actual, todos los vehículos a los cuales se les aplica la medida de restricción deben cancelar las mismas tarifas del impuesto vehicular, lo que desconoce el principio de equidad tributaria, pues a cierto grupo de contribuyentes se les está imponiendo una carga excesiva y desproporcional en comparación con quienes se les permite el tránsito en sus vehículos en una mayor cantidad de días.

**Costos económicos de las medidas de restricción generales**

Las medidas vehiculares restrictivas como el “pico y placa”, además de las consecuencias negativas anteriormente mencionadas, generan perjuicios económicos para los hogares. En efecto:

“Por otro lado, **la estimación ex-ante de los costos privados para los hogares de las ciudades de Medellín y Bogotá, realizada con base en un modelo de Calidad de Vida (*Life Satisfaction*), revela que la restricción en el uso del vehículo particular por dos días a la semana trae un perjuicio considerable para la ciudad de Bogotá en conjunto y que equivale al 6.4 por ciento del ingreso de los hogares.** Indica igualmente que los perjuicios son tres veces mayores para los estratos 4, 5 y 6, en comparación con los estratos 1, 2 y 3 y alcanzan el 13.7% del ingreso del hogar según los cálculos más precisos. No obstante, **esta restricción a la circulación perjudica no solo a los grupos de altos ingresos, sino también a hogares de ingresos bajos, que con frecuencia utilizan el vehículo automotor como herramienta de trabajo**.

(...) En resumen, **el racionamiento del tráfico vehicular con programas como el "Pico y Placa" de uno o dos días constituye una medida económicamente ineficiente porque impide la realización de numerosos viajes de alto valor neto social y privado, que exceden los costos individuales y sociales derivados de la restricción de circulación**”[[13]](#footnote-12). (*Énfasis agregado*)

Partiendo de lo anterior, las medidas de restricción vehicular, además de generar situaciones de inequidad tributaria, trae consigo perjuicios económicos equivalentes al 6,4% del ingreso de los hogares. Y aunque las afectaciones son diferenciales de acuerdo con el estrato socioeconómico, dichas medidas generan consecuencias negativas sobre todos los grupos poblacionales, pues les restringen los mecanismos para resolver las necesidades de transporte hacia y desde los lugares de trabajo o estudio y la realización de otras actividades cotidianas.

**Costos sociales de las restricciones a la circulación**

Además de lo anterior, las restricciones a la circulación también tienen resultados sociales negativos, ya que al analizar la población por quintiles de ingreso, dichas medidas afectan “primordialmente las posibilidades de tener vehículo de los agentes que pertenecen a los quintiles más bajos, quienes deben aplazar su decisión de comprar vehículo particular dados los sobre costos que supone el pico y placa”[[14]](#footnote-13).

Al mismo tiempo, los grupos poblacionales de “los quintiles más bajos con frecuencia utilizan el automóvil como herramienta de trabajo”[[15]](#footnote-14), por lo que las políticas de “pico y placa” implican barreras para obtener mayores ingresos y, consecuentemente, obstáculos para lograr movilidad social.

**Políticas y medidas alternativas para solucionar los problemas de movilidad vial**

Al delimitar las facultades reglamentarias en materia de movilidad que actualmente están en cabeza de las alcaldías y gobernaciones, se espera que estas entidades desarrollen otras medidas alternativas que contribuyan a solucionar los problemas de congestiones viales, sin que se perjudique considerablemente a los usuarios de vehículos privados.

Cobros por congestión

Como ejemplo de lo anterior, en primer lugar, es pertinente mencionar la medida de **“cobros por congestión”**, con base en la cual se determinan los corredores viales donde se presentan las mayores tasas de tráfico automotor, en los que se establece una tarifa por transitar por esas áreas. Con esto se busca “reducir los viajes en automóvil hacia los centros de ciudad congestionados, lo cual contribuye a la mejor circulación vehicular y así a la reducción de la contaminación, ya que desincentivan el uso de vehículos particulares”[[16]](#footnote-15).

Este tipo de políticas que han sido implementadas en “grandes urbes como Londres, Melbourne y Estocolmo han producido resultados muy positivos en términos de alivio de la congestión de tráfico y eficiencia del transporte público”[[17]](#footnote-16).

En Colombia, ya se han creado instrumentos jurídicos que autorizan a las entidades territoriales a establecer “cobros por congestión”. En efecto:

“En el ámbito nacional se han adoptado una serie de normas para permitir los cobros por congestión. Primero, la **Ley 105 de 1993**, artículo 28, por la cual se permite a los municipios y a los distritos establecer "impuestos que desestimulen el acceso de los vehículos particulares a los centros de las ciudades”. Luego, el **Plan Nacional de Desarrollo de 2011** (art. 90 de la Ley 1450 de 2011, reglamentado por el Decreto 2883 de 2013) "habilita a municipios y distritos para establecer tasas por uso de áreas de alta congestión". Finalmente, el **Plan Nacional de Desarrollo de 2014-2018**, "Todos por un mismo país", en el artículo 32 habilita los cobros por congestión como una fuente de financiación que permitan una sostenibilidad económica, ambiental, social e institucional de los sistemas de transporte”[[18]](#footnote-17). (*Énfasis agregado*)

Adicionalmente, en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 (Ley 1955 de 2019), también se autoriza a las autoridades territoriales que establezcan contraprestaciones o precios públicos por el acceso a áreas de congestión (art. 97), con el propósito de disminuir el tráfico vehicular en esas zonas.

Y de forma similar, el actual Proyecto de Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 retoma la medida de “pago por congestión”, como un mecanismo para disminuir los embotellamientos viales y como una fuente de financiación para los sistemas de transporte.

Mejoramiento de sistemas de transporte público

En segundo lugar, los sistemas de transporte público de las principales ciudades del país, por lo general, presentan una baja calidad del servicio, debido a inseguridad, alta ocupación, baja accesibilidad y cobertura insuficiente, lo que está correlacionado con la compra de automóviles y motos[[19]](#footnote-18) y el incremento de viajes en este tipo de vehículos.

Por tanto, se hace necesario que las entidades territoriales garanticen el mejoramiento del servicio de transporte público, con el propósito de que verdadera y eficientemente resuelva las necesidades de movilización de los ciudadanos. Además, se requiere que los sistemas crezcan a medida que las ciudades se expanden e incrementan el número de sus pobladores.

Sistemas de transporte alternativo

Finalmente, también se requiere que las entidades territoriales inviertan e implementen sistemas de transporte alternativo, tales como bicicletas o patinetas. Por tanto, es importante construir o mejorar la infraestructura vial, con la finalidad de que se le garantice a los usuarios de estos medios de transporte que podrán desplazarse de forma segura.

**Conclusiones**

Como se evidencia, con las medidas de restricción vehicular generales, los mandatarios locales están abusando de sus potestades reglamentarias en materia de movilidad, ya que restringen a los propietarios de vehículos automotores la posibilidad de movilizarse en estos, sin ofrecer otras medidas alternativas como medios de transporte urbano eficiente y seguro, cobros o restricciones específicas de acuerdo con la congestión en determinadas áreas, sistemas de movilidad en medios alternativos (bicicletas, patinetas, etc.), entre otros.

Al mismo tiempo, está demostrado que las políticas de movilidad restrictivas pueden generar situaciones de injusticia, en materia de vulneración del derecho a la igualdad, ya que algunos vehículos podrán transitar durante más días que otros, a pesar de que todos tendrán las mismas obligaciones tributarias.

Finalmente, existen en nuestro ordenamiento jurídico instrumentos alternativos para afrontar los problemas de movilidad y que no afectan de manera considerable a los propietarios de vehículos privados -en comparación con las medidas de restricción generales-, los cuales en otros países han sido muy efectivos.

**Conveniencia del Proyecto propuesto**

Teniendo en consideración lo mencionado anteriormente, el presente Proyecto de Ley resulta conveniente por las siguientes razones:

1. Es importante delimitar las facultades reglamentarias de las autoridades locales y departamentales en materia de restricciones a la circulación de automotores, debido a que la política de “pico y placa” con el paso del tiempo ha demostrado perder su efectividad, y esto se está compensando con un endurecimiento desproporcionado de la medida. Por tanto, se debe garantizar que los usuarios de este tipo de vehículos puedan utilizarlos por lo menos durante dos (2) días hábiles a la semana sin ninguna restricción, y mínimo durante cuatro (4) horas hábiles, todos los días, entre las 6 a.m. y las 6 p.m.
2. Con el propósito de evitar situaciones de inequidad tributaria, entre personas que deben cancelar las mismas tarifas impositivas, a pesar de no poder utilizar sus vehículos durante la misma cantidad de días que los propietarios de otros, es necesario que los contribuyentes puedan reliquidar el impuesto sobre sus automotores, cuando no hayan podido usarlos en una cantidad igual o superior a ciento veintiocho (128) días durante el año gravable inmediatamente anterior, en proporción al número de días que reste de dicho año fiscal.
3. A partir de las anteriores medidas, se necesita persuadir a las autoridades territoriales para que implementen mecanismos alternativos para solucionar las problemáticas generadas por el alto tráfico de vehículos. En ese sentido, se espera que las entidades desarrollen planes de transporte eficiente y seguro, programas de movilidad diferenciales de acuerdo con la congestión en áreas específicas y sistemas de transporte alternos.
4. **CONFLICTO DE INTERESES**

El artículo 291 (mod. por la Ley artículo 3º de la Ley 2003 de 2019) de la Ley 5ª de 1992 establece que los autores de los proyectos legislativos *“presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286”*, procedemos a realizar el siguiente análisis.

*“ARTÍCULO 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.*

***Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.***

*a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.*

*b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión*

*c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.*

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

***a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de Ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.*** *(...)”*

Por tanto, y de forma orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Representantes, ya que es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita configurar un beneficio particular, actual ni directo.

Además, al delimitar las facultades reglamentarias de las autoridades territoriales en materia de restricción a la circulación de vehículos y al establecer el pago proporcional del impuesto sobre automotores en ciertas situaciones, se podrían generar beneficios de carácter general, para toda la ciudadanía, lo que implica que el interés del congresista coincide o se fusiona con los intereses de los electores. Por tanto, se puede concluir que este proyecto se enmarca en lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés.

Sin embargo, la decisión es netamente personal en cuanto a la consideración de hallarse inmerso en un conflicto de interés, por lo que se deja a criterio de los representantes basado en la normatividad existente y a juicio de una sana lógica.

Cordialmente, 

**CARLOS ARDILA ESPINOSA HÉCTOR DAVID CHAPARRO**

Representante a la Cámara Representante a la Cámara

Departamento del Putumayo Departamento de Boyacá

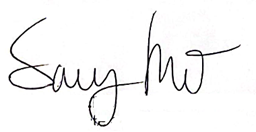
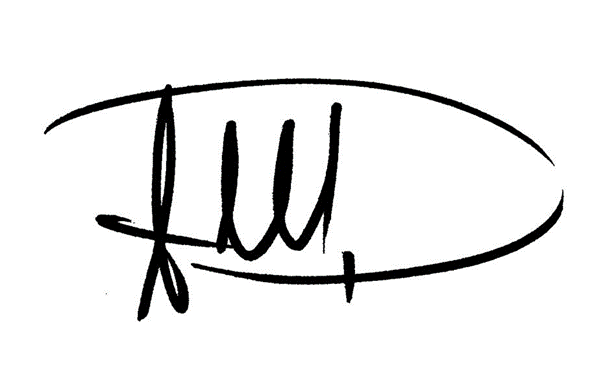
***Proyecto de Ley “Por medio de la cual se delimitan las facultades reglamentarias de las autoridades territoriales sobre restricción vehicular y se dictan otras disposiciones”***



**HECTOR MAURICIO CUELLAR CHRISTIAN M. GARCÉS ALJURE**

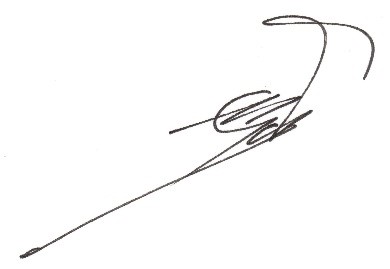
Representante a la Cámara Representante a la Cámara

Departamento del Caquetá Departamento de Valle del Cauca



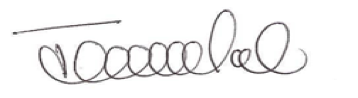
**JOSÉ JAIME USCÁTEGUI PASTRANA SARAY ELENA ROBAYO BECHARA**

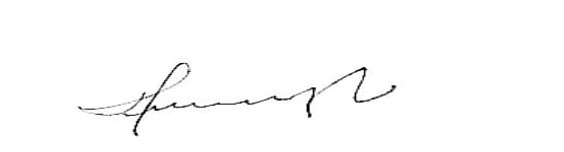
Representante a la Cámara por Bogotá D.C. Representante a la Cámara

Centro Democrático Departamento de Córdoba

**JORGE ELIÉCER TAMAYO MARULANDA HERNANDO GONZÁLEZ**

Representante a la Cámara Representante a la Cámara

Departamento del Valle del Cauca Departamento de Valle del Cauca



**JUAN DANIEL PEÑUELA CALVACHE DOLCEY OSCAR TORRES**

Representante a la Cámara Representante a la Cámara

Departamento de Nariño Departamento del Atlántico 

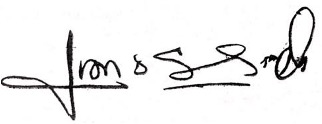


**ALFREDO APE CUELLO BAUTE HERÁCLITO LANDINEZ SUÁREZ**

Representante a la Cámara Representante a la Cámara

Partido Conservador Colombiano Pacto Histórico

Departamento del Cesar

***Proyecto de Ley “Por medio de la cual se delimitan las facultades reglamentarias de las autoridades territoriales sobre restricción vehicular y se dictan otras disposiciones”***

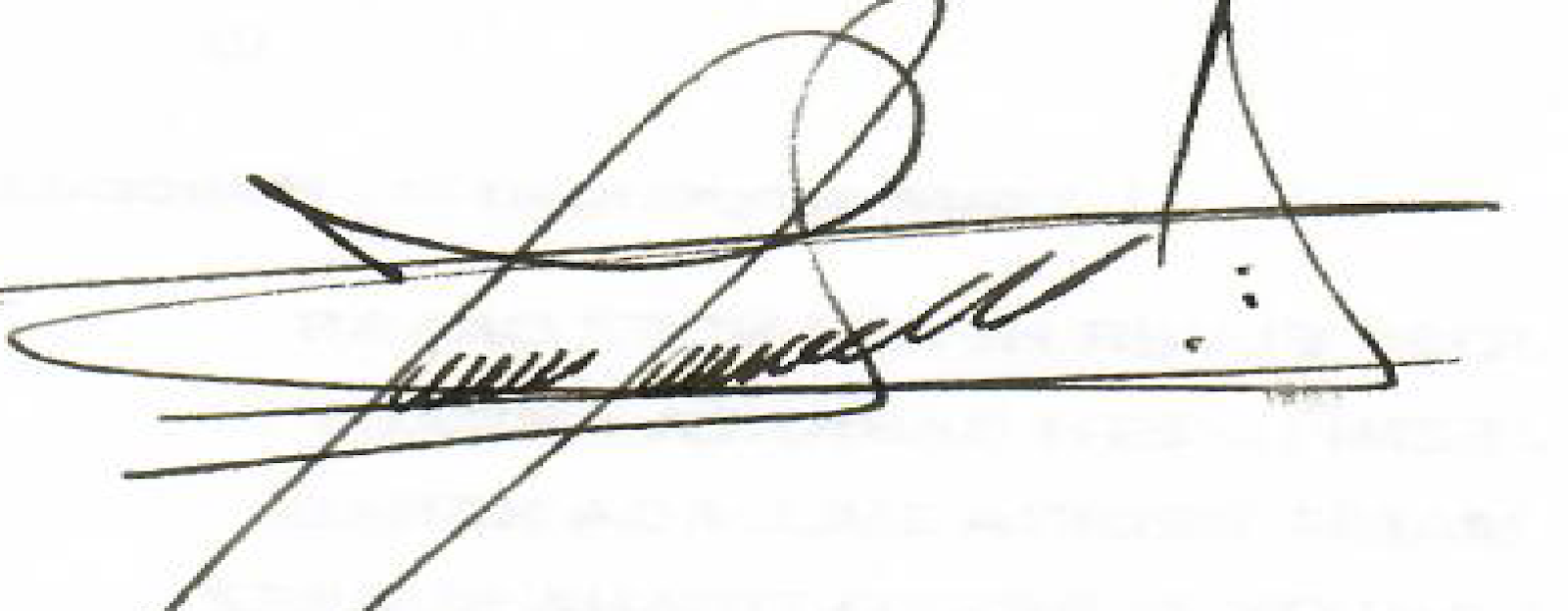
**JAMES MOSQUERA TORRES** **JUAN CARLOS WILLS OSPINA**

CITREP 6 Chocó - Antioquia Representante a la Cámara por Bogotá



**GILMA DÍAZ ARIAS MÓNICA KARINA BOCANEGRA**

Representante a la Cámara Representante a la Cámara

Departamento del Caquetá Departamento de Amazonas



**MODESTO AGUILERA VIDES**

Representante a la Cámara por Arauca Representante a la Cámara

Periodo Constitucional 2022-2026 Departamento del Atlántico



**JOSÉ ELIECER SALAZAR LÓPEZ ÁLVARO LEONEL RUEDA**

Representante a la Cámara Representante a la Cámara

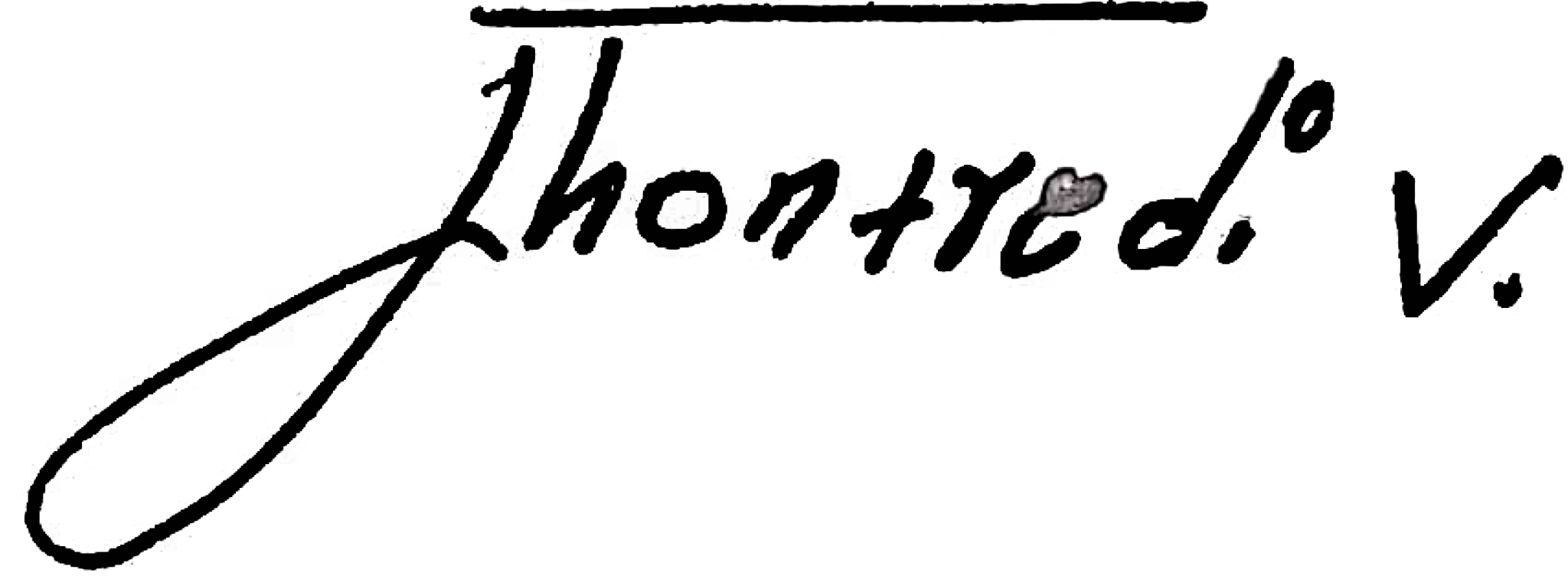
Departamento del Cesar Departamento de Santander

**JHOANY CARLOS ALBERTO PALACIOS MOSQUERA**

Representante a la Cámara

Departamento de Chocó

***Proyecto de Ley “Por medio de la cual se delimitan las facultades reglamentarias de las autoridades territoriales sobre restricción vehicular y se dictan otras disposiciones”***



**JHON FREDI VALENCIA CAICEDO**

Representante a la Cámara

CITREP No. 11 Putumayo

**REFERENCIAS**

Acevedo, J.; Bocarejo Suescún, J. P.; Echeverry, J. C.; Lleras, G.; Ospina, G.; & Rodríguez, A. (2009). *El transporte como soporte al desarrollo de Colombia: una visión al 2040*. Universidad de los Andes, Ediciones Uniandes.

Acevedo, J. (2009). Resumen del libro El transporte como soporte al desarrollo de Colombia. Una visión al 2040. *Revista de ingeniería, 29*, 156–162. DOI: <https://doi.org/10.16924/revinge.29.18>

Almeida, A. (Febrero 19, 2020). Pico y Placa: ¿hasta cuándo? *RPP Noticias*. Recuperado de <https://rpp.pe/columnistas/alexandrealmeida/pico-y-placa-hasta-cuando-noticia-1246716>

Aguirre López, A. (2011). *Posibles relaciones entre la implementación del pico y placa de 14 horas y el aumento del parque automotor privado de la ciudad de Bogotá*. Universidad de los Andes. Recuperado de <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/14577/u462422.pdf?sequence=1>

Camargo Díaz, E. J. (2017). El “Pico y placa” en Bogotá: ¿peor el remedio que la enfermedad? *Revista Contexto (Bogotá, Colombia), 47*, 141-175. DOI: <https://doi.org/10.18601/01236458.n47.07>

Medina Durango, C.; & Vélez, C. E. (2011). *Aglomeración económica y congestión vial : los perjuicios por racionamiento del tráfico vehicular*. Banco de la República.

Remache Coyago, A. P.; Celi Ortega, S. F.; & Peña Pinargote, A. J. (2017). Análisis de la aplicación del pico y placa en la ciudad de Quito. *INNOVA Research Journal*, *2*(6), 136–142. <https://doi.org/10.33890/innova.v2.n6.2017.300>

Tobón Orozco, D.; Vasco Correa, C. E.; & Gómez Olivo, B. L. (2010). *Restricción vehicular y regulación ambiental : el programa “Pico y Placa” en Medellín*. Universidad de Antioquia, Fac. de Ciencias Económicas.

Villamizar Londoño, J. P. (2012). *Análisis de una política de restricción a la circulación como estrategia para combatir la congestión vehicular*. Universidad de los Andes. Recuperado de [https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/11772/u622563.pdf?sequence=1&isAllowed=](https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/11772/u622563.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

1. Acevedo, J.; Bocarejo Suescún, J. P.; Echeverry, J. C.; Lleras, G.; Ospina, G.; & Rodríguez, A. (2009). *El transporte como soporte al desarrollo de Colombia: una visión al 2040*. Universidad de los Andes, Ediciones Uniandes, p. 29. [↑](#footnote-ref-0)
2. Acevedo, J. (2009). Resumen del libro El transporte como soporte al desarrollo de Colombia. Una visión al 2040. *Revista de ingeniería, 29*, 156–162, p. 157. <https://doi.org/10.16924/revinge.29.18> [↑](#footnote-ref-1)
3. Elaboración propia, teniendo en cuenta la información suministrada en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Véase: *Parque Automotor Registrado en RUNT*. Recuperado de <https://www.runt.com.co/runt-en-cifras/parque-automotor?field_fecha_de_la_norma_value%5Bvalue%5D%5Byear%5D=2022> [↑](#footnote-ref-2)
4. Medina Durango, C.; & Vélez, C. E. (2011). *Aglomeración económica y congestión vial : los perjuicios por racionamiento del tráfico vehicular*. Banco de la República, p. 8. [↑](#footnote-ref-3)
5. Tobón Orozco, D.; Vasco Correa, C. E.; & Gómez Olivo, B. L. (2010). *Restricción vehicular y regulación ambiental : el programa “Pico y Placa” en Medellín*. Universidad de Antioquia, Facultad de Ciencias Económicas, p. 7. [↑](#footnote-ref-4)
6. Medina Durango, C.; & Vélez, C. E. (2011). *Ibídem*, p. 13. [↑](#footnote-ref-5)
7. Aguirre López, A. (2011). *Posibles relaciones entre la implementación del pico y placa de 14 horas y el aumento del parque automotor privado de la ciudad de Bogotá*. Universidad de los Andes, p. 11. Recuperado de <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/14577/u462422.pdf?sequence=1> [↑](#footnote-ref-6)
8. Tobón Orozco, D.; Vasco Correa, C. E.; & Gómez Olivo, B. L. (2010). *Ibídem*, pp. 7-8. [↑](#footnote-ref-7)
9. Camargo Díaz, E. J. (2017). El “Pico y placa” en Bogotá: ¿peor el remedio que la enfermedad? *Revista Contexto (Bogotá, Colombia), 47*, 141-175, p. 166. DOI: <https://doi.org/10.18601/01236458.n47.07> [↑](#footnote-ref-8)
10. Almeida, A. (Febrero 19, 2020). Pico y Placa: ¿hasta cuándo? *RPP Noticias*. Recuperado de <https://rpp.pe/columnistas/alexandrealmeida/pico-y-placa-hasta-cuando-noticia-1246716> [↑](#footnote-ref-9)
11. Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Decreto No. 003 de 2023, *”Por medio del cual se dictan disposiciones para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos automotores de servicio particular dentro del perímetro urbano de Bogotá y se dictan otras disposiciones”.* [↑](#footnote-ref-10)
12. Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Decreto No. 003 de 2023. *Ibídem*. [↑](#footnote-ref-11)
13. Medina Durango, C.; & Vélez, C. E. (2011). *Ibíd*., p. 31. [↑](#footnote-ref-12)
14. Villamizar Londoño, J. P. (2012). *Análisis de una política de restricción a la circulación como estrategia para combatir la congestión vehicular*. Universidad de los Andes, p. 16. [↑](#footnote-ref-13)
15. Villamizar Londoño, J. P. (2012). *Ibídem*, p. 16. [↑](#footnote-ref-14)
16. Tobón Orozco, D.; Vasco Correa, C. E.; & Gómez Olivo, B. L. (2010). *Ibídem*, p. 26. [↑](#footnote-ref-15)
17. Medina Durango, C.; & Vélez, C. E. (2011). *Ibíd.*, p. 13. [↑](#footnote-ref-16)
18. Bocarejo Suescún, J. P. (Director). (2015). *¿Cómo mejorar la movilidad de los bogotanos? : 2016 - 2020*. Universidad de los Andes - Cámara de Comercio de Bogotá, p. 36. [↑](#footnote-ref-17)
19. Bocarejo Suescún, J. P. (Director). (2015). *Ibídem*, p. 16. [↑](#footnote-ref-18)