



## INFORME SUBCOMISIÓN ACCIDENTAL PROYECTO DE LEY 188 DE 2022 CÁMARA

Bogotá, diciembre 15 de 2023

Honorable Representante  
**ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS**  
Presidente  
Cámara de Representantes

**Asunto:** Informe de la subcomisión accidental para el estudio y análisis de las proposiciones radicadas al articulado de la ponencia para segundo debate del Proyecto de Ley N° 188 de 2022 Cámara “*Por medio de la cual se exonera a todas las personas con discapacidad del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes por todas las carreteras y autopistas de Colombia, modificando y adicionando artículos de la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones*”.

Respetado Presidente reciba un cordial saludo,

De manera atenta, nos permitimos remitir el Informe de la subcomisión Accidental para el estudio y análisis de las proposiciones radicadas al articulado de la ponencia para segundo debate del Proyecto de Ley del asunto.

### 1. TRÁMITE EN PLENARIA

En consideración al trámite legislativo que se adelanta en el Congreso de la República del Proyecto de Ley que tiene por objeto exonerar del pago de peajes a personas con discapacidad de todas las vías en Colombia, y que en el marco del mismo, en sesión plenaria del día martes 29 de agosto de 2023, fue discutida y aprobada proposición sustitutiva suscrita por los Honorables Representantes JOSE OCTAVIO CARDONA y EDWARD SARMIENTO, la cual propone la suspensión del debate de este proyecto de ley y crea una subcomisión para redactar el proyecto de ley EXONERACION PEAJE A PERSONAS CON DISCACIDAD, en los siguientes términos; la subcomisión tomará el tiempo que el ponente determine necesario para traerlo de nuevo a la plenaria y será el ponente quien determine quién acompañará esta subcomisión. La proposición principal de archivo del proyecto de ley de los Honorables Representantes JOSE OCTAVIO CARDONA, HERNAN CADAVID, PIEDAD CORREAL Y OSCAR VILLAMIZAR fueron respectivamente retiradas.

Ahora bien, la Ley 5 de 1992 regula en sus artículos 34 y 66 las comisiones accidentales, su funcionamiento y alcance. En el mismo sentido, la Corte Constitucional en Auto 119 de 2006 aclara los alcances de dichas comisiones:

*“(…) Las comisiones accidentales son órganos designados por (el pleno de una cámara o por las comisiones permanentes) para adelantar una labor específica. Sus competencias derivan de un acto de creación y poseen voluntad propia e independiente sujeta solamente al cometido o finalidad que persiguen y no a la tutela de quien las crea. Las comisiones accidentales están expresamente previstas en el artículo 66 de la Ley 5ª de 1992 para cumplir “misiones y funciones específicas, (...)”*

Por su parte, el numeral 2 del artículo 114 numeral de la ley 5° de 1992, define como proposición sustitutiva, la que tiende a reemplazar a la principal, y se discute y decide primero en lugar de la que se pretende sustituir. Aprobada la sustitutiva, desaparece la principal; lo que, sumado a la aclaración de la Corte antes citada, ni la proposición ni la comisión accidental interrumpen o suspenden el trámite del proyecto de Ley en el que quiere ingerir, ni puede suplirlo el trámite o el texto por completo desconociendo la jerarquía de la Comisión Constitucional encargada del estudio del proyecto en su origen.

Que, en virtud de lo anterior, esta Comisión Accidental designada por la Honorable Cámara de Representantes y en el marco de su finalidad anunciada en la misma sesión plenaria, *“(...) de acuerdo con la proposición que presentaron secretario, le vamos a dar el término que el ponente considere necesario para traerlo a la plenaria una vez lo tenga finalizado, lo presenta la plenaria y lo agendamos para traerlo a segundo debate. (...)”*, a sabiendas del trabajo de socialización realizado con anterioridad por los congresistas que hacen parte de la Comisión Constitucional de origen y respetuosos de los resultados y del texto presentado a la Honorable Plenaria de la Cámara de Representantes, se presenta el informe en el término establecido y dentro del marco constitucional y legal derivado del acto de creación.

## 2. SINTESIS DE LA SESIÓN PLENARIA DEL 29 DE AGOSTO DE 2023

Luego de anunciado el proyecto de ley, el Secretario anuncia que hay 4 proposiciones de archivo, suscritas por los Honorables Representantes PIEDAD CORREAL, JOSE OCTAVIO CARDONA, HERNAN CADAVID Y OSCAR VILLAMIZAR.

El Honorable Representante OCTAVIO CARDONA manifiesta los siguientes argumentos en su proposición de archivo, no obstante, el alcance del proyecto en algunos apartes del articulado desborda sus posibles efectos. El proyecto de ley en lo que refiere al análisis de impacto fiscal, asevera que, dado el bajo porcentaje de vehículos que son de propiedad de personas con discapacidad, no establece cifras ciertas a fin de corroborar la información. Asimismo, el proyecto no consideró en ningún momento las relaciones contractuales entre el Estado y particulares que se establecen para este tipo de negocios jurídicos, el rubro de recaudo vía peajes es un factor predominante y es la figura mediante la cual los conceptos de los concesionarios basan y fijan su ejercicio económico y otras justificaciones.

A su vez, y en igual sentido, los Representantes HERNÁN DARÍO CADAVID, ÓSCAR LEONARDO VILLAMIZAR y PIEDAD CORREAL solicitan el archivo del proyecto, manifestando que, si bien su objeto es loable, el articulado en su redacción carece de congruencia entre lo objetivo y el procedimiento para lograrlo. Agrega la Honorable Representante Correal, *“(...) no se puede descartar lo loable del proyecto, qué bueno que*

*pudiéramos hacer que las personas con discapacidad; pues se pudieran mover en el territorio nacional con algún tipo de exoneración de estos peajes. Pero hay varias circunstancias que me motivaron para presentar esta proposición de archivo, concretamente leyendo el proyecto veo incongruencias, tanto en redacción como en claridad para poder hacer efectivo el proyecto. (...)”*

El Honorable Representante OCTAVIO CARDONA, manifiesta frente a su proposición de archivo lo siguiente, *“(...) El fin es del todo noble, no tengo ninguna duda que el propósito de su iniciativa es noble con una*

*comunidad que lo necesita, pero, yo también presenté una proposición adicional de aplazamiento. (...) este proyecto de ley yo creo presidente que debería nombrarse una subcomisión para que se corrigieran todos los errores y algo que es fundamental no vaya a ser que aquí se apruebe una exoneración violando el artículo 294 de la Constitución Política. (...)*”

El Honorable Representante HERNAN CADAVID, manifestó lo siguiente, “(...) hemos suscrito, también está intención de archivo y se han dado razones muy concretas, es un proyecto que tiene muchísimas falencias de redacción y de aplicación técnica. Va a tener cualquier cantidad de problemas en materia de igualdad de derechos, hoy abrimos una compuerta para la exoneración del pago de peajes por todas las carreteras y autopistas para las personas con discapacidad, mañana por vía de igualdad será otro sector con alguna condición, quien también vaya a hacer esa solicitud ya no por vía legal, sino por vía de tutela. (...) (...) La Representante Katherin Juvinao acaba de decir una cosa cierta, hay peajes que son responsabilidad del INVIAS, hay otros que son propios de las concesiones viales en la medida que se incorpora una nueva condición de estas, abrimos otra compuerta enorme para las demandas o una serie de demandas contra el estado colombiano por el incumplimiento de los contratos de concesión. Esas consideraciones no se están teniendo presentes en este proyecto. Yo creo que hay que ir es por el archivo directo del proyecto porque es muy difícil una reformulación por vía de una subcomisión en la medida que el proyecto estructuralmente está mal. (...)”

Mientras transcurre el debate del proyecto de ley, se determina tomar la proposición sustitutiva del Honorable Representante JOSE OCTAVIO CARDONA junto con proposición principal del Representante EDUARD SARMIENTO, solicitando la suspensión del debate de este proyecto de ley y la creación de una subcomisión accidental para el estudio y análisis de las proposiciones radicadas al articulado de la ponencia para segundo debate del proyecto de ley N° 188 de 2022 Cámara. Teniendo en cuenta que mientras se daba el debate pues los Honorables Representantes que solicitaban el archivo de este proyecto de ley finalmente desistieron de su pretensión inicial, respaldando finalmente la intención de la creación de una subcomisión para mejorar la redacción en el articulado de este proyecto de ley.

### **3. INTERVENCIONES DE LOS HONORABLES REPRESENTANTES DURANTE EL DEBATE**

#### **H.R EDUARD SARMIENTO**

Menciona que hay varios países en los que se ha avanzado bastante en los derechos de las personas en condición de discapacidad o diversamente hábiles. Se han logrado este tipo de medidas dirigidas a asegurar las condiciones de movilidad para personas en condición de discapacidad que se mueven en vehículos, pero que evidentemente, producto de los gastos que ocasionan sus propias condiciones y la normal dificultad que tienen para asegurarse otras actividades económicas, los cuidadores y cuidadoras, pues requieren de este de este tipo de apoyos.

El impacto positivo que generaría esta iniciativa en la forma como se menciona desde la ponencia, además revisando el proyecto de ley es relativamente mínimo el impacto que genera beneficiar a una población a la cual históricamente no le hemos proporcionado unas condiciones adecuadas de dignidad y calidad de vida, la cantidad de viajes, la cantidad de desplazamientos que hay entre municipios, de tal manera es complejo pensar que una persona con discapacidad pase demasiados peajes en un mismo recorrido.

Esta población es mucho menor, incluso que los números que aquí se establecen, como las personas digamos legalmente identificadas como personas en condición de discapacidad con sus distintos cuidadores y cuidadoras. También hay que decir que buena parte de las dudas que se han venido acercando en el debate, pues se han venido también resolviendo en el proceso de discusión el debate anterior y también en la llegada a esta ponencia, coincido con la Representante Piedad Correal en que hay que hacer unas correcciones de orden, pues de redacción y de forma que no significa que cambie el sentido, que haga ininteligible el sentido del proyecto de ley, sino simplemente que hay que corregirlo.

### **H.R CARLOS ALBERTO CARREÑO**

En defensa del debate al proyecto de ley, este es el País de América latina que más peajes tiene; 168 casetas de peaje hay en este país, sigue México, lo sigue Brasil que tiene 120 casetas de peaje; un país que tiene cuatro veces la población de Colombia y casi 7 veces su área geográfica. El problema aquí no solo está en la cantidad de peajes, efectivamente, es que este proyecto abre una discusión interesante, sino los propietarios de esos peajes son quienes les genera la preocupación y la duda de quien correrá con esos gastos.

Qué es lo que propone este proyecto de ley, simple y sencillamente garantizarle a una población a la que se le han vulnerado históricamente a sus derechos, una reivindicación sencilla, básica. Países como México, Ecuador, Canadá, Irlanda, Inglaterra, España, Sudáfrica, India y hasta el estado de la Florida tienen políticas similares. ¿Por qué Colombia no puede avanzar en esa dirección?. Es entendible que acá en Colombia las concesiones son privadas, y cómo funciona el negocio de los peajes, porque el uso de las carreteras en Colombia se convirtió en un privilegio, porque además se castiga a la población en situación de vulnerabilidad, incluso a la población que tiene una situación de discapacidad.

Este proyecto puede ser mejorado seguramente, pero esto no puede ser hundido con argumentos que no van al caso y que no tienen que ver en esencia con lo que aquí se está discutiendo.

### **H.R DANIEL CARVALHO**

Como miembro de la comisión sexta por la cual pasó este debate y como 1 de los firmantes de este proyecto, yo le solicito al Representante Baracutao que después de escuchar a los compañeros, aceptemos la creación de una comisión que permita mejorar el proyecto y aplazar el debate, que no archivarlo, porque no estoy de acuerdo con lo que manifiesta el Representante Cadavid de que esto tiene fallas estructurales.

Yo sí creo que tenemos que legislar y tener acciones afirmativas en pro de la población con discapacidad que sufre muchísimo en este país, pero sí podemos compañero Pedro mejorar este proyecto para que su trámite por el Congreso sea más expedito y no tenga este tipo de obstáculos.

### **H.R DAVID RACERO**

Pasamos una proposición con el representante Edward Sarmiento también de mi bancada, en el mismo sentido, que el representante Cardona, solicitando el aplazamiento de este debate y la creación de una subcomisión de trabajo. Compartimos, por supuesto el espíritu genuino y loable representante de Baracutao de lo que significa hacer acciones afirmativas contempladas en un estado social de derecho, sobre todo con población en

condición de vulnerabilidad, como es las personas en condición de discapacidad.

Sin embargo, también escuchando el representante Carreño, claro, hay un debate más de fondo que tiene que ver justamente con el tema de los peajes, que sí es verdad en Colombia estamos con una deuda; especialmente de este congreso, en hacer ese tipo de debates los cuales se han planteado antes, pero eso no quiere decir que no podamos volverlo a retomar. Creo que, para darle continuidad y como en un sentido entiendo yo solidario también de las diferentes bancadas que reconocen el carácter positivo de este proyecto respecto a las personas en condición de discapacidad, se suspenda este debate y se cree la subcomisión de trabajo.

### **H.R. IRMA LUZ HERRERA**

En el mismo sentido, creo que el proyecto tiene un propósito loable, está dirigido a brindar un apoyo económico a personas con discapacidad y es muy importante que también sepamos estimados representantes que una gran mayoría de las personas con discapacidad se concentran en estratos 1, 2 y 3, pero además muchos de ellos necesitan también transportes especiales o también viajar desde sus veredas o de los municipios a las ciudades o a las áreas metropolitanas para solicitar citas médicas, no solamente para viajes recreativos.

Entonces creo que es importante que lo podamos ver corregido de pronto los aspectos de forma y quisiera apoyar esa propuesta de crear una subcomisión para lograr estudiarlo, viabilizarlo y poderle brindar también a esta población que necesita muchos apoyos, no solo este, pero que podamos también darle un mensaje de apoyo a esta población.

### **H.R JAIME SALAMANCA**

Este proyecto tiene muchos beneficios y lo votamos en comisión sexta de manera unánime porque entendimos que este tipo de acciones afirmativas, sin duda alguna, que favorecerán mucho a un grupo poblacional que reclama del Congreso y del Gobierno un apoyo mucho más importante. Se ha dicho acá que ese proyecto tiene dificultades en términos de redacción y que se puede mejorar a través del concurso de varios colegios en una comisión accidental y estoy de acuerdo, apoyaré y votaré positivamente esa posibilidad.

Pero no quiere decir esto que las exoneraciones en peajes no existan en nuestro país ni en otros países y que acá no se puedan materializar, además, el proyecto tiene unas reglas claras respecto a los criterios para la exoneración en los peajes y adicionalmente establece que el certificado de condición de discapacidad, forman los criterios establecidos en el Ministerio de salud para tal fin para tal grupo poblacional y que solamente podrá ser beneficiario un vehículo. Además, incluye familias cuidadoras de personas con discapacidad, así que debe seguir su trámite.

### **H.R. DUVALIER SANCHEZ**

Continúo mencionando el concepto favorable que tiene el proyecto por parte del Ministerio de salud, donde el Ministerio dice que puede emitir el certificado de discapacidad para que podamos reglamentarlo bien y que este beneficio sí llegue a las personas que realmente lo necesitan. Yo sí creo en que las personas que tienen una discapacidad, todo lo que pueda hacer el Congreso, todo lo que puede hacer el Estado para ayudarles a que tengan un proyecto de vida, que tengan ingresos, de que puedan salir adelante, hay que hacerlo.

Ahora bien, yo escuchándolos a todos, también quedo como con la conclusión de que aquí en el Congreso hacemos leyes y desde acá también sabemos que entonces en el pueblo van a buscar la manera de hacer la trampa y esa es una mala señal. Yo creo que tenemos la capacidad de hacer buenas leyes y de mandar mensajes donde la cultura de ilegalidad no es la cultura a los colombianos. Porque si no desde el principio es que no hagamos nada, porque el colombiano siempre va a buscar que el esfuerzo argumentativo y legislativo el colombiano va a torcer la ley de alguna manera.

#### **H.R. CAROLINA ARBELAEZ**

Yo veo con muy buenos ojos, que sometemos a consideración la comisión. A mí sí me parece que legislar para la población en condición de discapacidad merece toda la responsabilidad, yo creo que aquí cuando estamos hablando de proyectos que son inviables porque no tienen viabilidad fiscal, pues esto termina siendo un saludo a la bandera. Yo creo que la población en condición de discapacidad merece una atención por parte de este congreso, en legislar para esas madres cuidadoras, para esa cobertura educativa que desafortunadamente no se logra materializar; también para hablar del transporte interno porque finalmente así es como de verdad terminamos resolviendo muchos problemas de la población en condición de discapacidad.

Yo creo que aquí nos tenemos que tomar este proyecto con un alto grado de responsabilidad. Mirar quiénes serían esas poblaciones a las que de verdad llegaría este beneficio, porque si dejamos eso amplio, pues eso se presta, como dice la Representante Juvinao pues para terminar, evadiendo el pago del peaje y eso lo termina pagando el gobierno nacional. Yo creo que aquí sí tenemos que identificar, pues cuál es el grado y pues quien no tenga los recursos para pagar porque si estamos hablando, pues entonces el estrato 6 en condición de discapacidad también terminaría tolerado. Yo creo que esto amerita un debate mucho más profundo.

#### **H.R. PEDRO SUAREZ VACA**

Simplemente para decir que creo que lo que hemos escuchado ya a lo largo de esta de este diálogo o discusión, ha sido precisamente e que la inmensa mayoría, sino todos los congresistas, los representantes que estamos aquí en este salón elíptico, estamos de acuerdo en que se trata de un proyecto que además desarrolla el principio fundamental de la igualdad, porque se trata de equilibrar esas cargas respecto de unas personas que tienen una condición especial y que merecen un apoyo por parte del Estado, en este orden de ideas específico por parte del legislativo y que coincidimos la inmensa mayoría.

El proyecto debe ser mejorado, debe haber muchas precisiones más, debe haber unas condiciones mucho más específicas para determinar quiénes van a ser esas personas que van a tener esa consideración particular para el no pago o mejor la exoneración en el pago de esos peajes, entre otros temas. Entonces Presidente estoy anunciando desde ya también mi voto favorable a la creación de esa comisión, esa subcomisión que mejorara el texto de este proyecto de ley y solicitarle a la mesa directiva y particularmente a usted, que preside hoy esta Plenaria que se disponga de una vez el término específico y que va a disponer esa subcomisión para emitir su concepto o su nuevo proyecto, una vez lo haya arreglado, de manera que no se nos convierta en lo que ya se advirtió por parte de otros compañeros y compañeras que este proyecto queda en una subcomisión para que finalmente sea archivado.

## **H.R. HERACLITO LANDINEZ**

Gracias por este proyecto y gracias por defenderlo porque significa defender el principio de la solidaridad en este país, necesitamos más acciones afirmativas, pero sobre todo el principio de solidaridad que se aplique entre los diferentes colombianos y entre los diferentes sectores y que nosotros, los que tengamos algunos privilegios ayudemos a los que no tanto los tienen. Las personas en situación de discapacidad y sus cuidadores reciban ese principio de solidaridad de parte del Estado. Como Pacto Histórico, nosotros acompañamos este proyecto, reconocemos el proyecto, pero sobre todo ahorita escuchándolo. Si usted ha planteado la proposición de aplazar la discusión de aplazar el debate, estamos acá para acompañarlo, para apoyarlo y para seguir adelante.

## **H.R. DAVID ALEJANDRO TORO**

Yo iba a votar positivo este proyecto ya que como venía de comisión sexta y como han dicho que pasó con todos los votos en esta comisión; porque creo que en el proceso que faltaba en los siguientes debates se podrían haber hecho estas correcciones. Estas perfecciones a este a este proyecto, pero pues ahora si el ponente hace esta propuesta pues apoyaré la creación de la subcomisión.

Recordar que esto no es nuevo, en muchos países ya funciona, en Estados Unidos, en España, en Italia, para personas con discapacidad, pero es que también funciona para acceso al transporte eléctrico, funciona en algunas horas pico cuando el carro va lleno de personas. O sea, sí se hace para esos casos, porque no hacerlo para personas con discapacidad, así que yo quiero invitarlos en esta plenaria a que sigamos trabajando y profundizando en este y otros casos que equilibren la cancha para personas con discapacidad, sino que inclusive nos comencemos a preguntar desde esa subcomisión, cómo más podemos popularizarlo.

Sé que hay un asunto ahí que seguramente se encontrará, y tal vez tuvo en cuenta el Ministerio de Hacienda, es que, como están privatizados los peajes en este país, va a tocar negociar con ellos y pues son los primeros que no van a querer que esto pase, entonces quisiera que esa subcomisión piense en positivo en estas personas y para las minorías y no nos dejemos presionar también del tema de los negocios, porque si no, no terminaríamos negociando nunca para las minorías excluidas de este país y felicito a comunes por este proyecto.

## **H.R. DORINA HERNANDEZ**

Igualmente me sumo a este proyecto de ley, también recordando que las personas con estas discapacidades; en estas condiciones hacen parte de esa gran mayoría que no goza de las mejores condiciones de vida en este país, son parte de lo que hemos llamado es la Colombia profunda. Y es allí en estas poblaciones que han estado históricamente excluidas que se deben mejorar condiciones para tener buen goce de una vida digna en la que nosotros nos tenemos que ocupar, principalmente en legislar a favor de esta población.

Me preocupa que esta Comisión no vaya a quedar para dilatar un asunto en el cual nosotros debemos ocuparnos, que como aquí se ha dicho, es parte de esa equidad de desigualdad y de la necesidad de poder atender a esta población que en su mayoría no goza de las condiciones de vida digna. Por lo tanto, también me sumo a esta comisión respaldo la necesidad de que saquemos adelante este tipo de iniciativas.

## **H.R. GABRIEL PARRADO**

Para que nos quede una ilustración de que posiblemente en Colombia estamos atrasados en este proceso. En Alemania, en Bélgica, en Dinamarca, en Países Bajos, en Suecia, en Albania, en Estonia, en Islandia, en Finlandia, en Lituania, Luxemburgo, en Ucrania y en Argentina; estas iniciativas ya están implementadas.

Y me permito leer lo siguiente, porque posiblemente en ese proceso podemos encontrar la luz de lo que andamos buscando, porque cuando dice, se trata del segundo trámite enteramente digital; para personas con discapacidad que disponemos dentro de la Argentina. El perfil digital ciudadano de nuestro país, que cuenta con más de 19.000.000 de personas registradas.

Es un trámite digital que va a simplificar el traslado, es un trámite digital que se realiza simplemente con un clic en Argentina y no necesita cada que pase por el peaje de mostrar un certificado que tiene una discapacidad, así que les hacemos el llamado para que aprobemos este proyecto con el mejoramiento de la comisión accidental, pero que nos pongamos a la par de países como Argentina, que con un solo clic simplemente la persona puede pasar el peaje porque ya está registrado en un sistema digital. Olvidémonos de todas las tramitologías que están pensando que hay que hacer y de todas las trampas que se pueden hacer con este proyecto.

## **H.R. JORGE ELIECER SALAZAR**

No nos vamos por las ramas y les recomiendo muy especialmente al ponente y a la subcomisión que vayan a crear, tener en cuenta algo, el 80 y tanto por ciento aproximadamente de los peajes de este país son de concesiones, están concesionados, es una forma del Gobierno de pagarle a esas concesiones la construcción de las carreteras. Ahora, si lo que queremos es darles un subsidio a los discapacitados, pues que lo asuma el Gobierno como lo acaba de decir el Representante que me antecedió, que les den un ficho, les den un carnet para cada vez que pase por el peaje, pasen el carnet y ya, así lo exoneran de cobrar el peaje, pero ese peaje debe pagarlo el Gobierno.

## **H.R. GLORIA LILIANA RODRIGUEZ**

Junto con la representante Tamara Argote Y el representante Wilmer Castellanos, los 3 somos hoy coordinadores de la comisión accidental de discapacidad y cuidadores. Yo no pienso que debe ser una Comisión, pienso que se debe aplazar, trabajarla y de verdad saber qué es lo que vamos a hacer porque tenemos una deuda con la discapacidad y bien lo decía también la Representante Carolina Arbeláez, hay que ser rigurosos son quienes beneficia este proyecto de ley porque terminan exonerados también y pasando estratos 5 y 6, entonces sí considero que debemos de trabajar para pasar una propuesta responsable para la discapacidad para los colombianos.

## **H.R. OSCAR DARIO PEREZ**

Aquí han hablado mucho sobre el tema de la justicia social que contiene el proyecto sin lugar a dudas, las personas en condición de discapacidad merecen una discriminación positiva. Nadie va a poner eso en duda,

pero también hay que tener presente que, a la hora de tener esos beneficios, que son un subsidio, no se ha mencionado la palabra focalización. Es que hay que focalizar porque la persona puede estar en condiciones de discapacidad, pero puede tener capacidad de pago.

Puede pertenecer a unos estratos que no deberían tener el mismo beneficio que aquella persona que no los tiene. Lo segundo, esta situación de exoneración de pago de peaje no es que el concesionario deje de recaudar porque pase la persona exonerada, eso lo paga o el Estado o el resto de los vehículos, es decir, el resto de la población. Tengamos en cuenta eso para que no vayan a pensar que es que eso se exonera y ya, no, el ya implica que el resto de los consumidores de esa vía o de los que la utilizan van a pagar por los que dejen de pagar con justicia. No nos vamos a oponer a eso o si no lo debe pagar el gobierno.

#### **H.R. JORGE ALEJANDRO OCAMPO**

Cabe recordar presidente que aquí cada 36 km hay un peaje, que tenemos de los países más caros del mundo. Mientras que hay peajes en Miami que cuestan 500 pesos, 400 pesos, 1.200 pesos, 1.600 en España, acá los peajes más baratos son de 10.000 pesos, llegan hasta 24.000 pesos. Cada 36 km, un peaje, las clases medias no están saliendo a hacer turismo a distintos municipios de Colombia porque se gastan la plata en gasolina y peajes.

Sería interesante, compañeros del Congreso que pensáramos en bajar los pasajes para todo El Mundo en Colombia, en no permitir peajes que no fueran mínimamente cada 150 km en Colombia, pero acá tenemos un peaje cada 10 minutos y eso hace que encarezca todo, la comida, el comercio, el turismo. Y que cuando hablamos acá nosotros que queríamos dar una esperanza al pueblo colombiano de decir que este congreso está pensando en verdad en bajar los costos para el turismo y las familias colombianas.

Yo felicito a este proyecto, porque parece que hay un sector, una población en Colombia que necesita más ayuda que todos, que necesitan movilizarse fuera de los departamentos de los municipios y entre los municipios. El problema de los discapacitados; de una persona, una silla de ruedas en Transmilenio o en el MIO de Cali no tiene sentido, la dificultad de poder desplazar un compañero, un amigo, un familiar a otro municipio es un tema terrible.

#### **4. ANALISIS DEL DEBATE PROYECTO DEL LEY 188-2022 C**

Cerrado el debate del proyecto de ley 188 – 2022 Cámara; quedando en firme la creación de la “subcomisión accidental para el estudio y análisis de las proposiciones radicadas al articulado de la ponencia para segundo debate del Proyecto de Ley N° 188 de 2022 Cámara”, haciendo un análisis de las intervenciones de los Honorables Representantes; en un nutrido debate se escucharon todo tipo de apreciaciones de esta iniciativa legislativa.

El principal motivo y resaltado por la mayoría de los intervinientes fue la mala calidad en la redacción del articulado; situación que si se tiene dentro del análisis entendiendo como es el procedimiento que esta iniciativa legislativa plantea para que las personas en condición de discapacidad puedan gozar de un beneficio como es la exoneración de pago de peajes, se traduce en mala técnica legislativa. Se debe reconocer que se trató de una observación manifestada por la mayoría de los Representantes intervinientes.

Del mismo modo, por un momento el debate de este proyecto de ley se quiso centrar en cuál era la respuesta del Ministerio de Hacienda frente lo que propone este proyecto de ley; dicho de otra manera, se manifestó por algunos Representantes el contexto de cuál es el funcionamiento de una entidad como la ANI, quien dentro de su misionalidad desarrolla la función de concesionar las obras de infraestructura vial y en donde por el procedimiento de sus negocios la tarifa de peaje es la forma de pago por un tiempo que previamente se señala de manera contractual para utilidad de quienes ejecutaron estas obras.

A ello se debe el concepto negativo emitido por la ANI, como entidad adscrita al Ministerio de Transporte; manifiestan de manera puntual que debido a la misionalidad misma de la Agencia este proyecto generaba un impacto fiscal; debido a que exonerar a una población determinada del pago de peajes no es más que dejar el costo de cada tarifa a cuenta del gobierno nacional si no se tiene claro y previsto quien más asumiría esos costos, situación que los autores entienden y que pretenden defender; a la población con discapacidad se le tiene una deuda histórica en materia de garantía de derechos que lo único que buscan es generar calidad de vida para ellos y sus cuidadores todo esto entendido desde el principio de dignidad humana.

Es claro como es el proceso por el cual se hace nueva infraestructura y sus mantenimientos y reparaciones, pero teniendo en cuenta la garantía de derechos fundamentales y en ese orden de ideas el escalamiento de beneficios de las personas en condición de discapacidad, porque no dejar en claro que las concesionarias deben tener un rubro de previsión por concepto de exoneración de peajes para personas con discapacidad.

Cabe destacar también el interés que causa esta iniciativa legislativa a muchos representantes, teniendo en cuenta que no se trata de nada nuevo, este tipo de acciones afirmativas para con la población en condición de discapacidad; para muchos Representantes hizo parte de sus intervenciones compartir que estas experiencias de exoneración en el pago de peajes se practican en muchos países, con diferentes procedimientos en cada nación, pero con el mismo principio de reconocimiento de subsidio gubernamental; basados en la importancia de generar espacios de garantía a la movilidad, el esparcimiento, el relacionamiento con la sociedad y pues es pertinente mencionar también acá el bajo índice de población en condición de discapacidad, por lo que se ha mencionado que el impacto no debe calificarse de lesivo.

Otro asunto que se debe destacar dentro de este debate es el aporte que hicieron varios congresistas; frente a la revisión del articulado y brindar una importante propuesta y análisis frente al beneficio de exoneración de forma focalizada, esto se refiere es a que de acuerdo a la capacidad de pago que tenga una persona en condición de discapacidad deberá asumir el costo de la tarifa del peaje, teniendo en cuenta que no son las mismas dificultades que las que conlleva una persona en los estratos 1, 2 y 3 a la forma como las puede lidiar una persona con discapacidad en que puede tener más privilegios perteneciendo a los estratos 5 o 6, sin embargo esta situación que si bien es un aporte significativo además de interesante dentro de este debate, abre la puerta para que personas con discapacidad que en apariencia parezcan ser personas privilegiadas por estar en estratos sociales 5 o 6, en realidad necesiten de este tipo de beneficios por los motivos que sean y soliciten vía acción de tutela se les reconozca este derecho de forma conexa por sus condiciones de salud.

Del mismo modo, fue un tema que se puso en el debate por algunos representantes el concepto favorable por parte del Ministerio de Salud, es un avance grande la regulación que brinda esta cartera frente a la actualización del certificado de discapacidad con código QR; de hecho se presenta como la oportunidad de zanjar los

inconvenientes presentados en cuanto al procedimiento de exoneración de las personas con discapacidad, es un documento legal y de fácil acceso que no tiene forma de llevarlo a incurrir a fraude ya que es la base de datos oficial del ministerio frente a los censos actualizados de la población en condición de discapacidad. Finalmente, como se ha mencionado en varias ocasiones y lo expresaron casi todos los Representantes, este proyecto de ley es honorable y loable; está encaminado a generar condiciones benéficas y de garantía en materia de movilidad y dignidad humana para las personas con discapacidad.

Como balance frente a este debate suspendido, se destaca un gran respaldo de esta iniciativa por parte de los Representantes, para todos en general un proyecto de ley importante que busca por medio de acciones afirmativas con una población vulnerable como lo son las personas con discapacidad. Valiosos aportes se pudieron tomar dentro de este espacio de debate, indudablemente la invitación se dirigió a realizar un estudio juicioso de las experiencias internacionales para implementar el mejor proceso y tener el resultado de exoneración del pago de tarifas de peaje para las personas con discapacidad. Frente al tema de hacer la focalización de la población si bien es un aspecto importante de revisar pues su plantean ciertos inconvenientes a futuro, teniendo en cuenta las reclamaciones por derecho a la igualdad para aquellos que no reciban este beneficio.

## **5. BALANCE PROPOSICIONES Y ARTICULADO PROPUESTO.**

### **5.1 Proposiciones de Archivo:**

Antes de iniciar la revisión de cada una de las proposiciones, es necesario mencionar que existen propuestas de archivo del proyecto de ley presentadas por el H.R José Octavio Cardona Leon, el H.R Hernán Darío Cadavid y el H.R Óscar Leonardo Villamizar Meneses. Entre las razones que exponen los Representantes para respaldar la solicitud de archivo se encuentran:

- La ambigüedad en el alcance e impacto fiscal del proyecto.
- La falta de consideración de las relaciones contractuales en las concesiones de peajes.
- La redacción deficiente y la falta de claridad en el articulado.
- Las inconsistencias en los instrumentos de implementación y aplicación material de la norma.
- La carencia de herramientas para prevenir fraudes masivos.
- Los problemas en la verificación de posibles beneficiarios y
- Las dificultades para definir y verificar los requisitos y condiciones.

-

Se destaca la falta de precisiones en el alcance y los efectos fiscales del proyecto, especialmente en lo que respecta al bajo porcentaje de vehículos propiedad de personas con discapacidad. Asimismo, también se considera un posible problema la omisión de considerar las relaciones contractuales existentes entre el Estado y los particulares involucrados en las concesiones de peajes. La redacción del proyecto es calificada como confusa y carente de claridad en aspectos críticos como requisitos, acreditación, vigilancia y control, lo que implica potenciales problemas de aplicación. Los instrumentos propuestos, desde declaraciones extra juicio hasta tecnología en peajes, presentan vacíos jurídicos y riesgos de defraudación masiva. La ausencia de herramientas claras para prevenir fraudes, sumada a inconsistencias en la verificación del beneficio, plantea dudas sobre la efectividad del control. Finalmente, se subrayan incongruencias en requisitos y condiciones, como la falta de definición sobre el tiempo de convivencia necesario para acceder al beneficio.

## 5.2. Conceptos de entidades públicas al proyecto:

Los conceptos resaltan la complejidad del proyecto de ley y enfatizan la necesidad de evaluar su impacto fiscal y operativo para garantizar su viabilidad. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) expresa preocupación por el impacto fiscal y la falta de especificaciones sobre la plataforma del Sistema Único de Información. El Ministerio de Transporte destaca riesgos financieros y propone alternativas para evitar efectos adversos en contratos existentes. La Superintendencia de Transporte comparte la inquietud sobre la recuperación de la inversión y subraya la importancia de evitar fraudes. Por último, el Ministerio de Salud y Protección Social destaca la necesidad de ajustar el texto a un lenguaje apropiado y evitar clasificaciones inapropiadas, además de plantear sus preocupaciones por el manejo de la información de esta población.

El MHCP ha expresado sus inquietudes respecto al proyecto de ley mediante dos conceptos técnicos. En ambos casos, se destaca la preocupación por el impacto fiscal que dichas iniciativas podrían generar. La disminución proyectada en el recaudo efectivo por el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) por concepto de peajes es identificada como un factor crítico que podría afectar los ingresos nacionales y, consecuentemente, limitar los recursos disponibles para la ejecución de obras de construcción, rehabilitación y conservación de vías en el país.

El primer concepto, enfatiza la importancia de evaluar la fuente de ingreso adicional para el financiamiento de la iniciativa dado el impacto fiscal que representaría. Se subraya la necesidad de cumplir con el marco normativo vigente, expresamente en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, que exige la explicitación de la compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y la inclusión de los costos fiscales en la exposición de motivos. Además, se resalta la ausencia de especificaciones sobre la plataforma del Sistema Único de Información y los costos asociados que podrían implicar gastos no contemplados en las finanzas nacionales.

En el segundo concepto, el MHCP reitera la necesidad de evaluar cuidadosamente el impacto fiscal sobre los ingresos corrientes del INVÍAS y los costos adicionales asociados a la implementación del sistema de registro propuesto. Se cuestiona la inclusión de excepciones al pago de peajes para vehículos de la Defensoría del Pueblo, argumentando que carece de conexión temática con la iniciativa legislativa. También se destaca la importancia de cumplir con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y de justificar las exenciones propuestas en relación con los tributos de las entidades territoriales, de acuerdo con lo establecido en la Constitución Política.

Según el MHCP las exenciones propuestas podrían ocasionar afectaciones incuantificables en los ingresos corrientes del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) dada la falta de datos concretos que permitan estimar el impacto exacto de las exenciones propuestas. Dado que no se tienen datos de cuántas personas en estado de discapacidad utilizan las vías del territorio nacional, no se puede cuantificar de manera precisa el impacto económico de las exenciones en el recaudo efectivo presupuestado por concepto de peajes. Esta falta de información dificulta la evaluación precisa de cómo las exenciones propuestas afectarían los ingresos corrientes del INVÍAS, lo que hay preocupaciones sobre la sostenibilidad financiera y sus implicaciones para la infraestructura vial. Según el MHCP, otorgar estas exenciones implicaría una disminución en el recaudo efectivo que tiene presupuestado el INVÍAS por concepto de peajes, que para la actual vigencia fiscal tiene un aforo de \$450 mil millones.

Adicionalmente, en el caso de contratos de concesión, las tarifas de peajes no contempladas en el presupuesto y exentas según la propuesta deberán ser compensadas por el Gobierno Nacional mediante el Presupuesto General de la Nación (PGN). Esta compensación se establece como un ajuste determinado por la autoridad reguladora del tema, dada la estructura específica de dichos contratos entre las concesiones y el Estado colombiano.

Dentro de la propuesta se destaca la importancia de la plataforma del Sistema Único de Información, necesaria para el registro y almacenamiento de información sobre los vehículos exonerados. Aunque la implementación de esta plataforma es crucial para garantizar el seguimiento y cumplimiento efectivo de las exenciones propuestas, la falta de especificaciones detalladas y la omisión de los costos asociados a su creación generan preocupaciones sobre la viabilidad financiera y la planificación de recursos. La ausencia de información detallada dificulta la evaluación precisa de los recursos necesarios, planteando preocupaciones del MHCP sobre la viabilidad financiera de la propuesta y su potencial impacto en el presupuesto nacional.

Además, el MHCP menciona que el proyecto de ley puede ser inconstitucional. En virtud de lo planteado en el artículo 294 de la Constitución Política, el pago de los peajes podría considerarse como una fuente endógena de ingresos para departamentos y municipios, por lo que el MHCP advierte sobre un posible desconocimiento de esta disposición constitucional en la redacción del proyecto de ley. Esta situación implica que las exenciones en áreas urbanas de municipios o distritos puedan afectar los recursos de los entes territoriales, incidiendo en los ingresos provenientes del cobro de peajes. Por esta razón, el ministerio plantea la necesidad de evaluar el posible impacto del proyecto de ley sobre los recursos de los entes territoriales, garantizando su conformidad con las disposiciones constitucionales vinculadas a los ingresos de dichas entidades.

El MHCP también advierte que la inclusión de los vehículos de la Defensoría del Pueblo no es conveniente y además no presenta una justificación que respalde esta falta de conexión temática, lo que a su vez viola el principio de unidad de materia, consagrado en los artículos 158 y 169 de la Constitución Política que establece que cada proyecto de ley debe referirse a una misma materia, y su título debe corresponder precisamente a su contenido. En este sentido, se resalta la importancia de que las normas aprobadas guarden relación con el eje temático de la ley y sean sometidas a un adecuado escrutinio en cada etapa del proceso legislativo.

El Ministerio de Transporte también envió un concepto negativo sobre el presente proyecto de ley. Este concepto aborda aspectos específicos que giran en torno a los riesgos financieros, las dificultades operativas, los impactos en los contratos existentes, la necesidad de alternativas y la estimación de recursos para compensar los posibles efectos del proyecto de ley.

El concepto subraya que la exoneración del pago de peajes para personas con discapacidad podría desencadenar riesgos financieros para los concesionarios. La activación de estos riesgos se relaciona con la posibilidad de que los concesionarios deban compensar las pérdidas derivadas de la exoneración. Además, se destaca la complejidad operativa asociada con la implementación de tecnologías, como lectores de rostro, para verificar la presencia de personas con discapacidad en los vehículos. Se argumenta que esto añadiría costos no contemplados previamente en los acuerdos contractuales.

Además, se resalta las complicaciones inherentes a la verificación y control del beneficio propuesto. En particular, se señala la inviabilidad de extender el beneficio dentro de un mismo núcleo familiar. La preocupación radica en la posibilidad de fraude, ya que las personas podrían presentar documentos fraudulentos para acceder al beneficio. Además, se sugiere que el personal en las casetas de peaje podría tener dificultades para identificar de manera efectiva a las personas que cumplen con las condiciones de la exoneración.

Se destaca la preocupación sobre cómo la exoneración propuesta afectaría la estructura tarifaria y los contratos existentes. El cambio en la estructura tarifaria se percibe como un riesgo contractual asignado a la ANI. Además, se resalta la necesidad de compensar económicamente a los concesionarios por la disminución en el recaudo de peajes. La advertencia apunta a la posibilidad de que estos cambios afecten contratos de concesión en ejecución y generen costos fiscales adicionales.

El concepto sugiere la exploración de alternativas más viables, como la categorización especial diferencial para personas con discapacidad. La focalización del beneficio se presenta como una medida crucial para evitar precedentes que puedan generar solicitudes similares de otras poblaciones. La propuesta se inclina hacia limitar el beneficio a casos específicos donde se demuestre que el pago de peajes agrava las limitaciones asociadas a la condición de discapacidad.

Se destaca la falta de información necesaria para estimar los recursos requeridos y la disponibilidad de estos para compensar a los concesionarios. La complejidad radica en desconocer el universo de población que se beneficiaría y en la ausencia de información sobre los patrones de viaje de las personas con discapacidad. Además, se subraya la limitación en la disponibilidad de recursos dentro del marco de gastos del sector transporte, especialmente en contratos de iniciativa privada que no pueden recibir desembolsos de recursos públicos.

El Ministerio de Salud y Protección Social también emitió un concepto para el presente proyecto de ley. En sus consideraciones, se resalta la necesidad de que el texto se ajuste al lenguaje apropiado establecido por la sentencia C-458 de 2015 de la Corte Constitucional. Además, se enfatiza la importancia de evitar el uso de clasificaciones inapropiadas y garantizar la inclusión de todas las poblaciones con discapacidad en los beneficios propuestos por el proyecto de ley. Asimismo, se sugiere que la certificación para acceder a estos beneficios debe mantenerse sin costo para los solicitantes, y se establece la responsabilidad del Ministerio de Salud y Protección Social en la gestión y supervisión de dicho proceso.

Además, el ministerio señala la inconveniencia del texto inicial del proyecto de ley, argumentando que contradice principios adoptados por Colombia en la identificación y caracterización de la población con discapacidad. Aunque reconocen que el proyecto elimina obstáculos para la movilidad de las personas con discapacidad, subrayan la necesidad de alinear el contenido con los conceptos vigentes en el país para garantizar una adecuada identificación y atención de esta población.

La Superintendencia de Transporte ha expresado su preocupación respecto al presente proyecto de ley, a pesar de reconocer su intención de constituir una acción afirmativa en beneficio de la población con discapacidad. El concepto subraya que, según la entidad, el beneficio propuesto podría tener repercusiones negativas en la recuperación de la inversión y en la infraestructura. Asimismo, la Superintendencia señala que el proyecto presenta riesgos en la manera en que pretende verificar la condición de discapacidad, dado que ya existe un procedimiento establecido para certificar dicha condición.

Se destaca la importancia, según el concepto, de emplear el sistema de Registro de Localización y Caracterización de las Personas con Discapacidad (RLCPD) y la certificación de discapacidad para prevenir posibles fraudes. La entidad argumenta que dejar abierta la posibilidad de aceptar otros tipos de documentos podría facilitar el uso fraudulento del beneficio. Además, la Superintendencia de Transporte hace mención de experiencias previas de entidades territoriales que ofrecieron beneficios similares a personas con discapacidad, como exenciones para el pico y placa, las cuales no resultaron exitosas. Se destaca que el registro inicial de beneficiarios experimentó un crecimiento exponencial, convirtiendo la acción positiva en favor de las personas con discapacidad en algo inviable e insostenible.

### **5.3. Propositiones al articulado:**

En el proceso de revisión de las proposiciones y el articulado, se examinó minuciosamente el texto propuesto para cada artículo por cada Honorable Representante. Este proceso implicó la armonización de las disposiciones de la ponencia del proyecto de ley, las proposiciones y la finalidad del proyecto de Ley. En consecuencia, se evaluó cada proposición y las razones que justifican su consideración para cada artículo.

Se presentaron en total 27 proposiciones de modificación del articulado. De estas, 9 no fueron acogidas. Sin embargo, en la mayoría de los casos, la razón no fue el desacuerdo con las proposiciones, sino que debido al enfoque que se le dio al proyecto de ley desde la subcomisión, muchas de ellas ya no eran necesarias debido a la eliminación de algunos artículos. El resto de las proposiciones fueron completamente acogidas, o se acogió el sentido que los autores querían darle a las modificaciones o eliminaciones propuestas. El cuadro siguiente muestra cómo se acogieron las proposiciones.

Cuadro 1. Proposiciones

<b>BALANCE PROPOSICIONES</b>	
Proposiciones presentadas	27
Proposiciones acogidas	7
Proposiciones cuyo sentido fue acogido	10
Proposiciones no acogidas.	10

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
<p><b>Artículo 1°. Objeto.</b></p>	<p><b>Autor: H.R. Juan Pablo Salazar Rivera.</b> La proposición busca incluir en la exoneración del pago de peajes también a los vehículos de propiedad de la Defensoría del Pueblo que estén en cumplimiento de su misionalidad. Esto se hace con el fin de evitar un impacto financiero significativo en las entidades como INVIAS o la ANI, y garantizar que la exoneración esté vinculada a actividades específicas de beneficio social.</p>	<p><b>No se acoge la proposición.</b> La subcomisión accidental considera necesario poner en consideración un nuevo texto en donde se excluya las expresiones relacionadas con la Defensoría del Pueblo. Lo anterior, teniendo en cuenta que el proyecto de Ley busca beneficios para la población con discapacidad, y el texto propuesto busca un beneficio para una entidad pública, cuya misionalidad es transversal a todos los colombianos, y no de manera exclusiva para la población con discapacidad. En otras palabras, no se encuentra cómo relacionar la proposición y el texto de la ponencia con el objeto y materia del proyecto, por lo cual no se cumpliría con el principio de unidad de materia.</p>	<p><b>Artículo 1°. Objeto.</b> Esta ley tiene por objeto exonerar a todas las personas con discapacidad del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes por todas las carreteras y autopistas de Colombia. <del>al igual que los vehículos de la defensoría del pueblo sin importar, si la Administración o manejo del peaje está a cargo del Estado, o de entes privados, o mixto producto de las alianzas público privadas, es decir, los peajes concesionados.</del> <b>Lo anterior sin perjuicio de la Administración o concesión del peaje.</b></p>
	<p><b>Autor: H.R. Luis Miguel López</b> La proposición busca eliminar la exoneración propuesta para los vehículos de la Defensoría del Pueblo.</p>	<p><b>Se acoge la proposición.</b> El proyecto de Ley busca beneficiar a la población con discapacidad, y el texto propuesto para segundo debate busca un beneficio para una entidad pública, cuya misionalidad es transversal a todos los colombianos, y no de manera exclusiva para la población con discapacidad.</p>	

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
	<p><b>Autor: H.R. Carlos Felipe Quintero Ovalle</b> La modificación restringe la exoneración a vehículos automotores tipo automóvil de uso particular de personas con discapacidad y los vehículos de la defensoría del pueblo, excluyendo otros tipos de vehículos. Además, se establece la condición de que los vehículos deben estar en cumplimiento de alguna misión humanitaria o ejercicio de promoción o protección de los derechos humanos.</p>	<p>La adición en la ponencia para segundo debate de estos vehículos hace que el proyecto de ley pierda su propósito original. No se encuentra cómo relacionar la adición en ponencia de “vehículos de la defensoría del pueblo” con el objeto y materia del proyecto, por lo cual no se cumpliría con el principio de unidad de materia</p> <p><b>Se acoge parcialmente el sentido de la proposición.</b></p> <p>El cambio de la redacción “a todas las personas con discapacidad” a “a los vehículos automotores tipo automóvil de uso particular de todas las personas con discapacidad” posibilitaría el beneficio de población no vulnerable y el mal uso de esta medida afirmativa. Por lo que esta parte de la proposición no se acoge.</p> <p>El cambio de “sin importar si la Administración o manejo del peaje está a cargo del Estado, o de entes privados, o mixto producto de las alianzas público privadas, es decir, los peajes concesionados” por “. Lo anterior sin perjuicio de la Administración o concesión del peaje” elimina redundancias y simplifica la estructura del artículo, elimina detalles que pueden considerarse innecesarios o</p>	

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
		repetitivos. Por lo que esta parte de la proposición sí se acoge.	
<p><b>Artículo 2°.</b> Modifíquese el literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993</p>	<p><b>Autor: H.R. José Octavio Cardona León</b> La modificación busca clarificar y restringir la exoneración de tasas y tarifas de peajes a los vehículos automotores tipo automóvil de uso particular y no a los de uso público.</p>	<p><b>Se acoge la proposición.</b>  El literal b) del artículo 21 de la ley 105 de 1993 establece las excepciones al cobro de las tarifas de los peajes. La medida afirmativa que quiere instaurar el presente proyecto de ley, mediante la modificación de este literal, pretende beneficiar la movilidad de una población vulnerable y no establecer un beneficio para privados. La inclusión de la expresión “y/o público” implica que los vehículos que prestan un servicio público, como los buses de transporte intermunicipal, cuya propiedad sea de una persona con discapacidad, o que estén transportando a alguna de estas personas estaría beneficiándose de esta ley. Por lo tanto la proposición es pertinente.</p>	<p><b>Artículo 2°.</b> Modifíquese el literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993 el cual quedará así:</p> <p>b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los cuerpos de bomberos voluntarios, Cuerpo de Bomberos oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, vehículos de las fuerzas militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario (Inpec), <del>vehículos de la defensoría del pueblo</del>, de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial. <del>Y además</del> <b>De igual forma</b>, estarán exoneradas del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes, los vehículos automotores tipo automóvil de uso particular <del>y/o, público, de propiedad de personas con discapacidad</del> e que <b>transporten</b> sean utilizados por personas con discapacidad, <del>que cumplan con los artículos (21.A) hasta el (21.H) de esta misma ley.</del></p>
	<p><b>Autor: H.R. Carlos Felipe Quintero Ovalle</b> La modificación pretende ser más precisa al incluir la condición de transporte de personas con discapacidad como criterio para la exoneración, además de especificar que se refiere únicamente a</p>	<p><b>Se acoge la proposición.</b>  La modificación de “Y además,” a “De igual forma,” no cambia el sentido del articulado, pero sí puede proporcionar un tono más formal en comparación contribuyendo así a mejorar el estilo del proyecto de ley.</p>	

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
	vehículos automotores tipo automóvil de uso particular.	La modificación de "sean utilizados por" a "transporten personas" mejora la claridad del texto. Esta modificación destaca la acción clave que debe llevar a cabo el vehículo para cumplir con la condición de exoneración y elimina posibles interpretaciones erróneas. Al enfatizar el propósito esencial del transporte, que es llevar a personas con discapacidad, se refuerza la intención del proyecto de ley.	
	<p><b>Autor: H.R. Luis Miguel López</b> La modificación busca eliminar la exoneración del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes para los vehículos automotores tipo automóvil solamente de propiedad de personas con discapacidad o utilizados por personas con discapacidad.</p>	<p><b>Se acoge la proposición.</b> El proyecto de Ley busca beneficiar a la población con discapacidad, y el texto propuesto busca un beneficio para una entidad pública, cuya misionalidad es transversal a todos los colombianos, y no de manera exclusiva para la población con discapacidad. La adición en la ponencia para segundo debate de estos vehículos hace que el proyecto de ley pierda su propósito original. No se encuentra cómo relacionar la adición en ponencia de "vehículos de la defensoría del pueblo" con el objeto y materia del proyecto, por lo cual no se cumpliría con el principio de unidad de materia</p>	
Artículo 3°. Adicionar el artículo (21.A) a la	Autor: H.R José Octavio Cardona León	Se acoge el sentido de la proposición.	Artículo 3°. Adiciónese el artículo (21.A)

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
<p><b>Ley 105 de 1993.</b></p>	<p>En esencia, la modificación amplía el alcance del beneficio a aquellos que decidan conducir por sí mismos.</p>	<p>La inclusión de la expresión "también gozarán del beneficio" en la normativa elimina restricciones innecesarias y garantiza que las personas con discapacidad auditiva tengan la opción de ejercer su derecho a conducir si así lo desean. Al reconocer que también podrán beneficiarse, se introduce flexibilidad en el cumplimiento de las normativas, adaptándose a las decisiones individuales de las personas con discapacidad auditiva y asegurando un enfoque más inclusivo. Además, le da sentido a la oración en donde es introducida.</p> <p>Sin embargo, todas las personas con discapacidad quedan acogidas con el beneficio con la redacción más general, sin importar otro tipo de condiciones o consideraciones, de orden de parentesco, filial, consanguíneo, tipo de discapacidad, u otro orden. Por tanto, se entiende recogido el propósito de la proposición, toda vez que la nueva redacción del artículo, propuesta por esta subcomisión, incluye a todas las personas con discapacidad. Para tal efecto, sólo bastará que la persona con discapacidad transite en el vehículo y exhiba la certificación que la acredite como persona con discapacidad.</p>	<p><b>a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</b></p> <p><b>Artículo 21.A)</b> Serán beneficiarios de la exención del pago de peajes <del>los tres (3) siguientes grupos poblacionales. las</del> <b>personas con discapacidad, que transiten en vehículos automotores de uso particular, y cuenten con la certificación de discapacidad que regula el Ministerio de Salud y Protección Social.</b></p> <p><del>1. Las personas con discapacidad propietarias de vehículo automotor que le tengan especialmente adaptado para su conducción.</del></p> <p><del>2. Las personas sin discapacidad propietarias de vehículo que sean familiares o parientes y estén a cargo o respondan económicamente por una o varias personas con discapacidad, incluyendo menores de edad con discapacidad.</del></p> <p><del>Estos familiares o parientes que podrán gozar de la exención serán únicamente cónyuge o compañero(a) permanente, abuelo(a), padre, madre, hijo(a) natural o extramatrimonial, hijo(a) legítimo o legitimado, o hijo(a) adoptado, nieto(a),</del></p>

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
	<p><b>Autor: H.R Carlos Felipe Quintero</b> La propuesta de modificación implica eliminar una parte del artículo original, que quedaría con una redacción más general y sin la especificación de esta excepción. Implica que todas las personas con discapacidad auditiva, independientemente de su elección de conducción o de la existencia de modificación del vehículo, serán beneficiarios.</p>	<p><b>Se acoge parcialmente el sentido y textos de la proposición.</b></p> <p>La no eliminación de la parte del numeral 3 que contiene la expresión "Pero como a este grupo de personas nunca o difícilmente les otorgarán licencia de conducción, entonces se aceptará por lógicas razones que dicho vehículo no esté adaptado, siempre y cuando una tercera persona lo conduzca (familiar o conocido)" se fundamenta en el reconocimiento de las barreras y desafíos que enfrentan las personas con discapacidad. Esta excepción preserva la autonomía de las personas con discapacidad al permitir que un tercero conduzca el vehículo, asegurando que no se vean limitadas en su movilidad y que de igual forma puedan acceder al beneficio planteado. Al mantenerla, se ofrece a las personas con discapacidad la posibilidad de poseer un vehículo, incluso si no pueden conducirlo personalmente.</p> <p>Con la nueva redacción, todas las personas con discapacidad quedan acogidas con el beneficio con la redacción más general, sin importar otro tipo de condiciones o consideraciones, de orden filial, consanguíneo, tipo de discapacidad,</p>	<p>hermano(a), tío(a), sobrino(a).</p> <p><del><b>Parágrafo 1º.</b> uno de estos parientes o familiares hasta el tercer grado de consanguinidad deben anexar una declaración extrajudicial bajo la gravedad de juramento indicando que están a cargo y responden económicamente por la persona con discapacidad, e igualmente indicando que es propietario del vehículo automotor que gozará de la exoneración del peaje.</del></p> <p><del><b>Parágrafo 2º.</b> En el evento de que los parientes o familiares hasta el tercer grado de consanguinidad de la persona con discapacidad posean vehículo, entre ellos y la persona con discapacidad tomaran decisión consensuada de definir cuál de esos 11 vehículos estará exonerado del pago de peajes, ya que esta ley determina en los numerales 1 y 2 de su artículo 21 C que el beneficio aplica para un solo vehículo y que la persona con discapacidad debe estar a bordo del vehículo exonerado al pasar por el peaje.</del></p> <p>3. Las personas con discapacidad visual (ciegos o con baja visión), las personas con discapacidad auditiva (sordos), los cuadripléjicos, las personas con síndrome</p>

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
	<p><b>Autor: H.R Juan Daniel Peñuela Calvache</b></p> <p>En la proposición de modificación, se eliminan las palabras "hijo legítimo o legitimado" del listado de familiares que pueden beneficiarse de la exención, basándose en la Sentencia C-028 de 2020, con el magistrado ponente Luis Guillermo Guerrero Pérez. La justificación para esta eliminación se sustenta en que la expresión "legítimo" contenida en el artículo 1165 del Código Civil es considerada discriminatoria y contraria a la Constitución Política según dicha sentencia.</p> <p>Además, se añade la expresión "hijos de crianza" al listado, respaldada por la Sentencia T-606 de 2013, con el magistrado ponente Alberto Rojas Ríos. Esta sentencia establece que la protección constitucional a la familia no se limita a los vínculos jurídicos o de consanguinidad exclusivamente, sino que también se extiende a las familias de crianza, reconociendo derechos y prerrogativas a quienes integran tales familias.</p>	<p>u otro orden. Por tanto, se entiende recogido el propósito de la proposición.</p> <p><b>Se acoge el sentido de la proposición.</b></p> <p>Las modificaciones propuestas mejoran conceptualmente la redacción del articulado basándose en jurisprudencia de la Corte Constitucional. Sin embargo, con la nueva redacción se hace innecesaria acoger literalmente esta proposición, pero sí su sentido.</p> <p>En ese sentido, todas las personas con discapacidad quedan acogidas con el beneficio con la redacción más general, sin importar otro tipo de condiciones o consideraciones, de orden filial, consanguíneo, tipo de discapacidad, u otro orden. Por tanto, se entiende recogido el propósito de la proposición, toda vez que la nueva redacción del artículo propuesta por esta subcomisión, incluye a todas las personas con discapacidad.</p>	<p><del>de Down, y las personas con múltiples discapacidades que sean propietarias de vehículo automotor. Pero como a este grupo de personas nunca o difícilmente les otorgarán licencia de conducción, entonces se aceptará por lógicas razones que dicho vehículo no esté adaptado, siempre y cuando una tercera persona lo conduzca (familiar o conocido). Parágrafo. Si las personas con discapacidad auditiva leve, moderada, moderadamente severa, severa, grave o profunda, aun a pesar de gozar del beneficio estipulado en el numeral 3 de permitirles que un tercero les conduzca su vehículo. Llegasen a tomar decisión y elección libre y voluntaria de conducir su propio vehículo. Entonces sin excepción y de manera obligatoria deberán cumplir estrictamente con lo estipulado en la Resolución 20223040030355 con su anexo técnico expedida el 31 de mayo de 2022 por el Ministerio de Transporte, o demás normas concordantes que en adelante la modifiquen, adicionen, o derogue.</del></p>

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
	<p>Por último, se elimina el número "11" del texto, ya que no tiene sentido alguno frente a la información contemplada en el contexto del artículo.</p>		
	<p><b>Autor:</b>  <b>H.R Irma Luz Herrera Rodriguez</b>  <b>H.S Ana Paola Agudelo García</b>  <b>H.S Manuel Virguez Piraquive</b>  <b>H.S Carlos Eduardo Guevara Villabón</b>            Se amplía el artículo para incluir un tercer grupo beneficiario: los cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad. Se especifica que estos cuidadores deben hacer parte del registro establecido en la Ley 2297 de 2023 y deben cumplir la labor de transportar a la persona con discapacidad a la que cuidan.</p>	<p>La proposición establece un nuevo grupo de beneficiarios, los cuidadores. Las personas con discapacidad suelen estar a cargo de un cuidador, quien también compone una población vulnerable que en la mayoría de los casos dedican la mayoría de su tiempo al trabajo de cuidado no remunerado por lo que también sería deseable que fueran beneficiarios de este tipo de medidas. Se considera inconveniente esta iniciativa, pues si bien este otro grupo poblacional comparte una suerte común con la discapacidad, no es pertinente en este proyecto, pues cambiaría de manera transversal el proyecto en todo su articulado, y generaría un mayor impacto fiscal.</p>	
	<p><b>Autor: H.R Luis Miguel López Aristizábal</b></p>	<p><b>Se acoge la proposición</b></p>	

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
	<p>Se pretende ajustar el lenguaje para especificar que la exención del pago de peajes se aplicará a vehículos de uso particular.</p>	<p>La modificación busca clarificar que la exención se aplica a vehículos de uso particular y no a cualquier tipo de vehículo automotor. Esta proposición implicaría que haya más certeza sobre los posibles beneficiarios de esta iniciativa y está en línea con el propósito del presente proyecto de ley. Esta proposición fue acogida por la nueva redacción del artículo.</p>	
	<p><b>Autor: H.R José Octavio Cardona León</b> La modificación elimina la especificación de "menores de edad con discapacidad" y simplifica la lista de familiares o parientes elegibles dejando el término hijo de forma general.</p>	<p><b>Se acoge el sentido de la proposición.</b> Todas las personas con discapacidad quedan acogidas con el beneficio con la redacción más general, sin importar otro tipo de condiciones o consideraciones, de orden filial, consanguíneo, tipo de discapacidad, u otro orden. Por tanto, se entiende recogido el propósito de la proposición.</p>	

	<p><b>Autor: H.R José Octavio Cardona León</b> La modificación elimina el párrafo 2° del artículo 3° del presente proyecto de ley.</p>	<p><b>Se acoge la proposición.</b></p> <p>La eliminación del párrafo 2° no permitiría que se especifique dentro de la ley que solo podría haber un vehículo perteneciente a un pariente que pueda ser utilizado para efectos de la exoneración planteada. En su lugar, esta subcomisión propone una nueva redacción del artículo en la que no se exige la acreditación de otro tipo de condiciones a parte de la discapacidad y el reconocimiento como cuidador.</p> <p>Todas las personas con discapacidad quedan acogidas con el beneficio con la redacción más general, sin importar otro tipo de condiciones o consideraciones, de orden filial, consanguíneo, tipo de discapacidad, u otro orden. Por tanto, se entiende recogido el propósito de la proposición.</p>	
--	--	--	--

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
	<p><b>Autor: H.R Anibal Gustavo Hoyos Franco</b></p> <p>La proposición pretende disminuir las categorías que se refieren a los hijos en dos, hijo biológico e hijo adoptivo, dado que la jurisprudencia ha dicho que no puede hablarse de hijos “legítimos” o “ilegítimos”, ni catalogarlos por su origen familiar o por haber sido concebidos o nacidos dentro o fuera del matrimonio.</p>	<p><b>Se acoge el sentido de la proposición.</b></p> <p>La modificación de “natural o extramatrimonial, hijo(a) legítimo o legitimado” a “biológico” es acertado, mejora la redacción y evita malas interpretaciones. Además también corrige la expresión de “hijo adoptado” por “hijo adoptivo”.</p> <p>Con la nueva redacción, todas las personas con discapacidad quedan acogidas con el beneficio con la redacción más general, sin importar otro tipo de condiciones o consideraciones, de orden filial, consanguíneo, tipo de discapacidad, u otro orden. Por tanto, se entiende recogido el propósito de la proposición.</p>	
	<p><b>Autor: H.R Anibal Gustavo Hoyos Franco</b></p> <p>La proposición elimina los términos “los cuadripléjicos” y “con síndrome de Down” para reemplazarlos por “personas con discapacidad física” y “discapacidad intelectual”. Esto a raíz de que son los términos adecuados y reconocidos por la Convención sobre los Derechos de las</p>	<p><b>Se acoge el sentido de la proposición.</b></p> <p>Las modificaciones propuestas mejoran conceptualmente la redacción del articulado basándose en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la Organización de las Naciones Unidas.</p>	

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
	Personas con Discapacidad de la Organización de las Naciones Unidas.		
<p><b>Artículo 4°.</b> Adicionar el artículo (21.B) a la Ley 105 de 1993</p>	<p><b>Autor: H.R José Octavio Cardona León</b> Es un cambio de forma del párrafo del Artículo 4°.</p>	<p><b>No se acoge la proposición.</b></p> <p>El cambio propuesto mejora la redacción del articulado. Sin embargo, no es necesaria la modificación ya que se elimina la totalidad del párrafo al no ser necesario ningún tipo de registro, trámite, sistema de información o consolidación de una base de datos para la inscripción de vehículos, al considerarse ahora que será suficiente el certificado expedido por el Ministerio de Salud y Protección Social para que el vehículo que transporte a la persona con discapacidad pueda ser exonerado del pago de los peajes. En la conocida certificación, ya se ha caracterizado a la persona, por tanto, se cuenta con un instrumento de focalización que es bien utilizado en este proyecto.</p>	<p><b>Artículo 4°.</b> Adiciónese el artículo (21.B) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p><b>Artículo 21.B.</b> La exoneración del pago de peajes para los beneficiarios <del>en</del> <del>discapacitados</del> del artículo 21.A de esta ley aplicará para cualquiera de estas estaciones de peaje:</p> <p><b>A)</b> Las localizadas por toda la red vial nacional de carreteras y autopistas en Colombia, incluyendo aquellas cuyo manejo o administración esté a cargo del Estado, o de entes privados, o mixto producto de las alianzas público privadas, es decir, los peajes concesionados.</p> <p><b>B)</b> <del>Para las estaciones de peaje cuyo cobro y recaudo de dinero se realice con cualquier medio de pago como el efectivo, con tarjeta débito o crédito. Y aplica igualmente para estaciones de peaje que hagan el cobro manual, electrónico o con cualquier nueva innovación o tecnología</del></p>
	<p><b>Autor: H.R Juan Daniel Peñuela</b> La eliminación propuesta del literal C se argumenta en que el cobro del peaje constituye una renta de los departamentos y municipios, lo que podría contravenir el artículo 294 de la Constitución Política. La modificación busca evitar posibles conflictos constitucionales al eliminar la</p>	<p><b>No se acoge la proposición.</b></p> <p>No se acepta la proposición de eliminar el literal C del presente proyecto de ley. Dicha eliminación estaría en desacuerdo con el propósito general del proyecto, ya que implicaría que la exención no se aplicaría en los peajes ubicados dentro de áreas</p>	

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
	<p>exoneración de peajes en áreas urbanas para beneficiarios con discapacidad, considerando la naturaleza de los peajes como tasas y las limitaciones constitucionales en cuanto a exenciones para entidades territoriales.</p>	<p>urbanas. Esto, a su vez, limitaría el alcance y el impacto previsto por el proyecto de ley, contradiciendo sus objetivos fundamentales.</p>	<p><del>como tele-peajes o sistemas propagos de peajes.</del></p> <p><b>C) B)</b> En el evento de que se llegasen a implementar o crear estaciones de peajes dentro de las áreas urbanas de cualquier municipio o Distrito en Colombia, dichas estaciones deben exonerar del pago de ese peaje a los beneficiarios del artículo 21.A de esta ley.</p> <p><b>Parágrafo.</b> <del>Las estaciones de peaje ya referenciadas y citadas en de los literales a), b) y c) de este artículo 21.B, deberán contar con los dispositivos de lectura y el sistema que permita el registro y almacenamiento de la información referente a los vehículos exonerados de propiedad de personas con discapacidad o que sean usados por personas con discapacidad que hacen su paso por la estación de peaje. E igualmente estas mismas estaciones de peaje deberán contar con equipos o dispositivos biométricos de reconocimiento e identificación facial, y con cámaras de reconocimiento óptico de caracteres (OCR) estas últimas permiten leer las placas o</del></p>

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
			<p><del>matrículas de los vehículos tanto estacionados como en movimiento al momento de pasar por el peaje.</del></p>
<p><b>Artículo 5°.</b> Adicionar el artículo (21.C) a la Ley 105 de 1993</p>	<p><b>Autor: H.R José Octavio Cardona León</b> Cambia la palabra electromecánica por tecnicomecánica.</p>	<p><b>No se acoge la proposición.</b></p> <p>El cambio propuesto mejora la redacción del articulado en la medida que el certificado de revisión electromecánica no existe, el certificado al que se refieren se llama certificado de revisión tecnicomecánica.</p> <p>Sin embargo, esta proposición no es necesaria en la medida que esta subcomisión ha decidido eliminar el artículo dado que se ha establecido que no es necesario ningún tipo de registro de algún vehículo para que las personas puedan ser beneficiadas de esta exención.</p>	<p><b>Artículo 5°.</b> <del>Adicionar el artículo (21.C) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</del></p> <p><b>Artículo 21.C.</b> <del>Las condiciones o requisitos que deben cumplir los beneficiarios del artículo 21.A de esta misma ley son:</del></p> <p><del>1. El beneficio solo aplica para un solo vehículo de uso particular, el cual deberá ser inscrito y registrado previamente ante el Ministerio de Transporte, Inviás o el organismo que delegue para tal fin el Estado colombiano.</del></p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> <del>Si un beneficiario es propietario de dos o más vehículos automotores, la exención solo aplica para un vehículo el cual debe inscribirlo y registrarlo.</del></p> <p><b>Parágrafo 2°.</b> <del>Al momento de inscribir y registrar el vehículo que será exonerado, no</del></p>
	<p><b>Autor: H.R José Octavio Cardona León</b> Deja la responsabilidad de la adquisición del chip por el propietario del vehículo y no por la persona con discapacidad.</p>	<p><b>Se acoge el sentido de la proposición.</b></p> <p>Dado que el presente proyecto de ley reconoce a las personas con discapacidad como una población vulnerable que requiere medidas afirmativas, contradice su propio propósito sugerir que la</p>	

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
	<p><b>Autor: H.R Luis Miguel López Aristizábal</b></p> <p>La modificación agrega la restricción de que el vehículo beneficiado debe ser de uso particular. Busca aclarar y limitar el alcance del beneficio a vehículos de uso personal, excluyendo otros tipos de vehículos.</p>	<p>responsabilidad del pago recaiga en la misma persona con discapacidad.</p> <p>Se acoge el sentido de la proposición en la medida que las personas con discapacidad no tienen que asumir ningún tipo de gasto adicional para la inscripción de un vehículo.</p> <p><b>Se acoge el sentido de la proposición</b></p> <p>La modificación busca clarificar que la exención se aplica a vehículos de uso particular y no a cualquier tipo de vehículo automotor. Esta proposición implicaría que haya más certeza sobre los posibles beneficiarios de esta iniciativa y está en línea con el propósito del presente proyecto de ley. Se acoge el sentido de la proposición en la modificación propuesta del artículo 2°.</p>	<p><del>debe tener deudas por concepto de multas de tránsito. E igualmente encontrarse al día en el pago del impuesto automotor, del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), del certificado de revisión electromecánica <b>tecnicomecánica</b> y de gases.</del></p> <p><del>2. Sin excepción alguna y de manera obligatoria al momento de pasar por el peaje, la persona con discapacidad o el menor de edad con discapacidad debe estar a bordo del vehículo exonerado ya sea como conductor o acompañante.</del></p> <p><b>Parágrafo.</b> <del>En caso de no estar a bordo del vehículo exonerado la persona con discapacidad o el menor de edad con discapacidad, se pagará la tarifa completa o normal del peaje.</del></p> <p><del>3. Se debe tener colocado en el parabrisas delantero del vehículo exonerado, el chip o tarjeta de identificación electrónica (TIE); el cual deberá estar registrado única y exclusivamente a nombre de la persona con discapacidad. El Y el costo por la</del></p>

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
			<p>adquisición del chip o la TIE será asumido por la persona con discapacidad <del>el propietario del vehículo</del>. Igualmente, el vehículo exonerado debe tener colocada tanto en el parabrisas delantero y trasero la respectiva señal demostrativa (calcomanía o logo) de ser destinado para el transporte de la persona con discapacidad beneficiaria de esta ley.</p> <p>4. Si los beneficiarios de esta ley enajenan, o traspasan el vehículo exonerado a otra persona o entidad. Tienen un plazo máximo de 60 (sesenta) días calendario contados a partir de la fecha de la transacción, para informar y radicar ante el Ministerio de Transporte, el Inviás o el organismo que delegue para tal fin el Estado colombiano, de que ya no es propietario del vehículo exonerado porque lo enajenó o traspasó, para que estas entidades procedan a borrarlo del sistema y de su base de datos como vehículo exonerado. Si no lo hacen se les sancionará por primera vez suspendiendo por 12 meses el beneficio de la exoneración de peajes, o revocando de forma permanente esa exoneración si los</p>

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
			<p><del>beneficiarios son reincidentes, negligentes u omisivos en su conducta y actuar de no informar que enajenaron o traspasaron el vehículo exonerado a otra persona o entidad en el plazo fijado de 60 días.</del></p>
<p><b>Artículo 6°.</b> Adicionar el artículo (21.D) a la Ley 105 de 1993</p>	<p><b>Autor: H.R Juan Carlos Wills Ospina</b> La modificación elimina la palabra "condición" y ajusta la redacción para indicar que el documento oficial servirá para demostrar "la discapacidad" de una persona al pasar por un peaje.</p>	<p><b>Se acoge la proposición</b> La modificación se argumenta en que el término adecuado es "discapacidad" o "persona con discapacidad", en lugar de "condición" ya que se ha aclarado que no es una condición, pues no se puede superar o dejar atrás.</p>	<p><b>Artículo 6°5°.</b> Adiciónese el artículo (21.D-C) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p><b>Artículo 21.D-C.</b> El documento oficial para demostrar la <del>condición de</del> discapacidad de una persona al momento de pasar por un peaje será el CERTIFICADO DE DISCAPACIDAD con su respectivo código QR expedido por el Ministerio de Salud y Protección Social; de conformidad con la resolución 1239 de 2022, por la cual se <del>dictan disposiciones en relación con el procedimiento de certificación de</del> discapacidad y el Registro de Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad. <b>que así lo disponga.</b></p> <p><del>De acuerdo al anterior acto administrativo expedido por el Ministerio de Salud y</del> <b>Protección</b> Prosperidad Social, <del>reglamenta la certificación de</del> discapacidad; en tanto que, para soportar la categoría de discapacidad, el documento</p>

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
			<p><del>oficial es aquel, dado que no se encontrará la información por diagnóstico, sino por categorías. Atendiendo a lo anterior, se contemplan categorías como: discapacidad visual, discapacidad auditiva, discapacidad cognitiva, discapacidad física, sordoceguera, discapacidad mental psicosocial y discapacidad múltiple. El trámite de certificación de discapacidad, se realizará de acuerdo a como lo estipula el artículo 3° de la Resolución 1239 de 2022 del Ministerio.</del></p> <p><del>¡Será el Ministerio de Salud y Protección Social el que determinará los lineamientos para la verificación y garantía de dicho procedimiento, con el ánimo de poder blindar el proceso y que la ruta de expedición se continúe controlando.</del></p>
<p><b>Artículo 7°.</b> Adicionar el artículo (21.E) a la Ley 105 de 1993.</p>	<p><b>Autor: H.R José Octavio Cardona León</b> Elimina el número 7</p>	<p><b>No se acoge la proposición.</b></p> <p>La modificación propuesta no solo contribuye a mejorar la redacción del artículo, sino que también evita posibles interpretaciones ambiguas. La eliminación de dicha modificación ayudará a prevenir confusiones y malentendidos, lo que en última instancia mejorará la claridad y coherencia del artículo. En cualquier caso,</p>	<p><b>Artículo 7°.</b> <del>Adicionar el artículo (21.E) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</del></p> <p><b>Artículo 21.E</b> <del>Causales para reemplazo de vehículo exonerado de peajes. Los beneficiarios del artículo 21.A de esta ley, podrán hacer reemplazo del vehículo exonerado del pago de peajes. Pero este reemplazo solo podrá aplicarse cuando</del></p>

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
		<p>la redacción se beneficia notablemente con su eliminación.</p> <p>Sin embargo, no es necesaria la modificación ya que se elimina la totalidad del artículo al no ser necesario ningún tipo de registro, trámite, sistema de información o consolidación de una base de datos para la inscripción de vehículos, al considerarse ahora que será suficiente el certificado expedido por el Ministerio de Salud y Protección Social para que el vehículo que transporte a la persona con discapacidad pueda ser exonerado del pago de los peajes.</p>	<p><del>ocurra por cualquiera de estas 7 razones de fuerza mayor o caso fortuito, como son:</del></p> <p><del>1. Por hurto, para lo cual los beneficiarios deberán adjuntar copia de la denuncia por hurto realizada en forma presencial o virtualmente ante la Policía, o Fiscalía, además de entregar cualquier otro documento exigido por la autoridad competente que demuestren la evidencia del hurto.</del></p> <p><del>Recibida esta denuncia por hurto del vehículo exonerado, los beneficiarios inmediatamente deben radicar ante el Ministerio de Transporte o el Inviás de forma presencial o en línea por internet, para que estos entes procedan a eliminar o borrar de su sistema y base de datos las placas de ese vehículo.</del></p> <p><del>2. Cuando el vehículo se declare en pérdida total por:</del></p> <p><del>a) asonada, terrorismo, incendio.</del></p> <p><del>b) terremoto, maremoto, inundación, avalanchas, vendavales, tormentas y demás desastres naturales.</del></p> <p><del>c) caída o desprendimiento de rocas o tierra (deslaves), caída de árboles, y de todo tipo de postes (energía o teléfono).</del></p>
	<p><b>Autor: H.R José Octavio Cardona León</b> Cambia la palabra electromecánica por tecnicomecánica.</p>	<p><b>No se acoge la proposición.</b></p> <p>El cambio propuesto mejora la redacción del articulado en la medida que el certificado de revisión electromecánica no existe, el certificado al que se refieren se llama certificado de revisión tecnicomecánica.</p> <p>Sin embargo, no es necesaria la modificación ya que se elimina la totalidad del artículo al no ser necesario ningún tipo de registro, trámite, sistema de información o consolidación de una base de datos para</p>	

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
	<p><b>Autor: H.R José Octavio Cardona León</b> Se eliminan las subsecciones que se referían a casos que no son propios de vehículos que se movilizan por peajes. Se simplifican las razones de pérdida total del vehículo, excluyendo casos específicos como colisiones de embarcaciones y explosiones de gas domiciliario.</p>	<p><b>No se acoge la proposición.</b></p> <p>Se suprimen las subsecciones referentes a situaciones ajenas a vehículos que transitan por peajes. La eliminación se justifica al considerar que eventos relacionados con aeronaves, embarcaciones o la explosión de pipetas pueden ser menos habituales en comparación con otras causas terrestres, alineándose así con los riesgos más frecuentes y relevantes.</p> <p>Sin embargo, no es necesaria la modificación ya que se elimina la totalidad del artículo al no ser necesario ningún tipo de registro, trámite, sistema de información o consolidación de una base de datos para la inscripción de vehículos, al considerarse ahora que será suficiente el certificado expedido por el Ministerio de Salud y Protección Social para que el vehículo que</p>	<p><del>d) colisión de todo tipo de vehículo automotor o aeronaves (avión, avioneta, helicóptero).</del> <del>e) colisión de todo tipo de embarcaciones como lanchas, barcos.</del> <del>f) explosión accidental de pipetas o tuberías de gas domiciliario, y de pipetas o tuberías de oxígeno</del></p> <p><b>Parágrafo.</b> El vehículo de reemplazo que gozará de la exoneración de manera obligatoria y sin excepción, al momento de su inscripción y registro ante el Ministerio de Transporte o Invia debe cumplir con lo estipulado en el parágrafo 2 del numeral 1 del artículo 21.C de esta ley, es decir, no debe tener deudas por concepto de multas de tránsito. <b>Debe</b> E igualmente encontrarse al día en el pago del impuesto automotor, del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), y del certificado de revisión electromecánica <del>tecnicomecánica</del> y de gases.</p>

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
		transporte a la persona con discapacidad pueda ser exonerado del pago de los peajes.	
<p><b>Artículo 8°.</b> Adicionar el artículo (21.F) a la Ley 105 de 1993</p>	<p><b>Autor: H.R. Ana Paola García Soto</b> Se añaden nuevas circunstancias que pueden llevar a la revocación de la exoneración del pago de peajes. Se incorporan las siguientes condiciones: venta, donación, destrucción o pérdida total del mismo.</p>	<p><b>No se acoge la proposición</b>  La proposición complementa las causas que pueden implicar la pérdida de propiedad del vehículo.  Sin embargo, no es necesaria la modificación ya que se elimina la totalidad del artículo al no ser necesario ningún tipo de registro, trámite, sistema de información o consolidación de una base de datos para la inscripción de vehículos, al considerarse ahora que será suficiente el certificado expedido por el Ministerio de Salud y Protección Social para que el vehículo que transporte a la persona con discapacidad pueda ser exonerado del pago de los peajes.</p>	<p><b>Artículo 8°.</b> Adicionar el artículo (21.F) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p><del>Artículo 21.F</del> Cuatro (4) causales adicionales para revocar inmediatamente la exoneración del pago de peajes a los beneficiarios del artículo (21.A) de esta ley. Estas 4 causales son:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><del>1. Fallecimiento de la persona mayor o menor de edad con discapacidad.</del></li> <li><del>2. Que los beneficiarios trasladaron o radicaron definitivamente su residencia y sitio de vivienda permanente, fuera del país, es decir, en el exterior.</del></li> <li><del>3. Que, en los procesos de control, vigilancia, inspección o verificación por parte del Ministerio de Transporte, Inviás o del organismo delegado para tal fin por parte del Estado, o de los entes privados que manejen o administren estaciones de peaje, se compruebe que los beneficiarios adulteraron o falsificaron uno o varios</del></li> </ol>
	<p><b>Autor: H.R. Juan Daniel Peñuela Calvache</b> La modificación propuesta añade una cláusula para enfatizar que, en casos de adulteración de documentos, se podrían</p>	<p><b>No se acoge la proposición</b>  La proposición busca eliminar el fragmento “es decir, en el exterior” para evitar redundancia y mejorar la redacción del articulado.</p>	

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
	<p>emprender acciones penales además de la revocación de la exoneración.</p>	<p>Asimismo, la adición del fragmento "Lo anterior, sin perjuicio de las acciones penales a que hubiere lugar" tiene como objetivo aclarar que la falsificación o adulteración de documentos con el fin de obtener la exención propuesta también podría conllevar consecuencias penales.</p> <p>Sin embargo, no es necesaria la modificación ya que se elimina la totalidad del artículo al no ser necesario ningún tipo de registro, trámite, sistema de información o consolidación de una base de datos para la inscripción de vehículos, al considerarse ahora que será suficiente el certificado expedido por el Ministerio de Salud y Protección Social para que el vehículo que transporte a la persona con discapacidad pueda ser exonerado del pago de los peajes.</p>	<p><del>documentos; para obtener de forma fraudulenta esa exoneración del pago de peajes. Lo anterior, sin perjuicio de las acciones penales a que hubiere lugar.</del></p> <p><del>4. Cuando los beneficiarios pierdan la propiedad del vehículo exonerado, como consecuencia del no pago de deudas, embargo o cobro coactivo, o de procesos de extinción de dominio, por venta o donación, o por destrucción o pérdida total del mismo.</del></p> <p><del>Parágrafo. Las cuatro (4) causales de revocatoria de este artículo 21.F se sumarán a la establecida en el numeral 4 del artículo (21.C) de esta ley, cuando los beneficiarios sean reincidentes, negligentes u omisivos en su conducta y actuar de no informar que enajenaron o traspasaron el vehículo exonerado de peajes a otra persona o entidad en el plazo fijado.</del></p>
<p><b>Artículo 9º.</b> Adicionar el artículo (21.G) a la Ley 105 de 1993</p>	<p><b>Autor: H.R José Octavio Cardona León</b> Se realiza un cambio en el primer documento, antes mencionado como "Tarjeta de propiedad del vehículo", que se modifica a "Licencia de Tránsito". Además, se reemplaza el término "revisión electromecánica" por "revisión</p>	<p><b>No se acoge la proposición</b></p> <p>La modificación de "Tarjeta de propiedad" por "Licencia de tránsito" debe ser acogida, toda vez que la Licencia de Tránsito es el nombre oficial del documento que identifica las características del vehículo y del</p>	<p><b>Artículo 9º.</b> Adicionar el artículo (21.G) a la Ley 105 de 1993, et cual quedará así:</p> <p><del><b>Artículo 21.G.</b> Trece (13) documentos adicionales que se deben presentar para solicitar exoneración de peajes. Estos 13 documentos son copias simples de:</del></p>

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
	<p>tecnicomecánica". Y se elimina la palabra "religioso".</p>	<p>propietario según el artículo 2° de la ley 769 de 2002.</p> <p>El cambio propuesto mejora la redacción del articulado en la medida que el certificado de revisión electromecánica no existe, el certificado al que se refieren se llama certificado de revisión tecnicomecánica.</p> <p>La eliminación de los fragmentos "religioso" y "por lo católico y otras religiones" es acertado en la medida que dejaría de lado los matrimonios civiles.</p> <p>Sin embargo, no se acoge la proposición ya que se elimina la totalidad del artículo al no ser necesario ningún tipo de registro, trámite, sistema de información o consolidación de una base de datos para la inscripción de vehículos, al considerarse ahora que será suficiente el certificado expedido por el Ministerio de Salud y Protección Social para que el vehículo que transporte a la persona con discapacidad pueda ser exonerado del pago de los peajes.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li><del>1. Tarjeta de propiedad del vehículo.</del></li> <li><del>2. Licencia de conducción</del></li> <li><del>3. Seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT).</del></li> <li><del>4. Certificado de revisión electromecánica y de gases.</del></li> <li><del>5. Registro civil de nacimiento para todos los menores de edad con discapacidad indicando parentesco. (Este documento solo aplica y lo deben entregar los beneficiarios que cumplan con los parágrafos 1º y 2º del numeral 2 del artículo 21.A de esta ley que están a cargo o responde económicamente por el menor de edad con discapacidad.</del></li> <li><del>6. Cédulas de ciudadanía tanto para la persona con discapacidad mayor de edad y/o de su pariente o familiar, y adicionalmente fotografía actualizada tipo documento de 3 x 4 cm del beneficiario con discapacidad.</del></li> <li><del>7. Partida o acta de matrimonio religioso, solo aplica para los beneficiarios del numeral 2 del artículo 21.A de esta ley casados por lo católico u otras religiones con una persona con discapacidad. Si los beneficiarios entregan este documento por lógica omiten la entrega de los citados en numerales 8 y 9 de este mismo artículo.</del></li> <li><del>8. Registro civil de matrimonio, solo aplica para los beneficiarios del numeral 2 del</del></li> </ol>

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
			<p>artículo 21.A de esta ley casados por lo civil ante notario o juez con una persona con discapacidad. Si los beneficiarios entregan este documento por lógica omiten la entrega de los citados en numerares 7 y 9 de este mismo artículo.</p> <p><del>9. Declaración extrajuicio autenticada ante notario, solo aplica para los beneficiarios del numeral 2 del artículo 21.A de esta ley que vivan con una persona con discapacidad en Unión marital de hecho con su compañero(a) permanente, esta declaración extra juicio debe indicar el tiempo que llevan de convivencia. (Si los beneficiarios entregan este documento por lógica omiten la entrega de los citados en numerales 7 y 8 de este mismo artículo).</del></p> <p><del>10. Certificado de afiliación a EPS del régimen contributivo, subsidiado o especial indicando si la persona con discapacidad es cotizante directo o beneficiario.</del></p> <p><del>11. Al momento de solicitar exoneración de peajes debe encontrarse al día en el pago por concepto de multas de tránsito para lo cual deben anexar comprobante o recibo de pago de las multas, o el certificado expedido por el RUNT.</del></p> <p><del>12. Al momento de solicitar exoneración de peajes debe encontrarse al día en el pago por concepto de impuesto automotor, del seguro obligatorio de accidentes de tránsito</del></p>

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
			<p><del>(SOAT) y del certificado de revisión electromecánica y de gases, para lo cual deben anexar comprobantes o recibos de pago por cada uno de estos conceptos, o el certificado del RUNT.</del></p> <p><del>13. Declaración extrajuicio autenticada en notaría de los beneficiarios sin discapacidad citados como parientes o familiares en el numeral 2 del artículo 21.A de esta ley, indicando dentro del extrajuicio que poseen un solo vehículo y están a cargo y responden económicamente por una o varias personas con discapacidad mayores o menores de edad. En esa declaración extrajuicio también se debe indicar que la persona con discapacidad no es propietaria de vehículo automotor.</del></p> <p><del><b>Parágrafo 1°.</b> La titularidad de los documentos citados en los numerales 1, 3 y 4 de este artículo 21.G de esta ley, deben entregarse y estar única y exclusivamente a nombre de los beneficiarios citados en los numerales 1 y 3 del artículo 21.A de esta ley. (SE EXCEPTÚA de la titularidad y de entregar estos mismos documentos únicamente a los menores de edad con discapacidad y las personas mayores de edad con discapacidad que no poseen vehículo y que están relacionados en el numeral 2 del artículo 21.A de esta ley).</del></p>

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
			<p><b>Parágrafo 2°.</b> La titularidad del documento citado en el numeral 2 de este artículo 21.G de esta ley (licencia de conducción) deben entregarse y estar única y exclusivamente a nombre de los beneficiarios citados en el numeral 1 del artículo 21.A de esta ley, y de los familiares o parientes citados en numeral 2 del artículo 21.A. (SE EXCEPTÚA de la titularidad y de entregar esta licencia de conducir únicamente a los beneficiarios citados en numeral 3 del artículo 21.A de esta ley. Y adicionalmente a los menores de edad de edad con discapacidad y a las personas mayores con discapacidad que no poseen vehículo y que están relacionados en el numeral 2 del artículo 21.A de esta ley).</p> <p><b>Parágrafo 3°.</b> Estos 13 (trece) documentos de este artículo 21.G, se adicionarán a cualquiera de los 3 (tres) que demuestran la discapacidad real y permanente de una persona con discapacidad relacionados y detallados en los literales a), b) y e) del artículo 21.D de esta misma ley.</p> <p><b>Parágrafo 4°.</b> Los documentos citados en numerales 6, 7 y 8 de este artículo 21.G de esta ley, y cualquiera de los tres (3) detallados en los literales a), b) y e) del artículo 21.D de esta misma ley no</p>

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
			<p>necesitan estar actualizados o vigentes. Los documentos citados en los numerales 5; 9, 10, 11, 12 y 13 de este artículo 21.G deben estar vigentes y actualizados al momento de su entrega, es decir, con una fecha de expedición no superior a 30 días.</p>
<p><b>Artículo 10.</b> Adicionar el artículo 21.H a la Ley 105 de 1993</p>	<p>Sin proposición de modificación</p>	<p>Se elimina el artículo al ser innecesario teniendo en cuenta que todos los procedimientos administrativos y judiciales ya están garantizados por un debido proceso constitucional y las normas que lo desarrollan.</p>	<p><b>Artículo 10.</b> Adicionar el artículo 21.H a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 21.H. Los beneficiarios de esta ley o sus acompañantes dentro del vehículo exonerado, <del>podrán</del> realizar videograbaciones, fotografías y grabar audios al momento de pasar por una estación de peaje.</p> <p><del>Lo anterior en concordancia con los artículos 240 y 243 del Código General del Proceso (CGP) en especial el 243 que estipula y hace énfasis en uno de sus apartes que estas grabaciones o fotografías se considerarán como pruebas útiles, documentales y legales para hacerlas valer en cualquier proceso judicial como tutelas, demandas, denuncias penales. O para pedir reembolso o devolución de dinero. Pero estas grabaciones o fotografías se podrán usar única y exclusivamente en este caso.</del></p>

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
			<p><del>Quando cualquier funcionario o servidor público o privado que manejen o administren una estación de peajes desconozca esta ley y se oponga a otorgar el beneficio de la exoneración del pago del peaje otorgado en ella.</del></p> <p><del>En consecuencia, de presentarse negligencia u omisión de parte de esos funcionarios, cualquiera de los beneficiarios de esta ley podrá demostrar el hecho ocurrido adjuntando y acreditando también como prueba o evidencia de ello, el comprobante o colilla de pago de la estación de peaje donde ocurrió el hecho.</del></p>
Artículo nuevo			<p><b>Artículo 6°. Reglamentación:</b></p> <p>El Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio del Transporte junto con el Ministerio de Salud y Protección Social, establecerán el procedimiento de verificación del CERTIFICADO DE DISCAPACIDAD por medio del cual se hará la exoneración del pago del peaje. Así mismo, en lo correspondiente reglamentará esta Ley.</p>
Artículo 11			<p><del><b>Artículo 11.-</b>7La presente ley entrará en vigor a partir de la fecha de su</del></p>

ARTÍCULO	PROPOSICIONES	RECOMENDACIÓN SUBCOMISIÓN	TEXTO PROPUESTO POR LA SUBCOMISIÓN
			promulgación y publicación.

**Esta subcomisión accidental, en cumplimiento del honroso encargo hecho por la mesa directiva de la plenaria de la Cámara de Representantes presenta para su discusión el siguiente texto al proyecto de Ley 188 de 2022 Cámara “Por medio de la cual se exonera a todas las personas con discapacidad del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes por todas las carreteras y autopistas de Colombia, modificando y adicionando artículos de la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones”, en calidad de proposición sustitutiva:**

**El Congreso de Colombia**

**Decreta:**

**Artículo 1º. Objeto.** Esta ley tiene por objeto exonerar a todas las personas con discapacidad del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes por todas las carreteras y autopistas de Colombia. Lo anterior sin perjuicio de la Administración o concesión del peaje.

**Artículo 2º.** Modifíquese el literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993 el cual quedará así:

b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los cuerpos de bomberos voluntarios, Cuerpo de Bomberos oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, vehículos de las fuerzas militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario (Inpec), de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial. De igual forma, estarán exoneradas del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes, los vehículos automotores tipo automóvil de uso particular que transporten personas con discapacidad.

**Artículo 3º. Adiciónese el artículo (21.A) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:**

**Artículo 21.A)** Serán beneficiarios de la exención del pago de peajes las personas con discapacidad que transiten en vehículos automotores de uso particular, y cuenten con la certificación de discapacidad que regula el Ministerio de Salud y Protección Social.

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

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

- A. Las localizadas por toda la red vial nacional de carreteras y autopistas en Colombia, incluyendo aquellas cuyo manejo o administración esté a cargo del Estado, o de entes privados, o mixto producto de las alianzas público privadas, es decir, los peajes concesionados.
- B. En el evento de que se llegasen a implementar o crear estaciones de peajes dentro de las áreas urbanas de cualquier municipio o Distrito en Colombia, dichas estaciones deben exonerar del pago de ese peaje a los beneficiarios del artículo 21.A de esta ley.

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

**Artículo 21.C.** El documento oficial para demostrar la discapacidad de una persona al momento de pasar por un peaje será el CERTIFICADO DE DISCAPACIDAD expedido por el Ministerio de Salud y Protección Social que así lo disponga.

Será el Ministerio de Salud y Protección Social el que determinará los lineamientos para la verificación y garantía de dicho procedimiento, con el ánimo de poder blindar el proceso y que la ruta de expedición se continúe controlando.

**Artículo 6°. Reglamentación:**

El Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio del Transporte junto con el Ministerio de Salud y Protección Social, establecerán el procedimiento de verificación del CERTIFICADO DE DISCAPACIDAD por medio del cual se hará la exoneración del pago del peaje. Así mismo, en lo correspondiente reglamentará esta Ley.

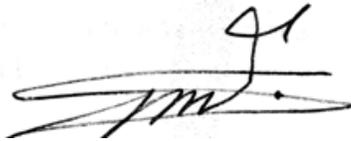
**Artículo 7°.** La presente ley entrará en vigor a partir de la fecha de su promulgación y publicación.

De los Honorables Representantes,



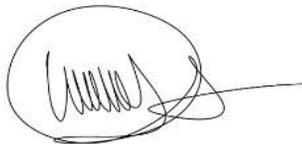
---

H.R Oscar Darío Pérez Pineda



---

H.R Pedro Baracutao García Ospina



---

H.R Wilmer Castellanos Hernandez



---

H.R Pedro José Suarez Vacca



---

H.R Heráclito Landínez Suárez



---

H.R Betsy Judith Perez Arango



---

H.R. Irma Luz Herrera Rodríguez



---

H.R. Olga Lucia Velásquez Nieto