

**INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE PROYECTO DE LEY
NO. 223 DE 2025 CÁMARA – 335 DE 2024 SENADO**

“Por medio de la cual se garantiza el acceso de las personas con discapacidad al beneficio de excepción de las medidas de pico y placa y se dictan otras disposiciones.”.

Bogotá D.C., 21 de abril de 2026

Doctor
RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
SECRETARIO COMISIÓN SEXTA
Cámara de Representantes

REFERENCIA: Informe de Ponencia para Segundo Debate del Proyecto de Ley No. 223 / 2025 Cámara – 335 /2024 Senado.
“Por medio de la cual se garantiza el acceso de las personas con discapacidad al beneficio de excepción de las medidas de pico y placa y se dictan otras disposiciones”.

Cordial saludo,

En cumplimiento del honroso encargo conferido por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, del mandato constitucional y de lo dispuesto en el artículo 156 de la Ley 5ta de 1992, me permito rendir Informe de Ponencia para segundo debate de la siguiente manera:

1. Antecedentes del proyecto de ley.
2. Objeto del proyecto de ley.
3. Contenido y estructura del Proyecto de Ley.
4. Marco Jurídico.
5. Justificación y análisis de la iniciativa
6. Impacto social y poblacional de la iniciativa
7. Relación de Conceptos del Proyecto de Ley

8. Impacto fiscal
9. Conflicto de interés
10. Pliego de modificaciones
11. Proposición
12. Texto propuesto para Segundo Debate

Atentamente,



JAI ME RAÚL SALAMANCA TORRES
Representante a la Cámara
Partido Alianza Verde
Ponente

1. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY.

El Proyecto de Ley 223 de 2025 Cámara – 335 de 2024 Senado fue radicado en la Secretaría General del Senado de la República el 02 de diciembre de 2024 por los Honorables Senadores Ana Carolina Espitia Jerez, Laura Fotich Sánchez, Carlos Julio González Villa, Liliana Benavides Solarte y Soledad Tamayo Tamayo, así como los Honorables Representantes Wilmer Castellanos Hernández, Jaime Raúl Salamanca Torres, Liliana Rodríguez Valencia.

El 19 de marzo de 2025, con ponencia presentada por la Honorable Senadora Soledad Tamayo fue aprobado por unanimidad en la Comisión Sexta del Honorable Senado de la República con dos proposiciones presentadas por el Honorable Senador Robert Daza del partido Pacto Histórico.

El 30 de Julio de 2025 con ponencia presentada por la Honorable Senadora Soledad Tamayo el proyecto fue aprobado por la plenaria del Honorable Senado de la República con una proposición presentada por el Honorable Senador Alejandro Carlos Chacón; posterior a esta aprobación el presente proyecto de ley hizo tránsito a la Honorable Cámara de Representantes, específicamente a la Comisión Sexta de esta corporación.

El 8 de Abril de 2026 con ponencia presentada por el suscrito Representante a la Cámara en la Comisión Sexta de la Honorable Cámara de Representantes fue aprobada por unanimidad con una proposición presentada por el suscrito ponente que fue concertada con la Secretaría de Movilidad de Bogotá; adicionalmente proposiciones presentadas por las Honorables Representantes Yulieth Sánchez y Susana Gómez fueron dejadas como constancias ya que lo que pretendían se encontraba ya incluido en el texto propuesto.

Vale la pena resaltar que esta iniciativa no tiene un antecedente legislativo específico.

En cumplimiento de la designación efectuada al suscrito para rendir ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley No. 223 de 2025 Cámara – 335 de 2024 Senado *“Por la cual se eliminan barreras para acceder al beneficio de excepción de las medidas de pico y placa para personas con discapacidad y se dictan otras disposiciones”* se presenta ponencia en los siguientes términos:

2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley busca eliminar barreras para que las personas con discapacidad puedan acceder al beneficio de excepción de las medidas de restricción vehicular conocidas como pico y placa establecidas en el numeral 6 del artículo 15 de la ley 1618 de 2013 pero que vía

regulación se han impuesto barreras que impiden el efectivo acceso al beneficio a esta población vulnerable en todo el territorio nacional.

3. CONTENIDO Y ESTRUCTURA DEL PROYECTO DE LEY

El texto aprobado por la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes se encuentra conformado por 6 artículos, discriminados así:

Art 1. Define el Objeto de la Ley

Art 2. Elimina barreras de acceso al establecer que las autoridades encargadas de implementar la medida de excepción de pico y placa para vehículos que transporten personas con discapacidad no pueden establecer requisitos desproporcionados que impidan el acceso al beneficio.

Art 3. Establece un término perentorio para que el ministerio de Transporte actualice su reglamentación en la materia.

Art 4. Las entidades que cuenten con medidas de pico y placa a su vez también deberá actualizar su reglamentación teniendo en cuenta esta medida normativa.

Art 5. Crea un registro nacional de vehículos exceptuados para que con una única inscripción de vehículo que haga la persona con discapacidad, cuente con la excepción en todo el territorio nacional y evitar así someterlo a reprocesos y trámites excesivos.

Art 6. Establece la vigencia y las derogatorias del proyecto.

4. MARCO JURÍDICO

4.1. Constitucional:

En el ordenamiento jurídico constitucional esta iniciativa legislativa tiene una relación especial con los fines esenciales del Estado en servicio de la comunidad y la supremacía de la constitución sobre las demás normas (Art. 4), además en la carta de derechos sociales, económicos y culturales y la protección especial que debe brindar el Estado a las personas con discapacidad (Art. 13), el derecho a una rehabilitación integral (Art. 47) y el derecho a la libre movilidad (Art. 24).

Desde la Carta Superior en cada uno de los apartes anteriormente mencionados resalta la importancia de garantizar con una protección especial el derecho a la libre movilidad de las personas con discapacidad, es así como los autores enmarcan la constitucionalidad de esta iniciativa, como se desarrolló a continuación, esto sin contar el desarrollo jurisprudencial que han realizado las altas cortes como se evidencia en el numeral 4.3 de la presente ponencia.

El artículo 4 de la Constitución establece “La Constitución es norma de normas. En todo caso de incompatibilidad entre la Constitución y la ley u otra norma jurídica, se aplicarán las disposiciones constitucionales (...)” Este principio constitucional debe garantizarse imponiendo la obligación legal de que las reglamentaciones expedidas por entidades gubernamentales protejan los derechos de la

población con discapacidad establecidas en el rango constitucional por encima de formalidades excesivas que limitan su acceso.

El Artículo 13 de la Constitución Política de Colombia establece una protección especial para las personas con discapacidad, en este sentido textualmente establece “ (...) El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.” siendo de esta forma evidente la necesidad de protección especial por parte del Estado para las personas con discapacidad.

El Artículo 47 de la Constitución Política de Colombia determina que: “El Estado adelantará una política de previsión, rehabilitación e integración social para los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a quienes se prestará la atención especializada que requieran.” Una rehabilitación integral e integración social claramente pasa por la garantía de una libre movilidad la cual se obtiene entre otras con la garantía del uso del vehículo particular sin restricciones ni requisitos desproporcionados para poder hacer uso por parte de la población con discapacidad.

De otra parte, el artículo 24 de la Constitución Política consagra el derecho de libertad de locomoción así: “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.” En este sentido, frente a las personas con discapacidad al no permitir el uso del vehículo en jornadas de pico y placa por formalidades excesivas afecta gravemente el derecho a la libre locomoción de esta población.

4.2. Marco Legal

En el ordenamiento Legal de Colombia se cuenta con la ley estatutaria 1618 de 2013 “Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad.” Esta ley busca garantizar el derecho fundamental a la libre locomoción de las personas en condición de discapacidad. En el artículo 15, numeral 6 estableció: “Los vehículos que transporten una persona con discapacidad de manera habitual, estarán exentos de las restricciones de movilidad que establezcan los departamentos y municipios (pico y placa), para lo cual el Ministerio de Transporte reglamentará dentro de los 6 meses siguientes estas excepciones.” Esta norma evidencia la voluntad del legislador de garantizar la especial protección por parte del Estado a las personas en situación de discapacidad en lo que respecta a movilidad.

Adicionalmente, la normatividad interna e internacional ratificada por Colombia ha reconocido a las personas con discapacidad como personas de especial protección. Algunas de esas normas son: Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad (CIADDIS, de la OEA), la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (ONU), la Ley 361 de 1997, la Ley 762 de 2002, la Ley 1145 de 2007, la Ley 1237 de 2008, la Ley 1346 de 2009, la Ley Estatutaria 1618 de 2013, la Ley 1680 de 2013 y la Ley 1752 de 2015, entre otras.

4.3. Desarrollo Jurisprudencial

Como se menciona en el numeral 4.1 de la presente ponencia estableciendo el marco constitucional de la iniciativa, los autores presentan un desarrollo jurisprudencial que evidencia como las altas cortes a través de diferentes sentencias y fallos ha salvaguardado la protección especial que debe brindar el Estado para la protección de las personas con discapacidad y en el caso específico de la barrera que se busca derribar con esta iniciativa, el honorable Consejo de Estado determinó como una “medida desproporcionada” pretender que el vehículo deba estar matriculado en la misma ciudad donde se espera tener la excepción; ese desarrollo jurisprudencial se presenta a continuación:

La jurisprudencia de la Corte Constitucional ha sido reiterativa en la determinación de que el derecho a la igualdad, garantizado en el artículo 13 y el preámbulo de la Constitución Política encierra una dimensión formal y una dimensión material, apuntado la faceta material a superar las desigualdades que afrontan las personas que se encuentran en situación de debilidad manifiesta, frente a las cuales el Estado tiene la obligación de dirigir medidas que permitan eliminar o reducir las desigualdades que los afectan, para que así estén en condiciones de igualdad en dignidad y derechos, citan las siguientes sentencias:

- **Sentencia T-770 de 2012** desarrolla ampliamente la necesidad de medidas diferenciales para garantizar el derecho a la igualdad de las personas en condición de vulnerabilidad, específicamente las personas con discapacidad.
- **Sentencia C-606 de 2012** precisó que las personas en situación de discapacidad son sujetos de especial protección por parte del Estado y de la sociedad en general, por lo que las distintas instituciones estatales y los particulares están obligados a facilitar activamente el ejercicio de los derechos de dicho sector poblacional, presentándose una discriminación injustificada contra las personas en situación de discapacidad cuando se presentan acciones u omisiones que tengan por objeto imponer barreras para el goce y ejercicio de los derechos de esta población, por lo que estos actos objeto de censura no solo se reducen a actuaciones materiales, sino que también incorporan la discriminación derivada por el tratamiento que las normas jurídicas otorgan a las personas en situación de discapacidad.
- **Sentencia C-804 de 2009** donde se manifiesta que el Estado debe procurar su igualdad de derechos y oportunidades frente a los demás miembros de la sociedad; adelantar las políticas pertinentes para lograr su rehabilitación e integración social de acuerdo con sus condiciones y otorgarles un trato especial, pues la no aplicación de la diferenciación positiva contribuye a perpetuar la marginación o la discriminación.
- **Sentencia T-382 de 2018** respecto de cómo el derecho de locomoción en las vías públicas implica la garantía de acceso a los espacios públicos de toda la población, con el fin de facilitar el desplazamiento y uso confiable en el espacio público, siendo esta garantía de especialmente importante frente a las personas en situación de discapacidad o con movilidad reducida, lo que conlleva a la toma de medidas especiales para asegurar su ingreso y permanencia a dichos espacios, tal como lo ordena el principio y derecho a la igualdad.



• **Sentencia T-823 de 1999.** (...) En estos casos la administración no tiene alternativa distinta de adoptar los correctivos necesarios para evitar que a la marginación social, económica y cultural contra la que deben luchar diariamente las personas discapacitadas, se sume una carga mayor a la que deben soportar el resto de los habitantes de la ciudad, que restringe severamente su autonomía al impedirles por completo el derecho a la circulación en el horario restringido” (...) “Por las razones que acaban de ser expresadas, la Corte considera que la decisión de la Alcaldía Mayor de Bogotá, en virtud de la cual se le niega al actor el permiso de circulación en su vehículo particular durante las horas de restricción vehicular, constituye una vulneración de los derechos fundamentales a la igualdad, a la autonomía y a la libre circulación por omisión del deber de trato especial”

• **Sentencia 1943 de 2017** - Consejo de Estado concluyó que **en razón del cumplimiento de ciertos trámites y requisitos exigidos por la normatividad vigente como que el vehículo se encuentre matriculado en cierta ciudad o municipio, constituyen una medida desproporcionada.** Este tipo de restricciones hacen más gravosa la situación a un sujeto de especial protección del Estado como lo es una persona en condición de discapacidad.

5. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LA INICIATIVA

El presente proyecto de ley se sustenta en la necesidad de garantizar que las personas con discapacidad puedan acceder al beneficio de la exención de las medidas de pico y placa establecido en el numeral 6 del artículo 15 de la ley 1618 de 2013 sin el requisito desproporcionado, inconstitucional e injustificado incluido en el numeral 5 del artículo 2 de la resolución 4575 de 2013 con el cual el ministerio de transporte reglamentó la materia y obliga que para que el vehículo que transporta a una persona con discapacidad pueda solicitar la excepción de la medida de pico y placa, el mismo debe estar matriculado en el organismo de tránsito donde se hace la solicitud; esta medida que ya fue considerada como desproporcionada por parte del Consejo de Estado en sentencia 1943 de 2017, también va en contravía de principios y derechos constitucionales establecidos en los artículos 4, 13, 24 y 47.

El requisito en mención incluido por parte del Ministerio de transporte es totalmente injustificado, pues en la resolución 4575 de 2013 en sus considerandos en ningún aparte justifican la inclusión de ese requisito, el cual, como ya se ha mencionado en la práctica se ha convertido en una barrera de acceso al beneficio establecido a nivel de ley estatutaria y está en detrimento de derechos fundamentales establecidos a nivel constitucional tales como la igualdad, no discriminación en personas en situación de discapacidad y libre locomoción además de la especial protección del Estado a las personas con discapacidad.

La resolución 4575 del Ministerio de Transporte, especialmente el requisito del numeral 5 del artículo 2 imposibilita que las personas con discapacidad puedan acceder al beneficio en más de un municipio, vulnerando gravemente el derecho constitucional a la libre movilidad y a la especial protección por parte del Estado y a pesar de esta resolución tener mas de 11 años y haber solicitado por personas con discapacidad su modificación eliminando ese requisito desproporcionado, no ha sido posible, lo que ha llevado a que las personas con discapacidad antes de tener una protección especial del Estado vea vulnerados sus derechos en algunos casos teniendo que acudir a los jueces para que vía tutela sean protegidos sus derechos llegando incluso a sentencias como la sentencia 1943 de 2017 del Consejo de

Estado y esto por un lado genera mayor desgaste a las personas con discapacidad que deberían ser protegidas por el Estado y por otro mayor congestión al sistema judicial.

Por todo lo anterior, cobra importancia el presente proyecto de ley con el cual de manera expresa se busca ordenar al Ministerio de Transporte la eliminación de ese requisito desproporcionado e inconstitucional en la reglamentación del numeral 6 del artículo 15 de la ley 1618 de 2013, requisito que está vulnerando derechos fundamentales de la población con discapacidad.

Adicional a esto cabe mencionar que múltiples organizaciones de personas con discapacidad entre las que se encuentra la Red Centro Oriental de Personas con Discapacidad se encuentran haciendo seguimiento a esta iniciativa por los importantes beneficios que traerá para la movilidad de esta población.

6. IMPACTO SOCIAL Y POBLACIONAL DE LA INICIATIVA

El presente proyecto de ley tiene un alto impacto social, pues se orienta a garantizar el goce efectivo del derecho a la libre movilidad y la eliminación de barreras administrativas que actualmente impiden que las personas con discapacidad accedan al beneficio de excepción de las medidas de restricción vehicular conocidas como “pico y placa”.

De acuerdo con el Censo Nacional de Población y Vivienda 2018 del DANE, en Colombia existen 3.134.036 personas con discapacidad, lo que representa aproximadamente el 7,1 % de la población nacional. Este grupo poblacional está distribuido de la siguiente manera; Mujeres: 54,6 %, Hombres: 45,4 % (Fuente: DANE; Observatorio Nacional de Inclusión Social y Productiva – DAPRE, 2024).

Adicionalmente, el Registro de Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad (RLCPD) del Ministerio de Salud y Protección Social reporta que entre 2020 y el primer semestre de 2024 se han certificado 350.732 personas con discapacidad, con mayor concentración en Bogotá (17,6 %), Valle del Cauca (9,2 %), Antioquia (9,2 %) y Santander (6,1 %). Estas cifras evidencian que la certificación aún no cubre la totalidad de la población con discapacidad, reflejando un amplio margen de personas que podrían ser beneficiarias directas de la iniciativa una vez se eliminen los obstáculos administrativos actuales. En la actualidad, la aplicación del beneficio de excepción de pico y placa para personas con discapacidad depende de la reglamentación municipal o distrital y de la interpretación del Ministerio de Transporte contenida en la Resolución 4575 de 2013. Este marco ha generado disparidades y restricciones injustificadas.

En la ciudad de Bogotá, por ejemplo, según información oficial de la Secretaría Distrital de Movilidad (2024), 15.185 personas con discapacidad cuentan con la excepción de pico y placa. Comparado con las 458.088 personas con discapacidad registradas en la capital, esto significa que apenas el 3,3 % de esta población accede efectivamente al beneficio. Si esta proporción se proyectara al resto del país, considerando la cifra nacional de 3.134.036 personas con discapacidad, se estima que aproximadamente 103.000 personas podrían beneficiarse potencialmente del acceso efectivo y simplificado al beneficio de excepción de pico y placa, una vez se unifique el registro y se eliminen los requisitos desproporcionados.

7. RELACIÓN DE CONCEPTOS DEL PROYECTO DE LEY

Sobre el proyecto de ley se han expedido los siguientes conceptos:

- **Ministerio de Salud y Protección Social:** En el mes de enero de 2025 en su trámite en el Senado de la República el Ministerio de Salud y Protección Social emitió concepto a la iniciativa el cual concluye que **considera la iniciativa conveniente**; dicho concepto fue publicado en la gaceta 06 de 2025.
- **Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá:** En el mes de abril de 2026 en el marco del debate en la Comisión Sexta de la Honorable Cámara de Representantes, la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá dio a conocer documento con comentarios al proyecto de ley en el cual **concluye que “el proyecto es jurídica y técnicamente viable condicionado”** con las siguientes observaciones:
 - Consideraban que el plazo de tres meses establecido en el artículo 4 para que las autoridades territoriales ajustaran su normatividad respecto a la interoperabilidad era muy corta, por lo cual en el marco del primer debate en Cámara el suscrito Representante ponente presento proposición que fue aprobada ampliando dicho plazo a 6 meses la cual fue aprobada, saldando la preocupación presentada por la Secretaría Distrital de Movilidad al respecto y acogiendo en su totalidad la modificación sugerida al articulado presentado en su concepto.
 - Consideran se presenta una ambivalencia en el artículo 5 entre el primer inciso y el párrafo primero ya que resultado de la exigencia de los sistemas de interoperabilidad se eliminarían los registros locales imposibilitando la operación en el marco de los mismos; resultado de las mesas de trabajo realizadas en torno a este comentario se acuerda incluir un párrafo 4 al artículo 5 en el que se de claridad que mientras entra en operación la interoperabilidad entre los sistemas siguen operando los registros locales, en todo caso sin la exigencia del requisito del lugar de matrícula del vehículo.
 - Genera preocupación para la Secretaría de Movilidad los costos en los que pueda incurrir las entidades territoriales por los pagos para consultas en el RUNT que deben hacer para garantizar el cumplimiento de la norma, ante esta preocupación y resultado de mesas de trabajo con delegados de la secretaría de movilidad, se acuerda incluir un párrafo 5 al artículo 5 en el que expresamente se ordena a que esas consultas no generen cobro alguno.

Adicional a estas observaciones que se subsanan en el texto propuesto para segundo debate en la Plenaria de la Honorable Cámara de Representantes, desde la Secretaría de Movilidad consideran se esta incumpliendo con el artículo 7 de la ley 819 de 2003 que ordena un estudio de impacto fiscal para la construcción de las normas, lo cual se desvirtúa al evidenciarse que tanto el proyecto inicialmente radicado como cada una

de las ponencias en el trámite del proyecto, incluida esta ponencia, cuenta con este estudio.

El documento presentado por la Secretaría de Movilidad también destaca el principio de instrumentalidad en las formas bajo el cual las formas, destacando que las formas no son un fin en si mismos y no pueden constituirse en una barrera para la garantía y goce efectivo de los derechos destacando así la importancia de esta iniciativa.

Finalmente, la Secretaría de Movilidad da a conocer que en Julio de 2025 se adelantó mesa de trabajo entre el Ministerio Trabajo y autoridades de tránsito del país en busca de lograr el objetivo pretendido por la presente iniciativa, en la cual adicional a los temas ya abordados se manifiesta una solicitud del Comité Técnico de Discapacidad, sobre las situaciones en las cuales los conductores deben dejar a las personas con discapacidad en centros médicos u hospitalarios o instituciones educativas; para atender esta solicitud se plantea una modificación al parágrafo 2 del artículo 5 en el cual se permita excepcionalmente que padres o cuidadores de personas con discapacidad puedan acceder excepcionalmente a la excepción por un tiempo limitado sin que la persona con discapacidad esté en el vehículo.

8. IMPACTO FISCAL

La Ley 819 de 2003 en su artículo 7 establece:

“ANÁLISIS DEL IMPACTO FISCAL DE LAS NORMAS. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.

Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces”.



La Corte Constitucional en Sentencia C-911 de 2007, señala que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa. Retoma la precitada sentencia lo establecido por la misma Corte en la Sentencia C-502 de 2007 al referirse al hecho que:

(...) la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda (...)

En ese sentido, el Gobierno Nacional a través de las entidades competentes, proyectará y garantizará los recursos de manera consistente con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo. Corresponderá al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, apropiar partidas dentro del Presupuesto General de la Nación, con los recursos necesarios para dar cumplimiento a lo establecido en el presente Proyecto de Ley, dependiendo de las condiciones económicas, sociales y financieras del país.

Encontramos que en lo referente al Impacto Fiscal de la iniciativa y a la obligación del gobierno de adelantar el estudio de impacto fiscal a través del Ministerio de Hacienda, la Sentencia C 170 de 2021 en sus consideraciones establece:

“(i) el Congreso tiene la responsabilidad de valorar las incidencias fiscales del proyecto de ley; (ii) esa carga no exige un análisis detallado o exhaustivo del costo fiscal y de las fuentes de financiamiento, aunque sí demanda una mínima consideración al respecto, de modo que sea posible establecer los referentes básicos para analizar los efectos fiscales; (iii) la carga principal se encuentra radicada en el MHCP por sus conocimientos técnicos y por su condición de principal ejecutor del gasto público; (iv) el incumplimiento del Gobierno no afecta la decisión del Congreso cuando este ha cumplido su deber. A su vez (v) si el Gobierno atiende la obligación de emitir su concepto, se radica en el Congreso el deber de estudiarlo y discutirlo. En adición a ello, debe precisarse (vi) que ni el silencio del Gobierno ni su oposición al proyecto impide que el Congreso lo apruebe, siempre y cuando cumpla los requerimientos antes señalados.”

Por otro lado, se debe mencionar que el objetivo del presente proyecto de ley es ordenar una actualización reglamentaria en busca de la garantía efectiva de derechos y la protección especial



del Estado a la población con discapacidad, por lo cual este proyecto No genera impacto fiscal ya que la reglamentación que ordena al Ministerio de Transporte realizar lo puede hacer con la capacidad técnica y operativa con que cuenta el ministerio.

Por otro lado, cabe anotar, que el presente proyecto de ley NO ordena gasto ni inversiones que requieran financiación desde el Presupuesto General de la Nación.

Con base en lo mencionado anteriormente, se le solicita a los honorables congresistas que ejerzan sus funciones legislativas teniendo en consideración que la presente iniciativa brinda las opciones para la garantía de derecho a la libre movilidad a la población con discapacidad como sujetos de especial protección y que asimismo tomen en consideración lo establecido en la sentencia C 170 de 2021 con respecto a los estudios de impacto fiscal para que de esta forma se tomen decisiones para que el Estado cumpla con su obligación de especial protección a la población con discapacidad.

9. CONFLICTO DE INTERÉS

De conformidad con lo estipulado en el artículo 291 de la Ley 5 de 1992 modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019 se adiciona este acápite que busca brindar una guía para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, el congresista puede encontrar otras causales.

Para el ponente de este proyecto de ley la votación y discusión del presente proyecto de ley podría generar un conflicto de interés a los Congresistas que cuenten con alguna discapacidad o que su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil cuente con alguna discapacidad certificada, puesto que podría interpretarse que genera beneficios particulares, actuales y directos a esta población, conforme a lo dispuesto en la ley. Sin embargo, se advierte que puede haber conflicto de interés en el caso específico que cada congresista deberá evaluar.

10. PLIEGO DE MODIFICACIONES

A continuación, se relacionan los artículos con modificaciones en la presente ponencia:

Texto Aprobado en Primer Debate por la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes	Texto propuesto para debate en la Plenaria de la Cámara de Representantes	Observaciones
Título “Por medio de la cual se garantiza el acceso de las personas con discapacidad al beneficio de excepción de las medidas de pico y placa y se dictan otras disposiciones.”	Título “Por medio de la cual se garantiza el acceso de las personas con discapacidad al beneficio de excepción de las medidas de pico y placa y se dictan otras disposiciones.”	Sin Modificaciones
Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto eliminar las barreras administrativas o reglamentarias, para que las personas con discapacidad puedan acceder al beneficio de excepción de las medidas de restricción vehicular conocidas como ‘pico y placa’, en todo el territorio nacional, conforme a lo dispuesto en el numeral 6 del artículo 15 de la Ley 1618 de 2013.	Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto eliminar las barreras administrativas o reglamentarias, para que las personas con discapacidad puedan acceder al beneficio de excepción de las medidas de restricción vehicular conocidas como ‘pico y placa’, en todo el territorio nacional, conforme a lo dispuesto en el numeral 6 del artículo 15 de la Ley 1618 de 2013.	Sin Modificaciones
Artículo 2. Eliminación de Barreras. Los vehículos que habitualmente transporten o sean conducidos por personas con discapacidad estarán exentos de las restricciones de movilidad (pico y placa) que se establezcan en todo el territorio nacional. Las autoridades competentes no podrán establecer medidas desproporcionadas como el registro o matrícula del vehículo en determinada jurisdicción.	Artículo 2. Eliminación de Barreras. Los vehículos que habitualmente transporten o sean conducidos por personas con discapacidad estarán exentos de las restricciones de movilidad (pico y placa) que se establezcan en todo el territorio nacional. Las autoridades competentes no podrán establecer medidas desproporcionadas como el registro o matrícula del vehículo en determinada jurisdicción.	Sin modificaciones
Artículo 3. Reglamentación. El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Salud y Protección Social, deberá elaborar una reglamentación que se oriente a la garantía de los derechos de las personas con discapacidad y con la	Artículo 3. Reglamentación. El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Salud y Protección Social, deberá elaborar una reglamentación que se oriente a la garantía de los derechos de las personas con discapacidad y	Se adiciona el parágrafo 3 resultado de mesa de trabajo realizada con la secretaría de movilidad de Bogotá.



finalidad de eliminar formalismos que impidan su acceso. Parágrafo 1. En un plazo máximo de sesenta (60) días posteriores a la entrada en vigencia de la presente ley el Ministerio de Transporte deberá actualizar la reglamentación del numeral 6 del artículo 15 de la ley 1618 de 2013 siguiendo los lineamientos establecidos en la presente ley. Parágrafo 2. El Ministerio de Transporte elaborará la reglamentación garantizando la participación de las personas con discapacidad y la de las organizaciones de la sociedad civil que las representen.	con la finalidad de eliminar formalismos que impidan su acceso. Parágrafo 1. En un plazo máximo de sesenta (60) días posteriores a la entrada en vigencia de la presente ley el Ministerio de Transporte deberá actualizar la reglamentación del numeral 6 del artículo 15 de la ley 1618 de 2013 siguiendo los lineamientos establecidos en la presente ley. Parágrafo 2. El Ministerio de Transporte elaborará la reglamentación garantizando la participación de las personas con discapacidad y la de las organizaciones de la sociedad civil que las representen. <u>Parágrafo 3. La reglamentación incluirá mecanismos de control para evitar que personas sin discapacidad mediante mecanismos fraudulentos busque acceder a los beneficios establecidos en la presente ley.</u>	
Artículo 4. Obligaciones de las entidades territoriales. Una vez expida la nueva reglamentación por el Ministerio de Transporte, la secretaria de movilidad, o quien haga sus veces, en las entidades territoriales que apliquen medidas de restricción vehicular (pico y placa) en un plazo máximo de seis (6) meses deberán actualizar sus normas garantizando el cumplimiento del artículo 2 de la presente ley.	Artículo 4. Obligaciones de las entidades territoriales. Una vez expida la nueva reglamentación por el Ministerio de Transporte, la secretaria de movilidad, o quien haga sus veces, en las entidades territoriales que apliquen medidas de restricción vehicular (pico y placa) en un plazo máximo de Seis (6) meses deberán actualizar sus normas garantizando el cumplimiento del artículo 2 de la presente ley.	Sin modificaciones
Artículo 5. Registro Nacional de Vehículos Exceptuados. El Ministerio de Transporte en articulación con el Ministerio de Salud y Protección Social en un plazo máximo de un año posterior a la entrada en vigencia de la	Artículo 5. Registro Nacional de Vehículos Exceptuados. El Ministerio de Transporte en articulación con el Ministerio de Salud y Protección Social en un plazo máximo de un año posterior a	Se realizan tres modificaciones para acoger los comentarios de la Secretaría Distrital de



presente ley, establecerán un mecanismo de interoperabilidad entre el Registro para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad (RLCPD) y el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) de tal forma que cada persona con discapacidad pueda tener asociado un vehículo de uso frecuente con la excepción de la medida de pico y placa y dicha excepción aplicará a nivel nacional. Parágrafo 1. Las entidades territoriales que apliquen medidas de restricción vehicular (pico y placa) deberán remitir al Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de sesenta (60) días posteriores a la entrada en vigencia de esta ley, la información correspondiente a las personas con discapacidad y los vehículos que las transporten de manera habitual, registrados en su jurisdicción. Parágrafo 2. Para que la medida de excepción de pico y placa sea efectiva, en todo caso el vehículo debe ser conducido o estar transportando a la persona con discapacidad. Parágrafo 3. El trámite de inscripción y actualización de la excepción de restricción de la circulación vehicular contemplado en la presente Ley, en ningún caso tendrá costo para el ciudadano. Con la posibilidad de actualizar el cambio de vehículo como mínimo cada seis (6) meses.	la entrada en vigencia de la presente ley, establecerán un mecanismo de interoperabilidad entre el Registro para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad (RLCPD) y el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) de tal forma que cada persona con discapacidad pueda tener asociado un vehículo de uso frecuente con la excepción de la medida de pico y placa y dicha excepción aplicará a nivel nacional. Parágrafo 1. Las entidades territoriales que apliquen medidas de restricción vehicular (pico y placa) deberán remitir al Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de sesenta (60) días posteriores a la entrada en vigencia de esta ley, la información correspondiente a las personas con discapacidad y los vehículos que las transporten de manera habitual, registrados en su jurisdicción. Parágrafo 2. Para que la medida de excepción de pico y placa sea efectiva, en todo caso el vehículo debe ser conducido o estar transportando a la persona con discapacidad. <u>De manera excepcional, cuando los cuidadores debidamente registrados deban trasladar a la persona con discapacidad a instituciones educativas, de salud o de rehabilitación, podrán hacer uso del beneficio de exención hasta por un término máximo de dos (2) horas, exclusivamente para dejar o recoger a la persona con discapacidad.</u> <u>Para efectos de control, el padre, madre, acudiente o cuidador deberá portar y presentar, cuando</u>	Movilidad de Bogotá así: 1. Se modifica el parágrafo 2 en el sentido de que cuidadores de personas con discapacidad excepcionalmente puedan acceder a la excepción luego de llevar o recoger a la persona con discapacidad a estudiar o a cita médica. 2. Adiciona el parágrafo 4 en el sentido de expresamente indicar que mientras se obtiene la interoperabilidad de los sistemas seguirán vigentes los registros locales siempre garantizando no se exija el requisito del lugar de matrícula del vehículo. 3. Adiciona el parágrafo 5 para dejar expreso que las consultas al RUNT para dar cumplimiento a lo dispuesto en esta ley no constituyan un costo adicional para las entidades territoriales.
--	---	---



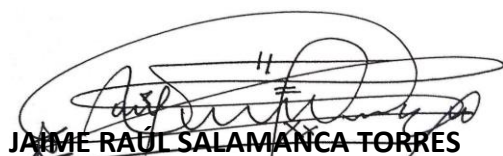
	<u>la autoridad lo requiera, el soporte que acredite la condición del traslado, como la certificación médica, la constancia de estudio o el documento que respalde la asistencia a terapias o procesos de rehabilitación de la persona con discapacidad.</u> Parágrafo 3. El trámite de inscripción y actualización de la excepción de restricción de la circulación vehicular contemplado en la presente Ley, en ningún caso tendrá costo para el ciudadano Con la posibilidad de actualizar el cambio de vehículo como mínimo cada seis (6) meses. Parágrafo 4. Mientras no se encuentre en plena operación el mecanismo de interoperabilidad entre el RLCPD y el RUNT previsto en el presente artículo, las bases de datos locales y los registros de vehículos exceptuados administrados por las autoridades de tránsito de las entidades territoriales mantendrán su vigencia, sin embargo, a partir de la entrada en vigencia de la presente ley se deberá hacer el registro sin ningún requisito asociado al lugar de matrícula del vehículo o similar. Parágrafo 5. Las consultas al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) para el cumplimiento de la presente ley no generarán costo alguno para las autoridades de tránsito de las entidades territoriales. El Ministerio de Transporte, en	
--	---	--

	<u>coordinación con la entidad administradora del RUNT, garantizará la gratuidad de dichas consultas.</u>	
Artículo 6. Vigencia y Derogatoria. La presente ley rige a partir de su expedición y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	Artículo 6. Vigencia y Derogatoria. La presente ley rige a partir de su expedición y deroga las disposiciones que le sean contrarias, <u>en especial el numeral 5 del artículo 2 de la Resolución 4575 de 2013 del Ministerio de Transporte, compilada dentro del artículo 8.4.2. de la Resolución 20223040045295 de 2022.</u>	Hace expresa la derogatoria de la medida que en la actualidad impone la principal barrera para que las personas con discapacidad accedan al beneficio de excepción de pico y placa

11. PROPOSICIÓN

Por los argumentos esbozados anteriormente, presento ponencia positiva y solicito a los miembros de la Plenaria de la Cámara de Representantes dar segundo debate en esta corporación al Proyecto de Ley No. 223 de 2025 Cámara – 335 de 2024 Senado *“Por medio de la cual se garantiza el acceso de las personas con discapacidad al beneficio de excepción de las medidas de pico y placa y se dictan otras disposiciones.”* conforme al texto propuesto para este debate.

De los honorables congresistas,



JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES
Representante a la Cámara
Partido Alianza Verde
Ponente



CONGRESO
DE LA REPÚBLICA
DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

JAIME RAÚL
SALAMANCA
Representante a la Cámara por Boyacá

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NO. 223 DE 2025 CÁMARA – 335 DE 2024 SENADO

“Por medio de la cual se garantiza el acceso de las personas con discapacidad al beneficio de excepción de las medidas de pico y placa y se dictan otras disposiciones.”.

EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto eliminar las barreras administrativas o reglamentarias, para que las personas con discapacidad puedan acceder al beneficio de excepción de las medidas de restricción vehicular conocidas como ‘pico y placa’, en todo el territorio nacional, conforme a lo dispuesto en el numeral 6 del artículo 15 de la Ley 1618 de 2013.

Artículo 2. Eliminación de Barreras. Los vehículos que habitualmente transporten o sean conducidos por personas con discapacidad estarán exentos de las restricciones de movilidad (pico y placa) que se establezcan en todo el territorio nacional. Las autoridades competentes no podrán establecer medidas desproporcionadas como el registro o matrícula del vehículo en determinada jurisdicción.

Artículo 3. Reglamentación. El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Salud y Protección Social, deberá elaborar una reglamentación que se oriente a la garantía de los derechos de las personas con discapacidad y con la finalidad de eliminar formalismos que impidan su acceso.

Parágrafo 1. En un plazo máximo de sesenta (60) días posteriores a la entrada en vigencia de la presente ley el Ministerio de Transporte deberá actualizar la reglamentación del numeral 6 del artículo 15 de la ley 1618 de 2013 siguiendo los lineamientos establecidos en la presente ley.

Parágrafo 2. El Ministerio de Transporte elaborará la reglamentación garantizando la participación de las personas con discapacidad y la de las organizaciones de la sociedad civil que las representen.

Parágrafo 3. La reglamentación incluirá mecanismos de control para evitar que personas sin discapacidad mediante mecanismos fraudulentos busque acceder a los beneficios establecidos en la presente ley.

Artículo 4. Obligaciones de las entidades territoriales. Una vez expida la nueva reglamentación por el Ministerio de Transporte, la secretaría de movilidad, o quien haga sus veces, en las entidades territoriales que apliquen medidas de restricción vehicular (pico y placa) en un plazo máximo de seis (6) meses deberán actualizar sus normas garantizando el cumplimiento del artículo 2 de la presente ley.

Artículo 5. Registro Nacional de Vehículos Exceptuados. El Ministerio de Transporte en articulación con el Ministerio de Salud y Protección Social en un plazo máximo de un año posterior a la entrada en vigencia de la presente ley, establecerán un mecanismo de interoperabilidad entre el Registro para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad (RLCPD) y el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) de tal forma que cada persona con discapacidad pueda tener asociado un vehículo de uso frecuente con la excepción de la medida de pico y placa y dicha excepción aplicará a nivel nacional.

Parágrafo 1. Las entidades territoriales que apliquen medidas de restricción vehicular (pico y placa) deberán remitir al Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de sesenta (60) días posteriores a la entrada en vigencia de esta ley, la información correspondiente a las personas con discapacidad y los vehículos que las transporten de manera habitual, registrados en su jurisdicción.

Parágrafo 2. Para que la medida de excepción de pico y placa sea efectiva, en todo caso el vehículo debe ser conducido o estar transportando a la persona con discapacidad. De manera excepcional, cuando los padres, madres o cuidadores debidamente registrados deban trasladar a la persona con discapacidad a instituciones educativas, de salud o de rehabilitación, podrán hacer uso del beneficio de exención hasta por un término máximo de dos (2) horas, exclusivamente para dejar o recoger a la persona con discapacidad.

Para efectos de control, el padre, madre, acudiente o cuidador deberá portar y presentar, cuando la autoridad lo requiera, el soporte que acredite la condición del traslado, como la certificación médica, la constancia de estudio o el documento que respalde la asistencia a terapias o procesos de rehabilitación de la persona con discapacidad.

Parágrafo 3. El trámite de inscripción y actualización de la excepción de restricción de la circulación vehicular contemplado en la presente Ley, en ningún caso tendrá costo para el ciudadano Con la posibilidad de actualizar el cambio de vehículo como mínimo cada seis (6) meses.

Parágrafo 4. Mientras no se encuentre en plena operación el mecanismo de interoperabilidad entre el RLCPD y el RUNT previsto en el presente artículo, las bases de datos locales y los registros de vehículos exceptuados administrados por las autoridades de tránsito de las entidades territoriales mantendrán su vigencia, sin embargo, a partir de la entrada en vigencia de la presente ley se deberá hacer el registro sin ningún requisito asociado al lugar de matrícula del vehículo o similar.

Parágrafo 5. Las consultas al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) para el cumplimiento de la presente ley no generarán costo alguno para las autoridades de tránsito de las entidades territoriales. El Ministerio de Transporte, en coordinación con la entidad administradora del RUNT, garantizará la gratuidad de dichas consultas.

Artículo 6. Vigencia y Derogatoria. La presente ley rige a partir de su expedición y deroga las disposiciones que le sean contrarias. en especial el numeral 5 del artículo 2 de la Resolución 4575 de 2013 del Ministerio de Transporte, compilada dentro del artículo 8.4.2. de la Resolución 20223040045295 de 2022.

De los honorables congresistas,



JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES
Representante a la Cámara
Partido Alianza Verde
Ponente