



Bogotá D.C., 07 de septiembre de 2022

Doctor,
GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General
Senado de la República

ASUNTO: RADICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY No _____ DE 2022. "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 Doctor,

Presento ante la Secretaria General del honorable Senado de la República, cuya dirección reposa en sus manos, para ser radicado, el presente Proyecto de Ley "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" de mi autoría, el cual radico con copias correspondientes y medio magnético.

De los Honorables Congressista:

 SANDRA RAMIREZ LOBO Senadora de la República	 IMELDA DAZA COTÉS Senadora de la República Partido Comunes
 JULIÁN GALLO CUBILLOS Senador de la República	 CARLOS ALBERTO CARREÑO Representante a la Cámara

 <p>LUIS ALBERTO ALBÁN Representante a la Cámara</p>	 <p>JAIRO REINALDO CALA Representante a la Cámara</p>
 <p>OMAR DE JESÚS RESTREPO Representante a la Cámara</p>	 <p>PABLO CATATUMBO Senador de la República</p>
 <p>PEDRO BARACUTADO Representante a la Cámara Partido Comunes</p>	 <p>GERMÁN GÓMEZ Representante a la Cámara Partido Comunes</p>

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

1. Como es de conocimiento público son pocas las personas con facultades y competencias **para ser autores** de proyectos de ley en Colombia según artículo 154 de carta magna entre esas dignidades se encuentran **los congresistas**, el presidente de la república y sus ministros. Y demás personalidades citadas en el artículo 156 de la Constitución Política.

Pese a lo anterior **eso no impide, Y NO ES ILEGAL NI DELITO que cualquier ciudadano o grupo de ciudadanos elaboren y redacten** el articulado y exposición de motivos de proyectos de ley, **para que posteriormente un congresista o grupo de congresistas sean quienes tomen la autoría del mismo.** Esto lo pueden hacer los congresistas siempre y cuando comprueben que el proyecto de ley hecho por los ciudadanos está bien sustentado.

Una Prueba de que esto ya se hizo en Colombia, fue en su momento con el Proyecto de Ley No 093 de 2012 cámara, publicado en las páginas 19 a la 24 de la **gaceta No 533 del 17 agosto de 2012** de la cámara de representantes. Cuya redacción y elaboración de ese PL fue hecha por personas con discapacidad, y **su autoría posteriormente fue radicada** por los Ex-representantes 2010 – 2014, doctores Roberto Ortiz Urueña y Jorge Eliecer Gómez Villamizar, Este PL 093 de 2012 cámara asignaba cupos de taxi a todas las personas con discapacidad de Colombia por incremento o a los que quedaran disponibles por extinción de dominio.

2. En concordancia con lo dicho en el numeral anterior de esta exposición de motivos, los gestores, promotores, líderes y autores de este nuevo proyecto de ley de exonerar del pago de tasas y tarifas de peajes a todas las personas con discapacidad, son el

ciudadano Alexander Meza quien es una persona con discapacidad, **en colaboración con** otras personas **que tienen** discapacidad, y **con** otras personas **sin** discapacidad que están a cargo o responden económicamente por una o varias personas en esa situación incluyendo menores de edad con discapacidad.

3. Este proyecto de ley **si se convierte en ley** es para favorecer a todas las personas con discapacidad de Colombia exonerándolas en el 100% del pago de tasas y tarifas de peaje por todas las carreteras y autopistas del país.

4. Señores congresistas colombianos **queremos comenzar con un hecho histórico** como fue que el Parlamento y Consejo de la Unión Europea (UE) expidió la Directiva UE **Número 362 del 24 febrero de 2022**, donde estipulo **que los Estados miembros podrán establecer exenciones** de la obligación **de pagar peajes al vehículo que pertenezca o sea utilizado por una persona con discapacidad**. (Ver transcripción y desglose de los artículos y uno de los considerandos en el numeral 15 de esta exposición de motivos)

Esta Directiva 362 de 2022 trata temas por todo lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras. Y **fue publicada el 4 de marzo de 2022 en el Libro No 069**

Lo estipulado en esta directiva beneficia a todas las personas con discapacidad de los 27 u 28 países que conforman la Unión Europea.

5. Se cito lo anterior PARA EVITAR dos cosas. **La primera:** que el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Hacienda Colombianos o cualquier otro funcionario de entidades públicas o privadas, argumenten o digan [[«que eso no se puede hacer o no existe en ningún lugar del mundo que lo hayan hecho»]]. **La segunda:** para que los congresistas colombianos hagan uso de la

figura Jurídica existente en Colombia llamada de derecho o legislación comparada.

Cabe la pena aclarar y precisar **que antes** del 24 de febrero de 2022 **ya existían** muchos países **tanto en Europa**, , Asia, África, algunos estados de Norteamérica, y de América Latina que en sus normas internas habían estipulado ese beneficio a todos sus conciudadanos con discapacidad, **entre esos países están** Inglaterra, Irlanda Austria, República Checa (Checoslovaquia), Sudáfrica, la India, Argentina, Estado de la Florida en Estados Unidos, las Gobernaciones Provinciales de Pichincha y Azuay en Ecuador, El Estado de Veracruz en México, Canadá, y España. Este último mediante proposición de ley aprobada por Senado Español quiere establecer ese beneficio en sus normas.

Más adelante dentro del numeral 15 de esta explosión de motivos se desglosará e identificarán las normas de esos **doce (12)** países en el mundo que antes del 24 febrero de 2022 ya lo tenían establecido, entre ellos cinco (5) europeos.

6. **NO HAY IMPACTO FISCAL NEGATIVO** para el Estado Colombiano, ya que **SON INFIMAS** en Colombia las cifras de personas **CON** discapacidad propietarias de vehículo automotor, así como también son ínfimas las cifras de personas **SIN** discapacidad (parientes o familiares cercanos) que sean propietarias de vehículo que estén a cargo y respondan económicamente por una o varias personas con discapacidad incluyendo menores de edad con discapacidad.

En Colombia oscilan entre el **0.8%** y un máximo del 3% del **total** de vehículos existentes en este país que sean propiedad de personas con discapacidad y de sus familiares o parientes cercanos.

7. **El 18 marzo de 2022** en Noticias Caracol primera emisión de las 7 am, el doctor, Miguel Gómez, presidente de Fasecolda dice textualmente [[«en Colombia **HAY 16 millones de automóviles**

y 10 millones de motocicletas»]]. Esto lo dijo durante entrevista con periodista Juan Diego Alvira exactamente a las 7:20 am.

8. Si a esa cifra de 16 millones de automóviles dicha por presidente de Fasecolda, se le sacan el 0.8% y el máximo del 3%, significa que en Colombia respectivamente habría un mínimo de 128000 (ciento veintiocho mil) y un máximo de 480000 (cuatrocientos ochenta mil) vehículos de propiedad de personas con discapacidad o de sus familiares o parientes. Lo que reitera que NO hay impacto fiscal negativo, antes, **por el contrario**, hay un impacto social positivo.

9. **El impacto social positivo lo habrá** con el dinero ahorrado por la exoneración del 100% en el pago de tasas y tarifas de peajes, las personas con discapacidad lo podrán usar para sufragar otros gastos como educación propia o de sus hijos, gastos de salud, alimentación, pago de gasolina, pago de gastos propios del vehículo como el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), y del certificado de revisión electromecánica y de gases, y demás imprevistos que puedan presentarse.

10. Como consecuencia de lo dicho en numeral 9 de esta exposición de motivos se mejoran las finanzas personales y familiares, es decir valga la redundancia, se mejora la calidad de vida de las personas con discapacidad y de sus núcleos familiares.

NECESIDAD APREMIANTE DE QUE ESTE PROYECTO DE LEY, SE CONVIERTA EN LEY.

11.) En Colombia TODOS los días AUMENTA la cifra de personas que quedan en situación de discapacidad permanente por accidentes de tránsito, producto de heridas de arma de fuego o armas cortopunzantes, o por enfermedad. Y la gran mayoría de esas personas con discapacidad y/o sus familiares, con grandes esfuerzos económicos han adquirido o están adquiriendo vehículo automotor para que la persona con discapacidad pueda

ir a estudiar, trabajar, y lo más importantes para ir a sus terapias de rehabilitación y sus citas médicas, o para recrearse.

12. Lo dicho en numeral 11 de esta exposición de motivos les toco hacerlo a las personas con discapacidad y sus familiares porque actualmente a hoy 20 julio de 2022, **HA SIDO UN ABSOLUTO Y ROTUNDO FRACASO** que el sistema de transporte este adaptado o sea accesible. **PARA RATIFICARLO Y CERTIFICARLO** se hace con base en las siguientes razones:

a) **NO SE CUMPLIÓ** con el parágrafo 2 del artículo 14 del decreto 1660 de 2003 que estipulo que entre el 1° de julio de 2005 hasta el 1° de 2010, el 100% de todos los vehículos automotores de cada empresa de servicio público de transporte en todas sus modalidades sea accesible para personas con discapacidad.

Cuando se habla de modalidades se refiere a los vehículos tipo taxi, buses busetas, colectivos, y más especialmente los de transporte intermunicipal que cubren y recorren las carreteras nacionales de la Republica colombiana.

b) **NO SE HA CUMPLIDO, NI CUMPLIRA** con el numeral 2 del artículo 14 de la ley 1618 de 2013 que estipulo que todo el servicio público de transporte en un plazo máximo de diez (10) años o sea hasta el 23 de febrero de 2023, como mínimo el 80% del total de las flotas de todos los vehículos públicos de transporte debían ser accesibles.

c) Ni el Ministerio de Transporte, ni la Superintendencia de Transporte han sancionado a todas las empresas de transporte **cancelándoles** o no renovándoles su licencia de operación o funcionamiento por no cumplir con lo estipulado en las normas ya citadas en los literales a) y b) de este mismo numeral 12 de esta exposición de motivos.

El Mintransporte y supertransporte **ACOLITAN Y PATROCINAN** esa conducta e incumplimiento **PREMIANDO** a esas empresas de transporte; ya que cada vez que se van a cumplir los plazos de

esas normas, **inmediatamente esta cartera ministerial** expide resoluciones o decretos, que son normas de baja categoría y peso jurídico donde **LES AMPLIA LOS PLAZOS por otros diez (10) o veinte (20) años.**

Súmenle algo peor, los alcaldes municipales o distritales siguen autorizando en sus municipios y distritos la entrega o renovación de licencias de funcionamiento u operación a esas mismas empresas de transporte **que no cumplen** con las mismas normas Citadas en literales a) y b) de este mismo numeral 12.

Los alcaldes municipales y distritales en sus territorios según el artículo 8 del decreto 172 del 5 febrero de 2001 son la primera autoridad de tránsito, y dentro de sus competencias esta autorizar las licencias de operación o funcionamiento de las empresas de transporte dentro de esos mismos territorios.

d) Las empresas de transporte público en Colombia **son expertas** y **reiterativas en sacar disculpas** para no cumplir con las normas citadas en los literales a) y b) de este mismo numeral 12 de esta exposición de motivos, entre ellas, tenemos.

d.1) [[«que el dólar está muy caro, y que por eso no pueden traer o importar ese tipo de vehículos accesibles para discapacitados»]]. **Esta es la más grande mentira**, ya que cuando el valor del dólar estaba entre \$1800 y \$2500 (mil ochocientos y dos mil quinientos pesos), **NUNCA TRAJERON** ese tipo de vehículos, **SINO QUE SE INVENTARON**, que no había norma NTC que indicara cuales eran las características técnicas de vehículos accesibles de servicio público.

13. El articulado de este proyecto de ley de exonerar en el 100% del pago de tasas y tarifas de peajes a personas con discapacidad fue redactado de tal manera que **NO SE DEJO NADA AL AZAR, NI LIMBOS O VACIOS jurídicos PARA** cuatro **cosas.**

La primera: EVITAR que cualquier funcionario o servidor de entidades públicas o privadas le de interpretaciones amañadas o

leguleyadas para abstraerse de cumplirla y oponerse a otorgar la exoneración del pago de peajes

La segunda: EVITAR que algunas personas inescrupulosas y oportunistas, incluyendo familiares o parientes cercanos de la persona con discapacidad quieran sacar ventaja y aprovecharse de ese beneficio.

Una forma de aprovecharse sería en los puentes festivos o en vacaciones de semana santa o fin de año. Estos familiares inescrupulosos dejarían tirado en su casa a la persona con discapacidad y se van a pasear en el vehículo exonerado, **imagínense** que salen de paseo desde Ipiales a la Costa Atlántica ida y vuelta, de allí la necesidad de incluir el requisito del numeral 2 del artículo 21.C en esta ley DE QUE ES OBLIGATORIO SIN NINGUNA EXCEPCION que la persona con discapacidad o menor de edad con discapacidad ESTEN A BORDO del vehículo al momento de pasar por el peaje ya sea como acompañante o conductor.

Si la persona mayor o menor de edad con discapacidad NO SE ENCUENTRA A BORDO, se debe pagar la tarifa completa o plena del valor del peaje.

La tercera: Si una persona menor o mayor de edad con discapacidad NO TIENEN VEHICULO, pero todos sus once (11) familiares o parientes SI TIENEN vehículo, la exoneración solo aplica para un vehículo solamente, **PARA EVITAR** que todos los once familiares quieran registrar para la exoneración de peajes los once vehículos.

La cuarta: SE EVITA que estén impetrando tutelas por el derecho a la igualdad las personas SIN discapacidad que están a cargo o responden económicamente por una o varias personas con discapacidad incluyendo menores de edad con discapacidad, e IGUALMENTE SE EVITA que impetren tutelas las personas

ciegas o con baja visión, las personas sordas, cuadripléjicas, las personas con discapacidad mental (síndrome de Down)

13.1) Como se evitarán tutelas, y quienes las harían.

El articulado original del PL 212 de 2021 senado, publicado en gaceta colombiana No 1336 del 30 de septiembre de 2021. Y **en otrora** el informe de ponencia para primer debate del PL 046 de 2016 Senado, publicado en gaceta No 22, del 30 enero de 2017 **ambos tenían una falla garrafal y gravísima QUE EXCLUYE a dos grupos** de personas con discapacidad en Colombia, porque la exoneración la otorga únicamente a vehículos especialmente adaptados para personas en situación de discapacidad.

Los dos grupos que excluye esa redacción de ese PL 212 de 2021 Senado y la otrora ponencia de primer debate del PL 046 de 2016 senado **son**.

Grupo 1. En Colombia NO SE LE EXPIDE licencia de conducción a menores de edad y más aún si tienen discapacidad y por lógica no adaptarán vehículo automotor. Porque su padre o madre que NO TIENEN discapacidad conducen el vehículo sin adaptaciones.

Consecuencia de lo anterior el papa o la mama o demás parientes o familiares del menor de edad con discapacidad, impetraran tutela **diciéndole** al juez [[«que se le viola derecho a igualdad porque tienen un hijo(a) menor de edad con discapacidad al cual NUNCA EN LA VIDA le entregaran licencia de conducción Y NO SE LE PUEDE EXIGIR tener adaptado el vehículo. Y con base en ello se le otorgue la exoneración de tasas y tarifas de peaje al vehículo que es propiedad de la mamá o el papa.»]].

Grupo 2. En Colombia son propietarios de vehículos tipo automóvil de uso particular, con todos los papeles a nombre única y exclusivamente de personas con discapacidad auditiva (sordos o con muy baja audición), de personas con discapacidad visual (ciegos o con baja visión), de los cuadripléjicos o con

múltiples discapacidades y de personas con discapacidad mental (síndrome de Down).

Y a estas personas citadas en párrafo anterior NUNCA EN LA VIDA o DIFÍCILMENTE les otorgaran licencia de conducción y por lógica NUNCA ADAPTARÁN el vehículo automotor ya que habrá un tercero (familiar o conocido) que lo conduzca sin adaptaciones.

Este segundo grupo de personas con discapacidad **también impetrarían** tutelas, **argumentándole al Juez** [[«que se le viola derecho a igualdad al no exonerarlos del pago de tasas y tarifas de peajes, ya que, por ser ciegos, o sordos no les otorgan licencia de conducción Y NO ESTAN OBLIGADOS A ADAPTAR EL vehículo»]].

13.2) Solución al problema de las tutelas citadas en numeral 13.1) de esta exposición de motivos. Con este nuevo proyecto de ley que se presentara en Colombia desde el 20 de julio de 2022 **SE SOLUCIONA** esa problemática ya que con lo estipulado en el artículo 3 que adiciona el artículo (21.A) a la ley 105 de 1993 se beneficia en exoneración de tasas y tarifas de peajes a 3 (tres) grupos poblaciones, entre ellos los citados en numeral 13.1 de esta exposición de motivos.

14). Los Congresistas Colombianos PARA APROBAR este PL como LEY en sus cuatro debates, PUEDEN HACER USO de la FIGURA JURÍDICA llamada «LEGISLACIÓN O DERECHO COMPARADO», que consiste en tomar como referencia normas de otros países así no existan en Colombia ADAPTANDOLAS a nuestra legislación e idiosincrasia, EXTRAYENDO LO MEJOR DE ELLAS Y CORRIGIENDO SUS YERROS. Tal es el caso de Argentina, Austria, Sudáfrica, República Checa, el Estado de la Florida en Estados Unidos, la India, el Estado de Veracruz en México, Canadá, el Estado de Veracruz en México, Irlanda, Inglaterra o reino unido, u España QUE DESDE ANTES del 24 febrero de 2022 YA OTORGABAN exoneraciones del 100% o sino

descuentos del 50% en el pago de peajes a todos sus conciudadanos con discapacidad.

Como se citó al principio de esta exposición de motivos en su numeral 4, desde el 24 febrero 2022 la Unión Europea (UE) estipulo **que sus Estados miembros podrán establecer exenciones** de la **obligación de pagar peajes al vehículo que pertenezca o sea utilizado por una persona con discapacidad.**

Es más, en su momento el ex – senador del periodo 2014 – 2018, doctor, Everth Bustamante fue **ponente** para primer debate del PL 046 de 2016 Senado, **y rindió ponencia positiva para primer debate.** Y esa ponencia **aparecía publicada** en la gaceta No 22 fechada del 30 enero de 2017. Esa ponencia otorgaba ese beneficio a personas con discapacidad, **como ponente tuvo en cuenta** la legislación comparada, **con base en** normas del Reino Unido, e Irlanda. (Ver páginas 4 y 8 de gaceta No 22 del 30 enero de 2017).

Este informe de ponencia positiva para primer debate del PL 046 de 2016S, se hundió o archivo por falta de trámite legislativo ya que nunca lo colocaron en orden del día.

También en su momento la ex – senadora del periodo 2018 – 2022, doctora, María del Rosario Guerra **FUE AUTORA** del PL No 212 de 2021Senado, radicado 21 julio de 2021 que iba en mismo sentido de exonerar peajes a personas con discapacidad y fue publicado en gaceta 1336 del 30 septiembre de 2021. PERO hasta abril de 2022 **NUNCA LE NOMBRARON PONENTE** para primer debate en Comisión sexta de senado y por eso se hundió o archivo, aun a pesar de que en noviembre de 2021 las personas con discapacidad hicieron y radicaron proposiciones aditivas y modificatorias al articulado de ese PL.

15.) **DESGLOSE Y UBICACIÓN EXACTA** de las normas de la Unión Europea del 24 febrero de 2022, y de los doce (12) países **QUE ANTES** de esa fecha ya lo habían hecho.

UNIÓN EUROPEA

Unión Europea. En forma resumida, la Directiva UE No 362 del Parlamento Europeo y Consejo emitida el 22 febrero de 2022 modifico la Directiva UE No 1999/62 CE, estipulando **que los estados miembros podrán establecer exenciones** de la obligación de pagar peajes al vehículo que pertenezca o sea utilizado por una persona con discapacidad. **Esta directiva fue publicada el 4 marzo 2022** en Libro No 069 Y **más** adelante **se explican** detalladamente tres formas para descargarla de internet.

Esta directiva UE 362 de 2022, menciona dicho beneficio tanto en su articulado y en uno de sus considerandos.

El apartado 3 del artículo 2 de la directiva No 362 de 2022, modifico el artículo 7 de la Directiva 1999/62 CE **adicionándole la letra c) al numeral 9 del mismo artículo 7.** Y reza textualmente así.

[[«3) Los artículos 7 y 7 bis se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 7. (.....).

9. Los Estados miembros podrán establecer peajes o tasas por utilización reducidos, **o exenciones de la obligación de pagar peajes** o tasas por utilización para los siguientes vehículos:

(.....).

c) cualquier vehículo al que se apliquen las condiciones que se establecen en el artículo 6, apartado 2, letras a) y b), **o que pertenezca o sea utilizado por una persona con discapacidad.»]]**

En su párrafo 16 de los considerandos de Directiva UE 362 de 2022 reza textualmente.

[[«16) Para las personas con discapacidad, puede ser importante contar con la posibilidad de utilizar carreteras sujetas a una tarificación viaria, tales como autopistas, túneles o puentes, en

vez de carreteras locales dificultosas. A fin de que las personas con discapacidad puedan utilizar las carreteras sujetas a una tarificación viaria **sin una carga administrativa añadida, debe permitirse** a los Estados Miembros **eximir a los vehículos de las personas con discapacidad de la obligación de pagar un peaje** o una tasa por utilización.»]]].

Hay tres (3) formas de ver y descargar esta directiva 362 de la Unión Europea, TODAS tienen en común que hay que ingresar a google Y ESCRIBIR en su barra de búsqueda SIN COMILLAS **tres frases** así.

Formas 1 y 2. Escribir cualquiera de estas dos frases ««directiva ue 362 de 2022»», o sino «« DOUE-L-2022-30851»». Aparecerá como primera opción para ambas frases la pagina web de la BOE (boletines oficiales del Estado Español), con un título llamado «DOUE-L-2022-80351 Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo.». Al dar clic en ella muestra la información en formato html de la BOE y que permite descargar automáticamente esa directiva en formato pdf (ver páginas 3 y 13 de un total de 39).

Forma 3.

Paso 1. Escribir la frase ««directivas 2022 de la unión europea»». Aparecerá como tercera opción la página web de la eucyl.jcyl.es (que es información europea dada oficialmente por la junta de castilla y León) con un título llamado «Últimas directivas comunitarias publicadas | Información Europea». Al dar clic en ella aparecen todas las directivas'

Paso 2. deben buscar y DEBEN DAR CLIC en el enlace que se llama «Directiva de la UE **publicado** por Consejo de la Unión Europea en L 069 el 4 de marzo de 2022»».

Paso 3. Aparece otra pantalla con la información puntual de esa directiva 362, con la opción de descarga en formato pdf con logos oficiales de la UE (Ver páginas 5 y 15 de un total de 138 páginas).

Estado de la Florida y su capital la ciudad de Miami en Estados Unidos.

Antes de comenzar en Estados Unidos SOLO LAS LEYES FEDERALES aplican para los 52 Estados que conforman ese país, Y NO EXISTE ley federal que otorgue exoneración de peajes a personas con discapacidad. **Pero eso NO IMPIDE** que cada Estado de manera independiente y autónoma expida sus propias normas internas y lo haga.

Tal es el caso de la Florida que si lo hace con los llamados Estatutos de la Florida (FS) por sus iniciales en inglés. Y **este Estado** exonera pago de peajes a las personas con discapacidad **con el Numeral 3 de la Subsección 338.156, de la Sección 88 del capítulo 252 de los FS** (Estatutos de la Florida).

Esa norma descrita en párrafo precedente reza textualmente así.

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

SUDAFRICA

Sudáfrica. En este país mediante resolución Nacional expedida por el Ministerio de transporte sudafricano se otorga beneficio de exoneración de peajes a personas con discapacidad, y a ONG y a fundaciones de ese tipo de personas.

La **resolución** sudafricana No **897** del 8 agosto de 2016, publicada en **gaceta Reguladora** No **40189** del mismo mes y año, reza textualmente así.

[[«Se exonera el pago de peajes por carreteras de Sudáfrica a:

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

REPUBLICA CHECA

La República Checa con lo estipulado **en literal (H) del numeral 3 del artículo (20.A) de la ley No 13 de 1997. Exonera pago** de peajes a personas con discapacidad. Así reza textual esa norma.

[[«Artículo 20.A. (.....).

3). Del pago de peajes **están exonerados los vehículos que:** (.....)

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

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

Para ratificar que esa norma de República Checa **es verídica el 9 de mayo de 2017** el mismo cónsul de la Embajada de ese país en Colombia, doctor, IMRICH KLIMENT **vía correo electrónico** le responde e informa **al ciudadano Colombiano** Alexander Meza

QUE EFECTIVAMENTE esa norma **exonera pago de peajes** a personas con discapacidad.

LA INDIA

La India en resumen tiene 2 normas, **dos de ellas** del mes de junio de 2016, y la tercera del año 1988

Primera norma de la India del 8 junio de 2016.

La Comisión Nacional de Autopista de la India **FUE NOTIFICADA de la Gaceta No 585 del 8 junio de 2016 PROFERIDA** por el Ministerio de Transporte por carreteras de la India en la cual **MODIFICO Y ADICIONO las reglas** en lo concerniente a las tasas o tarifas de cobro y recaudación de peajes por carreteras nacionales de la India. **Y lo hizo adicionando la regla 11 en la fracción (II) del numeral 8 de la Gaceta No 585 del 8 junio de 2016.** Y reza textualmente así.

[[«Después de la cláusula (d) **agregar como clausula (e) a saber.**

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

Segunda norma de la India del 13 junio de 2016.

Cinco días después como consecuencia de la primera norma, el Ministerio de Transporte de la India el 13 junio de 2016 **EXPIDE la circular con referencia y número NHAI / CO / 11 / 2016 sobre la exención del pago de la tasa de peajes** en el caso de los usuarios con vehículos mecánicos especialmente diseñados y construidos para el uso de las personas que sufre algún defecto o discapacidad física.»]]

Tercera norma de la India, del 14 octubre de 1988.

Observando detalladamente las dos normas de junio de 2016 de la India, ya vistas anteriormente, lo que hicieron fue tomar

como referente en un 95% la definición o termino llamado «transporte de inválidos» **que aparece** en el numeral 18, del artículo 2, del capítulo 1 de la ley No 59 del 14 octubre de 1988. Esta es la ley india de vehículos motores (MV – Motors vehicules por iniciales en inglés).

Así reza textualmente esa definición en esa ley.

[[«Transporte de inválidos. Significa un vehículo de motor especialmente diseñado y construido, o adaptado para una persona que sufre algún defecto físico o discapacidad. Y utilizado exclusivamente por o para dicha persona»]].

CANADA

En resumen, Canadá tiene dos normas, una del 2012 y la otra de 2002. **una exoneran** pago de peajes a las personas con discapacidad y la otra lo amplio **A las que hayan sido designadas para el cuidado de ellas.**

Primera norma de Canadá, expedida del año 2012.

En resumen, el 31 de septiembre de 2012 mediante gaceta Oficial de la British Columbia (BC) con referencia No BC Reg 269 **SE REGLAMENTO CON DOCUMENTO OC 614 de 2012, la exención de peajes.**

Este reglamento **AMPLIO Y MEJORO** ese beneficio para las personas con discapacidad. **Permitiéndole** que los vehículos de las personas designadas como cuidadores también estén exonerados del pago de peajes.

Ese beneficio quedo estipulado en el literal (e) del numeral 2 del artículo 1 del documento OC 614 de 2012 que reza textualmente así.

[[«Que sujeto a la sección 7 estarán exentos del pago de peajes los vehículos de propiedad o alquilado por las personas designadas para el cuidado de personas con discapacidad bajo

la sección 2 de la ley de empleo y asistencia de este tipo de personas.»]].

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

Hay dos links para ver norma canadiense de 2012, uno en inglés y otro en español y se detalla así.

Link 1 en Inglés norma Canadá de 2012 , documento OC 614 Gaceta BC Reg 269 del 31 septiembre 2012.

http://www.bclaws.ca/civix/document/id/lc/statreg/269_2012

Link 2 en español norma Canadá de 2012, documento OC 614 Gaceta BC Reig 269 del 31 septiembre 2012.

https://translate.google.ca/translate?hl=es&sl=en&u=http://www.bclaws.ca/civix/document/id/lc/statreg/269_2012&prev=search

Segunda norma de Canadá expedida del año 2002

Mediante la «ley de inversión en el transporte» **aprobada** en Canadá el 31 de octubre de 2002, estipulo en los literales a) y b) de la Subsección 2 del artículo 19 de la parte 4 del capítulo 65 de esa ley, reza textualmente así.

[[«Los vehículos de personas con discapacidad están exonerados del pago de peajes»]].

Hay 2 links que confirman dicha información de ley canadiense de 2002, el primero está en inglés y el segundo está en español y se detallan así.

Link 1 en ingles con norma Canadá 2002.

http://www.bclaws.ca/EPLibraries/bclaws_new/document/IDfreeside/00_02065_01

Link 2 en español con norma Canadá 2002 exonera de peajes a personas con discapacidad.

<https://translate.google.ca/translate?hl=es&sl=en&u=https://www.treo.ca/tolls-and-fees/tolling-exemptions/&prev=search>

ARGENTINA

Argentina. La Dirección Nacional de Vialidad Argentina ha expedido tres (3) normas para que las cumpla el OCCOVI cuyo equivalente en Colombia serían el INCO o el INVIAS, Esta Dirección de Vialidad ha expedido las Resoluciones No 1052 de 2021, la No 2541 A.G de 2014 y la No 05 de 2015.

RESOLUCION ARGENTINA 1052 de 2021

Mediante Resolución No 1052 del 28 julio de 2021 la Dirección de vialidad, mejoro aún más la medida de exoneración de peajes ya que en su artículo 3 de parte resolutive estipulo que esa medida **SE EXTIENDE** a estaciones que operen mediante **Tele pase**.

Esta resolución 1052 de 2021 **actualizo** la resolución 2541 de 2014, esa actualización y mejora también consistió en que dicho beneficio se otorgue íntegramente de manera digital, es decir, la persona con discapacidad podrá entregar toda la documentación escaneada. Antes de la resolución de 2021 la persona con discapacidad debía entregar documentación en forma física y presencial.

En el link siguiente permite descargar resolución argentina 1052 de 2021 y constatar que ese beneficio existe desde hace 8 (ocho) años. <https://comercioyjusticia.info/leyes-y-comentarios/peaje-regulan-exencion-de-pago-para-personas-con-discapacidad/>

RESOLUCION ARGENTINA 2541 de 2014

Esta resolución 2541 del 5 de febrero de 2014 **CONTIENE EL REGLAMENTO** de la exención del pago de peajes para personas con discapacidad de Argentina, Esta resolución la envió la Dirección Nacional de viabilidad al OCCOVI. Y **consta de 25 (veinticinco) artículos con su anexo.**

Así **rezan** los Artículos 2, 4, 5 hasta el 16, 18 19, 20, 21, 24 y 25 de resolución 2541 de 2014. **Siendo los más importantes y relevantes** el 2, 4, 6, 7 ,10, 15, 18, 21, 24.

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

Artículo 4. Sujetos comprendidos. Las regulaciones contenidas en el presente instrumento **serán de obligatoria observancia para las concesionarias**, y aquellos usuarios de la Red de concesiones Viales Nacionales (.....).

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

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

Artículo 7. Titularidad del vehículo. Respecto a la vinculación establecida en el artículo precedente, **no será necesario que el beneficiario sea titular y/o conductor** del vehículo en el que se

traslade o sea trasladado en la oportunidad de traspaso por una estación de peaje.

Artículo 8. Instrumentación. El pase eximido de pago de peaje será concedido en las estaciones de peaje **ante la exhibición** de una credencial de «pase libre» **que emitirá** el órgano de Control de de concesiones viales.

Artículo 9. Oficinas para iniciar el trámite. A fin de facilitar el diligenciamiento del «pase libre» en todas las regiones del país, aquellos usuarios que deseen gozar de dicho beneficio **deberán iniciar** el trámite **ante** las oficinas de atención al usuario **de cualquiera de las concesionarias que tengan adjudicada la concesión para la explotación, administración,** conservación, mantenimiento, reparación, ampliación y construcción de tramos de la Red vial Nacional.

Artículo 10. Presencia personal requerida. Para iniciar el trámite de solicitud de la credencial de «pase libre» **será indispensable en todos los casos, la presencia** de la persona con discapacidad que fuera a beneficiarse con la exención que se reglamenta por el presente.

Si el beneficiario fuere menor de edad y/o incapaz declarado, el trámite sólo requerirá la presencia del representante legal, ya sean sus padres, tutor, o curador, debiéndose acreditar en todos los casos la condición invocada.

Cuando la exención **se vinculase** a un vehículo bajo la titularidad del beneficiario, **pero la persona autorizada** a conducirlo fuera un tercero **será imprescindible** que esta última también concurra al trámite de la solicitud.

En el supuesto en el que el vehículo a afectarse **se encuentre bajo la titularidad de un tercero,** se requerirá así mismo **la presencia de dicho titular y del conductor autorizado**

Artículo 11. Requisitos. Los usuarios que deseen acogerse al beneficio reglamentado por el presente, deberán presentarse ante la oficina de la empresa concesionaria respectiva, con original y copia de la documentación que a continuación se detalla: (.....).

Viene a continuación listado de siete (7) documentos.

Artículo 12. Costo Administrativo. A efectos de solventar los gastos que demande el cumplimiento del trámite administrativo regulado en este capítulo, el usuario solicitante de la exención del pago de peaje deberá abonar una suma equivalente a la escala tarifaria que surge del ANEXO al presente reglamento, según la Estación de peaje donde inicie trámite de la solicitud.

Artículo 13. Remisión de documentación. Una vez presentados debidamente los requisitos detallados en el artículo precedente, la empresa concesionaria **REMITIRA** la documentación recabada — papel y soporte digital de la misma a la Subgerencia de atención al usuario y mesa de entradas del órgano de control de concesiones viales (OCCOVI), **oficina que tendrá a cargo la emisión** de la **credencial de exención** de pago de la tarifa de peaje para personas con discapacidad.

Artículo 14. Entrega de la credencial. Previo aviso de encontrarse **concluido** el trámite satisfactoriamente **y disponible la credencial**, los beneficiarios solicitantes deberán concurrir a la oficina de atención al usuario de la Estación de Peaje donde hayan iniciado el trámite, **a los fines de retirar la credencial solicitada.** Podrá acudir indistintamente cualquiera de los legitimados para solicitar su tramitación, conforme al artículo 10 del presente reglamento.

Artículo 15. Exención del pago de peaje. El pase eximido de pago de peaje será concedido en las estaciones de peaje a aquellos beneficiarios con discapacidad **que se trasladen o sean trasladados** en el vehículo individualizado a tal fin. Debiendo

exhibir la credencial de «pase libre» que emitirá el órgano de control de concesiones viales (OCCOVI).

Artículo 16. Contenido. La credencial de «pase libre» que emitirá el Órgano de control de concesiones viales **individualizará los siguientes datos.**

Vienen a continuación seis (6) datos siendo uno de los más importantes el Código de individualización de la credencial.

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

Artículo 19. Medios necesarios. Las concesionarias **dotaran** a las estaciones de peaje **de aquellos medios que contribuyan eficazmente a** satisfacer las necesidades y aplicación del presente reglamento.

Artículo 20. Información centralizada. Las concesionarias deberán organizar funcionalmente sus dependencias **a fin de establecer** un soporte administrativo **integral que permita centralizar** la atención e información de los usuarios beneficiados por la exención reglamentada por el presente, **debiendo asegurar la existencia en cada** estación de peaje **de un encargado** para la atención de los mismos.

Artículo 21. Registro de pases exentos de peaje. De acuerdo a lo dispuesto por en los artículos 19 y 20 del presente, **al momento** de que los usuarios **exhiban** la credencial de «pase libre» en la estación de peaje respectiva, **el personal peajista** de

las concesionarias **dejará asentado el Código numérico que individualice cada exención** de pago de tarifa de peaje otorgada, **en miras de llevar a cabo un debido control** de la magnitud cuantitativa y geográfica de la utilización de «pases libres» otorgados, y de contar con más elementos que permitan una progresiva mejora en la implementación del beneficio y determinar el impacto en los respectivos contratos de concesión.

Artículo 24. Capacitación Será responsabilidad de las concesionarias **llevar a cabo la pertinente capacitación de su personal dependiente**, a los fines de la correcta aplicación de los aspectos regulados por el presente reglamento en los que tengan incumbencia, debiendo procurar que los usuarios sean tratados de acuerdo a las estipulaciones de los reglamentos del usuario vigentes.

Artículo 25. Sanciones. Las concesionarias serán responsables por los incumplimientos en los que incurran respecto a lo normado por la presente regulación, siendo aplicable el régimen de infracciones y sanciones vigentes de cada concesión»]]].

Al dar clic en link que viene a continuación encontraran al final del mismo los 25 artículos de resolución 2041 de 2014.

<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-5-2015-242607/texto>

RESOLUCIÓN ARGENTINA No 5 de 2015

Como consecuencia de la resolución 2541 de 2014 de la Dirección de vialidad, se expidió la resolución No 5 del 28 enero de 2015, **DONDE APROBÓ** el reglamento para la exención del pago de peajes a las personas con discapacidad. Y que esas disposiciones de dicha resolución ERA DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO para las estaciones de peaje de la Red Vial Nacionales CONCESIONADAS.

Link descarga de resolución argentina No 5 de 2015. Es.

<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-5-2015-242607/texto>

Así rezan artículos 1 y 3 de resolución No 5 de 2015 de argentina.

[[«Artículo 1. Apruébese el «reglamento de exención del pago de peajes para personas con discapacidad» que como ANEXO forma parte integrante de la presente resolución.

Artículo 3 Notifíquese la presente resolución, por intermedio de la subgerencia de atención al usuario y mesa de entradas, a los entes concesionarios.

Viene a continuación un listado con los nombres e identificación de doce (12) entes concesionados que manejan estaciones de peaje y deben cumplir con esa exención»]]

ECUADOR

Ecuador, en este país una provincia equivale a un departamento en Colombia, y se llaman gobernaciones provinciales y las normas que expiden son llamadas «ordenanzas provinciales de la gobernación de». Ecuador NO TIENE LEY O NORMA NACIONAL, pero hay Gobernaciones Provinciales que de manera autónoma lo hacen, entre ellas la Gobernación de Pichincha y Azuay. Se identifica las siguientes normas.

Gobernación Provincial de Azuay en Ecuador.

Azuay: En resumen, tiene dos normas expedidas, una del 2020 y la otra del 2011, **ambas otorgan descuento del 50% en pago de peajes TANTO** a personas de la tercera edad y personas con discapacidad.

Estas dos normas de Azuay tienen una pequeña diferencia como es que la del 2020 otorga ese descuento **para** tasas **establecidas**, mientras que la del 2011 para tarifas establecidas.

Además de lo anterior la Gobernación de Azuay NO IDENTIFICA sus ordenanzas con números ni años, sino con nombres y párrafos largos.

Primera norma de Azuay de 2020

expidió el 1 febrero de 2020 la ordenanza titulada [[«tercera reforma y codificación a la ordenanza **que regula** el sistema de gestión vial de la Provincia del Azuay»]]. Y los artículos 2 y 32 de esa ordenanza estipulan que es obligatorio otorgar 50% de descuento a personas con discapacidad en pago de peajes y rezan textualmente así.

[[«**Artículo 2. Ámbito de aplicación.** La presente ordenanza **es de aplicación obligatoria** en todo el territorio de la provincia de Azuay.

Artículo 32. Exenciones. Estarán exentos del pago del cincuenta por ciento (50%) **de la tasa establecida** para vehículos livianos de transporte privado, los vehículos de propiedad de las personas de la tercera edad **y de las personas con discapacidad**, previa presentación de su cédula de identidad **o carnet de discapacidad**, según sea el caso»]].

Segunda norma de Azuay de 2011.

Azua expidió el 1° de febrero de 2011 la ordenanza titulada [[«Reforma a la ordenanza que NORMA el cobro de peaje de las carreteras: El descanso – Lumagpamba – Paute – Puente Chicty; y , Lumagpamba – Gualaceo – Chordeleg – Sigsig – Matanga.»]]. Y el tercer párrafo o inciso del artículo 3 de esa ordenanza estipula otorgar 50% de descuento a personas con discapacidad y de tercera edad en pago de peajes. Y reza textualmente así.

[[«**Artículo 3. Se encuentran exonerados** del pago de las **tarifas** señaladas en el artículo 1. Los vehículos de propiedad del Gobierno provincial de Azuay (.....).

Para el caso de los usuarios de la tercera edad **y discapacitados, se aplicará una exoneración del 50% de la tarifa establecida** para vehículos livianos de transporte privado, debiendo para este caso sujetarse los solicitantes a las mismas exigencias y requisitos que las leyes respectivas establezcan para sus beneficiarios, en todo lo que fuera compatible con la naturaleza del sistema de peaje.»]].

Gobernación Provincial de Pichincha en Ecuador.

En resumen, la Gobernación de pichincha en Ecuador **ha expedido tres normas**, una del 2010, otra del 2013 y una del 2020. Que han estipulado exoneración total del 100% en pago de peajes a personas con discapacidad.

Primera norma de Gobernación de pichincha la Ordenanza 009 GPP 2010.

Esta ordenanza 009 GPP de 2010 **fue expedida** el 12 de noviembre 2010, publicada en el registro oficial No 401 del 11 marzo de 2011. Y así reza textualmente en su parte resolutive el título o nombre de la misma y su artículo 1.

[[«título. **Expedir** la ordenanza de exoneración del pago de peajes a personas con discapacidad en los caminos públicos de jurisdicción administrativa del Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Pichincha.

Artículo 1. Se exonera del pago de peajes por servicios viales a cargo del Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Pichincha **a las personas con discapacidad**, (.....).

La exención total y de carácter permanente se establece a favor de personas con discapacidad **que acrediten** en las estaciones de recaudación su inscripción en el Registro Nacional de Discapacidades mediante el carnet que otorga el Consejo Nacional de Discapacidades (CONADIS) y su propiedad del vehículo con la matrícula respectiva, ya sean que conduzcan

personalmente el vehículo **o sean transportados en el mismo**. La Administración y control de esta exención **estará a cargo** de la Dirección de viabilidad del Consejo Provincial.»]].

Segunda norma de Gobernación de Pichincha la ordenanza N° 15 – CPP – 2016.

Esta ordenanza 15 – CPP – 2016 **fue expedida** el 16 agosto de 2016 y en resumen le **hacen** la **primera reforma a la Ordenanza 009 GPP 2010**. Y así reza textualmente en su parte resolutive el título o nombre de la misma con su artículo 1 y una disposición general y final.

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

Artículo 1. Sustitúyase el inciso segundo del artículo 1 de la ordenanza por el siguiente:

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

Disposición General. – En las demás ordenanzas **donde se haga referencia** A la ordenanza de exoneración del pago de peaje a personas con discapacidad, en los caminos públicos de jurisdicción administrativa del Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Pichincha **No 009 – GPP – 2010 se deberá aplicar** las disposiciones contenidas **en la presente reforma.**

Disposición final. (.....) **Se encarga de su ejecución** al director(a) Administrativa Financiera, al director(a) de la Unidad de Gestión de Peajes y demás direcciones competentes del Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Pichincha.

Tercera norma de la Gobernación de Pichincha de exoneración de peajes. Fue una resolución de junio de 2020.

Resolución Administrativa No 45 — DGSG — 20 de la Gobernación Provincial de Pichincha. Del 2020.

Esta resolución fue expedida el 30 de junio de 2020, y con ella **SE REGLAMENTO LA ORDENANZA Provincial No 11 – CP 2019- 2023 que regula el cobro de peajes en los caminos públicos** bajo la jurisdicción del gobierno autónomo descentralizado de la provincia de Pichincha.

Esta resolución 45-DGSG- 20 en sus artículos 31 y 32 **exonero del pago de peajes a personas con discapacidad.** Se transcriben textualmente esos artículos así.

[[«Artículo 31. Exoneración de vehículos a personas con discapacidad. Se exonera del pago de peaje, de personas con discapacidad, que justifiquen su derecho a la dispensa legal. Para acceder a este beneficio las personas deberán tener al menos el 30% de discapacidad, de acuerdo a la calificación y documentación entregada por la autoridad competente.

La exención total y permanente se establece a favor de solo un vehículo, no comercial, propiedad de la persona con discapacidad. Para solicitar acceso a este beneficio, el usuario deberá haberse registrado en el sistema de pago y adquirido el dispositivo electrónico de pago.

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

- a) identificación de la persona propietaria del vehículo;
- b) matrícula del vehículo;
- c) carnet de discapacidad vigente, emitido por autoridad competente; y,
- d) los demás que estime necesarios la coordinación de la autopista general Rumiñahui e intervalles.

Si ingresan a Google y tipean sin comillas la frase ««provincias ecuador descuentos peajes discapacitados»» muestra como tercera opción la página web del gobierno de pichincha con título llamado «pagina 1 de 12 resolución administrativa No 45 - DGSG – 20» que permite descargar automáticamente en formato pdf esa resolución ecuatoriana.

AUSTRIA

Austria. TIENE una ley sobre pago de peajes del año 2002 que en el apartado 2 del artículo 13 **exonera completamente del pago de peajes** a personas con discapacidad.

Esta ley Austriaca se conoce como la BUNDESSTRABEN – MAUTGESETZ. En link siguiente muestra contenido con numeración de párrafos, ver el párrafo N° 6.

https://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf;jsessionid=9ea7d2dc30dbb6f5510808da44c6aee2aa34116d40a3.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxuKbNz0?doclang=ES&text=&pageIndex=0&part=1&mode=DOC&docid=73509&occ=first&dir=&cid=933918

MEXICO

MEXICO. En este país un estado equivale en Colombia a un departamento y expiden leyes estatales que son modificadas con decretos legislativos. Y el Estado de Veracruz que tiene 234 municipios, **es el único estado** en República mexicana, **que mediante decreto legislativo modifico** ley estatal y **otorgo**

50% de descuento en pago de casetas de peajes a todos sus conciudadanos con discapacidad, es decir, ese descuento opera únicamente a las estaciones de peaje ubicadas dentro de los 234 municipios de ese estado.

El estado de Veracruz lo hizo autónomamente, ya que NO EXISTE UNA LEY FEDERAL NACIONAL que lo establezca. La norma de ese estado es.

Decreto legislativo No 653 de 2018, del Estado Veracruz.

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

Este decreto 653 de 2018 **aparece publicado** en gaceta oficial N° 278 del 12 julio de 2018 del Estado de Veracruz.

España

España. El 21 de octubre de 2020 se publicó el Boletín oficial N° 94 de las Cortes Generales con referencia BOCG_D_14_94_765 donde los diputados del Senado Español **aprobaron de manera unánime** la proposición de ley que modifica artículo 23 de la ley de carreteras N° 37 del 29 de septiembre de 2015 (ley 37/2015). Esa **modificación exime del pago de peajes a personas con discapacidad.**

Esa proposición pasa ahora a la cámara baja del congreso de ese país, cuyo equivalente en Colombia sería la cámara de representantes.

Si ingresan a Google y escriben en su buscador sin comillas, la frase ««BOCG_D_14_94_765»»; encontrarán **como primera opción** la página web del senado español con título llamado ««boletín oficial de las cortes generales – senado»» que permite descargar automáticamente en formato pdf ese boletín.

Así reza textualmente la proposición de ley que modifica artículo 23 de ley de carreteras 37/2015.

[[«**Artículo único. Se da nueva redacción** al artículo 23 de la ley 37/2015, de 29 septiembre, de carreteras, que quedaría en estos términos.

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

Estarán también exentos del pago de peajes los vehículos privados **no destinados** al transporte colectivo de viajeros **que transporten o sean conducidos por personas que sean titulares de una tarjeta de estacionamiento**, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 1056/2014, de 12 diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y **uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad. Asimismo, tampoco estarán obligados** al abono del peaje los vehículos **destinados exclusivamente al transporte colectivo de personas con discapacidad**, cuyos propietarios sean titulares de una tarjeta de estacionamiento de acuerdo con lo prescrito en el Real Decreto 1056/2014, de 12 diciembre»]]

Reino Unido e Irlanda

Reino Unido e Irlanda. Estos países otorgan exenciones o exoneraciones similares a todos sus conciudadanos con discapacidad, **AMBOS PAISES lo hacen sin necesidad de una ley.**

Y LA PRUEBA QUE LO RATIFICA Y CERTIFICA ES.

En la gaceta colombiana N° 22 del 30 enero de 2017, muestra e indica que el ex senador 2014 – 2018, doctor, Everth Bustamante cuándo radicó informe ponencia favorable para primer debate al

PL 046 de 2016 Senado, en la parte llamada modificaciones coloco textualmente.

[[«La presente ponencia propone realizar modificaciones en el articulado del proyecto de ley en los siguientes aspectos :

En el literal b) del artículo 21 de la ley 105 de 1993 se incluye una nueva excepción para cobro de peaje a los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por personas en situación de discapacidad (tomando como ejemplo exenciones similares en el Reino Unido así como en países de la Unión Europea, entre ellos Irlanda) y las ambulancias pertenecientes a los cuerpos de bomberos oficiales y voluntarios»]]. (Ver página 4 de 20 de gaceta Colombiana N° 22 del 30 enero 2017).

Con base en lo anteriormente expuesto, se procede a sacar un gran resumen de cómo funciona y se hace en Irlanda y reino unido, incluyendo links de descarga de donde se encuentran dichos beneficios.

IRLANDA

En Irlanda sin necesidad de una ley, los vehículos especialmente adaptados para la conducción de personas con discapacidad, y los que lleven a bordo un pasajero con discapacidad quedan exentos del pago de peajes en cada una de las autopistas y carreteras del Estado. Y que los operadores de las casetas EMITEN unos pases especiales para facilitar dicho paso exento, y que éstos pases especiales serán aceptados por todos los demas operadores de peaje de Irlanda.

Las personas con discapacidad de Irlanda para recibir este beneficio de la exención, deben registrar previamente el vehículo automotor ante los operadores de peaje y el Ministerio de transporte de Irlanda, con la cual al pasar por el equipo fotográfico y de registro ubicados en cada caseta de peaje detectara que a bordo de dicho vehículo

Hay dos links que permiten constatar y verificar ese beneficio en Irlanda y son.

Link 1 en Inglés, de Irlanda de exoneración de personas con discapacidad de pago de peajes.

<http://www.tii.ie/roads-tolling/tolling-information/disabled-drivers/>

Cuándo abren link anterior les aparece pagina web con titulo ««Tolls exemptions for disabled drivers»».

Link 2 en idioma inglés, de Irlanda de exoneración pago de peajes a personas con discapacidad.

http://www.citizensinformation.ie/en/travel_and_recreation/transport_and_disability/tax_relief_for_disabled_drivers_and_disabled_passengers.html

INGLATERRA O REINO UNIDO

En Inglaterra o Reino Unido **sin necesidad de una ley**, las personas con discapacidad **que tienen registrados y matriculados oficialmente** sus vehículos automotores en el departamento de transporte **están exonerados del pago de peajes en ciertos cruces de ríos, puentes y túneles, SIEMPRE Y CUANDO** las personas con discapacidad **muestren al momento** de pasar por el peaje **una tarjeta o pase azul (Blue Bagde) que es entregada** por el Departamento de Transporte de Inglaterra.

Para que una persona con discapacidad de Inglaterra **pueda recibir** dicha tarjeta o pase azul (Blue Bagde) **previamente debe diligenciar y llenar** unos aplicativos y formularios **suministrados por los operadores** de los peajes, los cuáles estos últimos **los hacen llegar al Departamento de Transporte** de Inglaterra. Y si la persona con discapacidad **cumple los requisitos exigidos le entregaran la tarjeta o pase azul (Blue Bagde) de exoneración de peajes.**

Link en idioma inglés, para confirmar que Inglaterra exonera de pago de peajes a personas con discapacidad

<https://www.gov.uk/troll-concessions>

16) CONFLICTO DE INTERES O IMPEDIMENTOS DE LOS CONGRESISTAS PARA APROBAR EXONERACION DEL 100% DE PAGO DE TASAS Y TARIFAS DE PEAJES A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN COLOMBIA

En un principio para la gran mayoría de los congresistas del periodo 2022 2026 **NO HABRIA IMPEDIMENTOS, NI CONFLICTO DE INTERESES, ya QUE SE TRATA DE UNA LEY** de carácter general **PARA BENEFICIAR a todas** las personas con discapacidad, que actualmente en Colombia **son casi 3 (tres) millones de habitantes.**

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

A) Sean propietarios o socios de concesiones viales que manejan o administran, o exploten económicamente peajes en Colombia.

B) aquellos donde sus cónyuges o compañeros permanentes, o sus familiares o parientes más cercanos sean socios o propietarios de concesiones viales que manejan o administran, o explotan económicamente peajes en Colombia

C) aquellos que hayan recibido donaciones o apoyos económicos por parte de concesiones viales cuando estaban en campaña electoral para haber sido elegidos congresistas tanto para la legislatura 2022 2026 como anteriores.

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

Periodo Legislatura 2022 - 2026

Proyecto de Ley No ____ de 2022. “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”.

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

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

b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, maquinas extintoras de incendios de los cuerpos de bomberos voluntarios, Cuerpo de Bomberos oficiales, ambulancias pertenecientes a la cruz roja, defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las fuerzas militares y de la policía Nacional, vehículos oficiales del instituto Nacional penitenciario y carcelario Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad, de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial. **Y además estarán exoneradas del pago del 100% de tasas y**

tarifas de peajes, los vehículos automotores tipo automóvil de uso particular y/o, publico, de propiedad de personas con discapacidad o que sean utilizados por personas con discapacidad, que cumplan con los artículos (21.A) hasta el (21.H) de esta misma ley.

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

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

1. Las personas **con** discapacidad propietarias de vehículo automotor que lo tengan especialmente adaptado para su conducción.

2. Las personas **sin** discapacidad propietarias de vehículo que sean familiares o parientes y estén a cargo o respondan económicamente por una o varias personas con discapacidad, incluyendo menores de edad con discapacidad.

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

Parágrafo 1. Uno de estos once (11) parientes o familiares deben anexar una declaración Extra-juicio bajo la gravedad de juramento indicando que están a cargo y responden económicamente por la persona con discapacidad, e igualmente indicando que es propietario del vehículo automotor que gozará de la exoneración del peaje.

Parágrafo 2. En el evento de que todos los once (11) familiares o parientes de la persona con discapacidad posean vehículo, entre ellos y la persona con discapacidad tomarán decisión consensuada de definir cuál de esos 11 vehículos estará

exonerado del pago de peajes, ya que esta ley determina en los numerales 1 y 2 de su artículo 21.C que el beneficio aplica para un solo vehículo y que la persona con discapacidad debe estar a bordo del vehículo exonerado al pasar por el peaje.

3. Las personas con discapacidad visual (ciegos o con baja visión), las personas con discapacidad auditiva (sordos), los cuadripléjicos, las personas con síndrome de Down, y las personas con múltiples discapacidades que sean propietarias de vehículo automotor. Pero como a este grupo de personas nunca o difícilmente les otorgarán licencia de conducción, **entonces se aceptará** por lógicas razones que dicho vehículo **no este adaptado**, siempre y cuando una tercera persona lo conduzca (familiar o conocido).

Parágrafo Si las personas con discapacidad auditiva leve, moderada, moderadamente severa, severa, grave o profunda, aun a pesar de gozar del beneficio estipulado en el numeral 3 de permitirles que un tercero les conduzca su vehículo. Llegasen a tomar decisión y elección libre y voluntaria de conducir su propio vehículo. Entonces sin excepción y de manera obligatoria deberán cumplir 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.

Artículo 4. Adicionar el artículo (21.B) a la ley 105 de 1993, el cuál quedará así:

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

A) Las localizadas por toda la red vial nacional de carreteras y autopistas en Colombia, incluyendo aquellas cuyo manejo o administración este a cargo del Estado, o de entes privados, o

mixto producto de las alianzas publico privadas, es decir, los peajes concesionados.

B) Para las estaciones de peaje cuyo cobro y recaudo de dinero se realice con cualquier medio de pago como el efectivo, con tarjeta débito o crédito. Y aplica igualmente para estaciones de peaje que hagan el cobro manual, electrónico o con cualquier nueva innovación o tecnología como telepeajes o sistemas prepago de peajes.

C) En el evento de que se llegasen a implementar o crear estaciones de peajes dentro de las áreas urbanas de cualquier municipio o Distrito en Colombia, dichas estaciones deben exonerar del pago de ese peaje a los beneficiarios del artículo 21.A de esta ley.

Parágrafo. Las estaciones de peaje ya referenciadas y citadas en los literales a), b) y c) de este artículo 21.B, deberán contar con los dispositivos de lectura y el sistema que permita el registro y almacenamiento de la información referente a los vehículos exonerados de propiedad de personas con discapacidad o que sean usados por personas con discapacidad que hacen su paso por la estación de peaje.

E igualmente estas mismas estaciones de peaje deberán contar con equipos o dispositivos biométricos de reconocimiento o identificación facial, y con cámaras de reconocimiento óptico de caracteres (OCR) estas últimas permiten leer las placas o matriculas de los vehículos tanto estacionados como en movimiento al momento de pasar por el peaje.

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

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

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

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

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

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

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

3) Se debe tener colocado en el parabrisas delantero del vehículo exonerado, el chip o tarjeta de identificación electrónica (TIE); el cual deberá estar registrado única y exclusivamente a nombre de la persona con discapacidad. Y el costo por la adquisición del chip o la TIE será asumido por la persona con discapacidad.

Igualmente, el vehículo exonerado debe tener colocada tanto en el parabrisas delantero y trasero la respectiva señal demostrativa (calcomanía o logo) de ser destinado para el transporte de la persona con discapacidad beneficiaria de esta ley.

4) Si los beneficiarios de esta ley enajenan, o traspasan el vehículo exonerado a otra persona o entidad. Tienen un plazo máximo de 60 (sesenta) días calendario contados a partir de la

fecha de la transacción, para informar y radicar ante el Ministerio de Transporte, el invias o el organismo que delegue para tal fin el Estado Colombiano, de que ya no es propietario del vehículo exonerado porque lo enajeno o traspaso, para que estas entidades procedan a borrarlo del sistema y de su base de datos como vehículo exonerado. Si no lo hacen se les sancionara por primera vez suspendiéndole por 12 meses el beneficio de la exoneración de peajes, o revocándole de forma permanente esa exoneración si los beneficiarios son reincidentes, negligentes u omisivos en su conducta y actuar de no informar que enajenaron o traspasaron el vehículo exonerado a otra persona o entidad en el plazo fijado de 60 días.

Artículo 6. Adicionar el artículo (21.D) a la ley 105 de 1993, el cuál quedara así.

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

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

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

particular con sus recursos propios la obtención de ese certificado de discapacidad.

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

b) Certificado de invalidez expedido por la Junta Nacional o la Junta Regional Calificadora de invalidez. Y dicho certificado debe estipular que la persona con discapacidad tiene un porcentaje igual o superior al 25% (veinticinco por ciento) de pérdida de capacidad laboral (PCL). Este certificado expedido por esas juntas se hace en concordancia y en los términos del decreto 1352 de 2013 expedido por el Ministerio de Trabajo y el decreto de la Presidencia de la República 1507 de 2014, o demás normas concordantes que en adelante los modifiquen, adicionen o deroguen.

c) En el caso de que una persona con discapacidad mayor o menor de edad no posea o no tenga ninguno de los dos documentos detallados en los literales (a y b) de este mismo artículo; de conformidad y en los términos del inciso 7.1.1 del numeral 7.1 del artículo 7, y de los numerales 21.1 y 21.2 del artículo 21 de la Resolución 1239 de 2022 del Ministerio de Salud, puede adjuntar la historia clínica expedida por su médico general de la EPS (Entidad Promotora de Salud) del régimen contributivo o subsidiado a la cual se encuentre afiliado la persona con discapacidad como cotizante o beneficiario en salud.

Y sin ninguna excepción será obligatorio que esa historia clínica incluya los códigos de diagnóstico acordes con la clasificación internacional de enfermedades en su versión 10 u

11 (CIE 10, CIE 11). Dichos códigos deben estar relacionados u asociados con la discapacidad **permanente** del usuario.

Parágrafo 1. Si una persona con discapacidad llegase a tener inconvenientes como trabas o barreras administrativas por parte de su EPS en la consecución de esa historia clínica con los códigos cie10, entonces podrá recurrir y optar por pagar mediante cita particular con cualquier médico general la obtención de esa historia, con los códigos cie10 que demuestran su discapacidad permanente.

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

Artículo 7. Adicionar el artículo (21.E) a la ley 105 de 1993, el cuál quedará así.

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

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

autoridad competente que demuestren la evidencia del hurto.

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

2.) Cuando el vehículo se declare en pérdida total por.

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

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

Artículo 8. Adicionar el artículo (21.F) a la ley 105 de 1993, el cual quedara así.

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

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

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

Artículo 9. Adicionar el artículo (21.G) a la ley 105 de 1993, el cual quedará así.

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

1. Tarjeta de Propiedad del vehículo.

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

10) Certificado de afiliación a EPS del régimen contributivo, subsidiado o especial indicando si la persona con discapacidad es cotizante directo o beneficiario.

11) Al momento de solicitar exoneración de peajes debe encontrarse al día en el pago por concepto de multas de tránsito para lo cual deben anexar comprobante o recibo de pago de las multas, o el certificado expedido por el RUNT.

12) Al momento de solicitar exoneración de peajes debe encontrarse al día en el pago por concepto de impuesto automotor, del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) y del certificado de revisión electromecánica y de gases, para lo cual deben anexar comprobantes o recibos de pago por cada uno de estos conceptos, o el certificado del RUNT.

13) Declaración extra-juicio autenticada en notaria de los beneficiarios **sin** discapacidad citados como parientes o familiares en el numeral 2 del artículo 21.A de esta ley, indicando dentro del extra-juicio que poseen un solo vehículo y están a cargo y responden económicamente por una o varias personas con discapacidad mayores o menores de edad.

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

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

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

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

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

Parágrafo 3. Estos 13 (trece) documentos de este artículo 21.G, se adicionarán a cualquiera de los 3 (tres) que demuestran la discapacidad real y permanente de una persona con discapacidad relacionados y detallados en los literales a), b) y c) del artículo 21.D de esta misma ley.

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

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

Artículo 10. Adicionar el artículo 21.H a la ley 105 de 1993, el cuál quedara así.

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

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

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

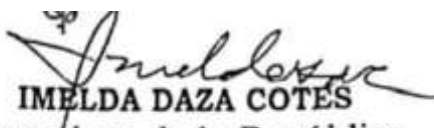
En consecuencia, de presentarse negligencia u omisión de parte de esos funcionarios, cualquiera de los beneficiarios de esta ley podrá demostrar el hecho ocurrido adjuntando y acreditando también como prueba o evidencia de ello, el comprobante o colilla de pago de la estación de peaje donde ocurrió el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

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

De los Honorables Congresista:



SANDRA RAMIREZ LOBO
Senadora de la República



IMELDA DAZA COTÉS
Senadora de la República
Partido Comunes



CONGRESO
DE LA REPÚBLICA
DE COLOMBIA

 JULIÁN GALLO CUBILLOS Senador de la República	 CARLOS ALBERTO CARREÑO Representante a la Cámara
 LUIS ALBERTO ALBÁN Representante a la Cámara	 JAIRO REINALDO CALA Representante a la Cámara
 OMAR DE JESÚS RESTREPO Representante a la Cámara	 PABLO CATATUMBO Senador de la República
 PEDRO BARACUTADO Representante a la Cámara Partido Comunes	 GERMÁN GÓMEZ Representante a la Cámara Partido Comunes

