



## GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXV - N° 81

Bogotá, D. C., martes, 3 de febrero de 2026

EDICIÓN DE 4 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## SENADO DE LA REPÚBLICA

## PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY  
NÚMERO 109 DE 2025 SENADO

por medio de la cual se crea el Sistema de Evaluación de Restricciones Vehiculares (SERV), delimita Zonas de Control Ambiental (ZCA), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

SENADOR

GUSTAVO  
MORENO

Energía Nueva

Honorable Senador  
**ALEX XAVIER FLOREZ HERNANDEZ**  
Presidente Comisión Sexta Constitucional  
Senado de la República

Ref.: Informe de ponencia para primer debate al proyecto de ley N° 109 de 2025 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE CREA EL SISTEMA DE EVALUACIÓN DE RESTRICCIONES VEHICULARES (SERV), DELIMITA ZONAS DE CONTROL AMBIENTAL (ZCA), SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Estimado Presidente,

En cumplimiento de la designación que me hiciera la Mesa Directiva de la Honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, me permito rendir informe de ponencia positiva para primer debate al Proyecto de Ley de la referencia bajo los siguientes términos:

## I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El proyecto fue radicado el 30 de julio de 2025 ante la Secretaría General del Senado de la República.

Mediante oficio fechado 29 de septiembre de 2025, fui designado como ponente de esta iniciativa.

Su autor es el Honorable Senador Fabián Díaz Plata.

## II. OBJETO DEL PROYECTO

El objeto de la presente iniciativa consiste en incorporar disposiciones sobre las medidas de control vehicular en Colombia, por lo que busca mitigar el impacto ambiental derivado del tránsito vehicular, especialmente en lo relacionado con la calidad del aire, mediante la implementación de herramientas que permitan una evaluación continua y transparente de estas medidas.

Se propone la creación del Sistema de Evaluación de Restricciones Vehiculares (SERV), el cual consiste en una plataforma tecnológica destinada a recopilar, analizar y publicar información sobre el impacto ambiental y de movilidad asociado a las restricciones vehiculares. Así mismo, se establece la delimitación de Zonas de Control Ambiental (ZCA) dentro del territorio nacional, en concordancia con los lineamientos técnicos y normativos de las autoridades competentes, facilitando que las autoridades locales ejerzan su autonomía territorial en la gestión ambiental y la mejora de la movilidad urbana.

## III. MARCO LEGAL

Para esta iniciativa han de tenerse en cuenta y consultarse las siguientes disposiciones de orden constitucional y legal.

## &gt; CONSTITUCIONALES

Artículos: 1, 2, 5, 6, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 25, 26, 27, 28, 29, 44, 45, 58, 61, 67, 70, 71, 73, 74, 75, 78, 150 (No. 1, 7, 8, 23) 152, 154, 157 y 209, entre otras.

## &gt; LEGALES

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

## IV. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El contexto actual del aumento del parque automotor en Colombia<sup>1</sup>, pone evidencia la necesidad de implementar medidas eficaces que mitiguen los impactos negativos del tránsito vehicular, especialmente en lo relacionado con la calidad del aire. Si bien en varias ciudades del país se han adoptado estrategias como el "Pico y Placa" con el propósito de reducir la congestión y las emisiones contaminantes, la falta de mecanismos de evaluación ha impedido comprobar de manera concluyente su efectividad ambiental y el flujo vehicular. Frente a esta situación, el presente Proyecto de Ley, iniciativa propone incorporar disposiciones normativas orientadas a fortalecer el control vehicular con un enfoque basado en evidencia, cuya justificación se estructura en cuatro (4) ejes fundamentales. En primer lugar, se presentan situaciones internacionales sobre políticas de movilidad, en segundo lugar, se expone el marco normativo vigente que otorga competencias a las autoridades locales para restringir la circulación vehicular. En tercer lugar, se identifica el vacío regulatorio en materia de seguimiento y evaluación de dichas restricciones y finalmente conclusiones, así:

Diversas ciudades en el mundo han implementado políticas de restricción vehicular y tarificación diferenciada orientadas a reducir emisiones y congestión. Por ejemplo:

En Londres, la ULEZ (Ultra Low Emission Zone, traducido, Zona de emisiones ultrabajas<sup>2</sup>) obliga a pagar tarifas según el nivel de emisiones del vehículo, con efectos positivos en cuanto a la mitigación ambiental.<sup>3</sup> Esto ha reducido significativamente los niveles de dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), al desincentivar el ingreso de vehículos contaminantes mediante tarifas progresivas.

En España, las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) también restringen ciertos vehículos, pero las tarifas e impuestos no se ajustan en función del tiempo de restricción<sup>4</sup>, sino que

<sup>1</sup> El parque automotor se llenó de carros viejos y tiene una edad promedio de 13 años. Extraído de: <https://www.larepublica.co/empresas/el-parque-automotor-se-lleno-de-carros-viejos-y-tiene-una-edad-promedio-de-13-anos-4091433>

<sup>2</sup> Zona de emisiones ultrabajas. Extraído de: <https://tfl.gov.uk/modes/driving/ultra-low-emission-zone>

<sup>3</sup> La contaminación en Londres se reduce gracias a la ampliación de su zona de bajas emisiones, Mundo Diario. Extraído de: <https://www.mundidiario.com/articulo/sociedad/contaminacion-londres-reduce-gracias-ampliacion-zona-bajas-emisiones/20250307181643336543.html>

<sup>4</sup> Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Extraído de: [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2022-22689](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2022-22689)



GustavoMoreno\_




GustavoMorenoHurtado



GustavoMoreno\_51



<p>se imponen restricciones a vehículos sin etiquetas ambientales, promoviendo así el uso de tecnologías limpias.</p> <p>Estos ejemplos demuestran que el enfoque de tarificación diferenciada podría ser viable y eficaz en la reducción de emisiones y congestión. Sin embargo, amoldar estas medidas y experiencias de acuerdo a la realidad económica de Colombia, podría repercutir en la eficiencia de las políticas de restricción vehicular, pues, “en 2025, el crecimiento mundial se mantendría estable pero moderado, con una proyección entre 2,7% - 3,3%, reflejando un desempeño dispar entre regiones y riesgos persistentes por incertidumbre política, tensiones comerciales y ajustes fiscales. El Fondo Monetario Internacional (FMI) revisó en abril hacia la baja su proyección de crecimiento para EE.UU. de 2,7% (que había estimado en enero) a 1,8%; para la zona euro de 1% a 0,8% y para China de 4,6% a 4,0%”<sup>5</sup>. Este panorama sugiere que implementar medidas como la tarificación diferenciada, que requieren inversión y adaptación, podría enfrentarse a restricciones presupuestarias.</p> <p>Igualmente, no es menos importante traer a colación que la segunda edición del Observatorio de Zonas de Bajas Emisiones de la Universidad Alfonso X el Sabio (UAX) pone en evidencia no solo el grado de cumplimiento de políticas de restricción vehicular y tarificación diferenciada orientadas a reducir emisiones y congestión, sino también los retos estructurales, económicos y sociales que enfrenta su implementación. Según dicho observatorio, “la viabilidad de las zonas de bajas emisiones depende más de una adecuada planificación y de la imprescindible colaboración público-privada”, como señala el director del área de ingeniería de la UAX, Ángel Sampedro. Así pues, esta afirmación cobra aún más relevancia si se considera que en contextos como el colombiano, donde las capacidades institucionales, el acceso a tecnologías limpias y la infraestructura urbana son desiguales, el éxito de este tipo de políticas dependerá no solo de su diseño técnico, sino también de una estrategia adaptada al entorno local, respaldada por alianzas multisectoriales. Así, el aprendizaje internacional debe ser contextualizado, evitando imitaciones mecánicas y promoviendo soluciones sostenibles ajustadas al panorama colombiano.</p> <p>Este informe detalla que, a finales de 2024, “Solo 17 de las 151 ciudades obligadas habían adoptado efectivamente medidas restrictivas para el control de emisiones, lo que representa apenas el 11% del total. Aunque en 2025 esta cifra asciende a 52, todavía queda pendiente la aplicación plena en dos tercios de los municipios, con un coste estimado de implementación de 920 millones de euros, “lo que supone un coste por habitante de entre 40 y 60 euros”<sup>6</sup>.</p> <p>En este sentido, la imposición de tarifas adicionales a la circulación, podría agravar la exclusión y la desigualdad, al afectar especialmente a los sectores populares que ya enfrentan barreras estructurales de acceso a la movilidad, al trabajo y/o educación.</p> <p><sup>5</sup> Reducción de la inflación y recuperación económica Perspectivas y riesgos 2025. Extraído de: <a href="https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/presentacion-acosta-asobancaria-mayo-2025.pdf">https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/presentacion-acosta-asobancaria-mayo-2025.pdf</a></p> <p><sup>6</sup> Conclusiones del ‘Observatorio de Zonas de Bajas Emisiones’ de la Universidad Alfonso X el Sabio. Extraído de: <a href="#">Conclusiones del ‘Observatorio de Zonas de Bajas Emisiones’ de la Universidad Alfonso X el Sabio</a></p>	<p>Por tanto, en lugar de plantear tarifas diferenciadas, el enfoque propuesto en este proyecto de Ley es el establecimiento de un sistema nacional, a través del Sistema de Evaluación de Restricciones Vehiculares (SERV), complementado con la delimitación de Zonas de Control Ambiental (ZCA). Esta estrategia no impone nuevas cargas económicas, sino que promueve una mejor gestión de las políticas ya existentes, por ejemplo, el Pico y Placa, permitiendo medir su efectividad en términos ambientales y de movilidad; particularmente porque no se sabe con certeza si la reducción de vehículos en circulación realmente ha provocado una disminución significativa de la contaminación o si ha tenido otros efectos en la movilidad urbana, esto es, se desconoce si las restricciones vehiculares han logrado una distribución más eficiente del tráfico. Además, el proyecto reconoce que la solución no recae únicamente en el ciudadano. Por el contrario, busca que las autoridades locales, planifiquen de forma técnica tal situación.</p> <p>Particularmente por el pronunciamiento de la ONU-Hábitat y el Banco Mundial, el cual enfatiza la importancia de una urbanización bien planificada y gobernada para lograr ciudades sostenibles; donde destacan que, “una buena urbanización no es un resultado pasivo del crecimiento económico. Los beneficios de la urbanización no están garantizados. Sin una legislación apropiada, una buena planificación y una financiación adecuada, las ciudades pueden fallar a su población (...)”<sup>7</sup>.</p> <p>Ahora bien, en cuanto al marco normativo, nos referimos al artículo 2° de la Ley 105 de 1993, el cual consagra como principio la intervención del Estado al atribuirle la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del sistema de transporte y de todas las actividades conexas</p> <p>A su vez, el artículo 119 de la Ley 769 de 20029, las autoridades de tránsito están facultadas para limitar o restringir la circulación y el estacionamiento de vehículos en las vías de su jurisdicción.</p> <p>Es consonante con el párrafo 3° del artículo 6° ibídem<sup>10</sup>, pues dispone que los Alcaldes, dentro de su respectiva jurisdicción, deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas.</p> <p><sup>7</sup> Declaración conjunta del Banco Mundial y ONU-Hábitat sobre el Desarrollo Urbano Sostenible hacia la COP 21, Hábitat III y la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Extraído de: <a href="https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2015/10/10/joint-statement-by-the-world-bank-group-and-un-habitat-on-sustainable-urban-development-towards-cop21-habitat-iii-and-the-implementation-of-the-sustainable-development-goals">https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2015/10/10/joint-statement-by-the-world-bank-group-and-un-habitat-on-sustainable-urban-development-towards-cop21-habitat-iii-and-the-implementation-of-the-sustainable-development-goals</a></p> <p><sup>9</sup> Artículo 2, Ley 105 de 1993. Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. Extraído de: <a href="https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=296">https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=296</a></p> <p><sup>9</sup> Artículo 119, Ley 769 de 2002. Código Nacional de Tránsito Terrestre. Extraído de: <a href="http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002_pr002.html#119">http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002_pr002.html#119</a></p> <p><sup>10</sup> Párrafo 3°, Artículo 6°, Ley 769 de 2002. Extraído de: <a href="http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html#6">http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html#6</a></p>
<p>De lo anterior se colige, que la Secretarías de Movilidad y/o autoridades locales, cuentan con la investidura de autoridad para reglamentar y expedir la normatividad concerniente al tráfico de la ciudad, y para establecer las medidas necesarias para la regulación del tránsito terrestre en su jurisdicción y cuya limitación es frente al tema de restringir la circulación del transporte público individual tipo taxi específicamente en el carril preferencial, según lo establecido en el artículo 88 de la Ley 769 de 2002. Esto no lo modificamos.</p> <p>Por lo que atañe, el proyecto de ley no crea nuevas competencias, sino que articula y complementa las ya existentes, al proponer un Sistema de Evaluación de Restricciones Vehiculares (SERV) y la delimitación de Zonas de Control Ambiental (ZCA) como instrumentos que organizan, sistematizan y racionalizan las acciones ya permitidas por el ordenamiento jurídico vigente.</p> <p><b>Esta orientación se encuentra plenamente alineada con lo referido en la jurisprudencia sobre protección ambiental.</b> La Corte Constitucional, en múltiples pronunciamientos, ha reconocido que el derecho al ambiente sano es un derecho de tercera generación de carácter colectivo que incide directamente en la garantía de derechos fundamentales, como la salud y la vida digna. En ese sentido, ha sostenido que el Estado tiene el deber de adoptar medidas razonables y proporcionadas para prevenir el deterioro ambiental. Particularmente, en la Sentencia C-431 de 2000, la Corte señaló que las autoridades adopten decisiones en pro del bienestar ambiental:</p> <p><i>“Conforme a las normas de la Carta que regulan la materia ecológica, a su vez inscritas en el marco del derecho a la vida cuya protección consagra el artículo 11 del mismo ordenamiento, esta Corte ha entendido que el medio ambiente es un derecho constitucional fundamental para el hombre y que el Estado, con la participación de la comunidad, es el llamado a velar por su conservación y debida protección, procurando que el desarrollo económico y social sea compatible con las políticas que buscan salvaguardar las riquezas naturales de la Nación”</i><sup>11</sup>.</p> <p>En Colombia los programas de restricción vehicular aplicados en algunas ciudades (Bogotá, Medellín, Cali, Bucaramanga, Pereira, entre otras), han tenido como objetivo principal mejorar la movilidad, y ayudar a mitigar la contaminación atmosférica. Sin embargo, la efectividad de la actual medida en la mitigación ambiental no ha sido plenamente comprobada, dado que no existe un sistema obligatorio de seguimiento de su impacto en la reducción de emisiones contaminantes.</p> <p>Así las cosas, el presente Proyecto de Ley pretende incorporar disposiciones sobre las medidas de control vehicular en Colombia y con ello, mitigar el impacto ambiental derivado del tránsito vehicular, especialmente en lo relacionado con la calidad del aire, a través de la creación del Sistema de Evaluación de Restricciones Vehiculares (SERV), la cual consiste en una plataforma tecnológica destinada a recopilar, analizar y publicar información sobre el impacto ambiental y de movilidad asociado a las restricciones vehiculares. Así mismo, se establece la delimitación de Zonas de Control Ambiental (ZCA)</p> <p><sup>11</sup> Corte Constitucional, C-431-00. Extraído de: <a href="https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2000/c-431-00.htm">https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2000/c-431-00.htm</a></p>	<p>dentro del territorio nacional, en concordancia con los lineamientos técnicos y normativos de las autoridades competentes, facilitando que las autoridades locales ejerzan su autonomía territorial en la gestión ambiental y la mejora de la movilidad urbana.</p> <p>Resulta pertinente cuestionar la falta de un sistema de seguimiento y monitoreo efectivo sobre la efectividad de las restricciones vehiculares actualmente en vigor; esto, ha sido reconocido por la propia Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, que en su respuesta al radicado No. 20256120063728212 admite que no cuenta con bases de datos que registren la mitigación ambiental generada por el Pico y Placa, sino que depende de estudios periódicos de la Secretaría Distrital de Ambiente, lo cual refuerza la necesidad de una regulación a nivel nacional que garantice la transparencia y evaluación.</p> <p>Además, la ausencia de indicadores homogéneos y comparables entre ciudades limita las posibilidades de replicar experiencias exitosas o corregir medidas ineficaces, y genera desigualdades en la calidad de la gestión pública entre diferentes territorios del país. En otras palabras, dos ciudades pueden aplicar medidas similares, pero sin mecanismos de evaluación no es posible saber cuál ha sido más eficaz ni por qué.</p> <p>Este déficit técnico y normativo también genera limitaciones en la formulación de políticas públicas basadas en evidencia, lo cual compromete el control político sobre la gestión del tránsito urbano, pues, sin datos verificables, los ciudadanos no pueden conocer con precisión el impacto de las restricciones a las que están sometidos, ni evaluar su justificación.</p> <p>En ese sentido y manera de conclusión, el proyecto de ley propone llenar este vacío mediante la creación del Sistema de Evaluación de Restricciones Vehiculares (SERV), una plataforma nacional encargada de recolectar, analizar y publicar información periódica y estandarizada sobre los efectos de las restricciones vehiculares en términos de calidad del aire, flujos de tráfico, emisiones contaminantes y comportamiento de los actores viales.</p> <p>De esta manera, el SERV permitirá cerrar la brecha existente entre la toma de decisiones en materia de tránsito y la evaluación de sus consecuencias, facilitando un ejercicio más responsable, equitativo y eficaz de las competencias locales. Y, sobre todo, tomar acción respecto de las zonas con más altas emisiones.</p> <p>- <b>IMPACTO FISCAL</b></p> <p>El artículo 7 de la Ley 819 de 2.003 establece que <i>“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.”</i></p> <p>Es importante resaltar que, la Honorable Corte Constitucional, mediante sentencia C-502 de 2007, consideró lo siguiente con respecto a la aplicación del artículo 7 de la Ley 819 de 2.003:</p> <p><i>“Por todo lo anterior, 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</i></p> <p><sup>12</sup> Anexo 01. Secretaría Distrital de Movilidad, Radicado No. 202561200637282.</p>

<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.</i></p> <p><i>Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente."</i></p> <p>Así las cosas, la interpretación constitucional conlleva a que la carga la asuma el Ministerio de Hacienda y Crédito Público con respecto a las iniciativas que pueden implicar gasto público y afectar el marco fiscal.</p> <p><b>V. IMPEDIMENTOS</b></p> <p>Como ponente considero que difícilmente puede generarse un conflicto de interés en la participación legislativa de este proyecto por cuanto sus disposiciones son de carácter general y no están dirigidas a beneficiar, alterar, afectar, favorecer o perjudicar situaciones particulares y concretas.</p> <p>Todo impedimento que se presente en el curso del trámite legislativo deberá tener la virtualidad de poner en evidencia la alteración o beneficio a favor o en contra del congresista o de sus parientes dentro de los grados previstos por la norma, de manera particular, actual y directa</p>	<p><b>VI. PROPOSICIÓN</b></p> <p>Con base en las anteriores consideraciones, de manera atenta me permito presentar ponencia positiva, sin modificaciones, solicitándole a la Honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, dar primer debate y aprobar el proyecto de ley N° 109 de 2025 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE CREA EL SISTEMA DE EVALUACIÓN DE RESTRICCIONES VEHICULARES (SERV), DELIMITA ZONAS DE CONTROL AMBIENTAL (ZCA), SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</p> <div><p>GUSTAVO ADOLFO MORENO HURTADO Senador de la República</p></div>
<p><b>TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN SENADO</b></p> <p><b>PROYECTO DE LEY N° 109 DE 2025 SENADO</b></p> <p><b>"POR MEDIO DE LA CUAL SE CREA EL SISTEMA DE EVALUACIÓN DE RESTRICCIONES VEHICULARES (SERV), DELIMITA ZONAS DE CONTROL AMBIENTAL (ZCA), SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</b></p> <p><b>EL CONGRESO DE COLOMBIA</b></p> <p><b>DECRETA:</b></p> <p><b>Artículo 1°. Objeto.</b> La presente Ley tiene por objeto incorporar disposiciones que orientan la adaptación de medidas de control vehicular por parte de las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, con el fin de mitigar el impacto ambiental, a través de la creación del Sistema de Evaluación de Restricciones Vehiculares (SERV) y la delimitación de Zonas de Control Ambiental (ZCA) dentro del territorio nacional, en concordancia con los lineamientos de las autoridades competentes.</p> <p><b>Artículo 2°. Definiciones.</b> Para efectos de la presente Ley se adoptan las siguientes definiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Sistema de Evaluación de Restricciones Vehiculares (SERV):</b> Plataforma de recolección, análisis y publicación de datos periódicos, sobre impacto ambiental y movilidad.</li><li>- <b>Zonas de Control Ambiental (ZCA):</b> Áreas delimitadas por las autoridades municipales o distritales en donde, con base a los estudios técnicos de calidad del aire y condiciones de movilidad, se adoptan medidas progresivas y ajustadas a la realidad local para mitigar los impactos ambientales del tránsito vehicular y promover alternativas sostenibles.</li><li>- <b>Autoridades nacionales:</b> El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Transporte, o el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales - IDEAM.</li></ul> <p><b>Artículo 3°. Créase</b> el Sistema de Evaluación de Restricciones Vehiculares (SERV), con el fin de recolectar, analizar y publicar trimestralmente, información sobre el impacto ambiental y de movilidad de las restricciones vehiculares adoptadas por autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción.</p> <p><b>Parágrafo.</b> El Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales – IDEAM, en coordinación con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Transporte, tendrán la obligación de formular, implementar y evaluar el Sistema de Evaluación de Restricciones Vehiculares (SERV), en un plazo no mayor de doce (12) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley.</p>	<p><b>Artículo 4°.</b> Las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, deberán delimitar Zonas de Control Ambiental (ZCA), la cual tendrá como finalidad facilitar la adopción de medidas progresivas que contribuyan a la mitigación del impacto ambiental derivado del tránsito vehicular.</p> <p>Las delimitaciones se harán con base a la información del Sistema de Evaluación de Restricciones Vehiculares (SERV) y conforme a los lineamientos del Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales – IDEAM, en coordinación con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Transporte.</p> <p>Los Distritos y Municipios de primera categoría deberán implementar las disposiciones contenidas en el presente artículo dentro de los dos (2) años siguientes a la entrada en vigencia de esta Ley.</p> <p>Se exceptúan de esta obligación los Municipios de categorías quinta y sexta que no presenten niveles de contaminación, según los informes emitidos por las autoridades competentes de su jurisdicción.</p> <p><b>Artículo 5°.</b> Adiciónese un párrafo nuevo y modifíquese el Artículo 6 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:</p> <p><b>"ARTÍCULO 6o. ORGANISMOS DE TRÁNSITO.</b> Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito;</li><li>b) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito;</li><li>c) Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo municipio y los corregimientos;</li><li>d) Las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales;</li><li>e) Las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito.</li></ul> <p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> En el ámbito nacional será competente el Ministerio de Transporte y los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción para cumplir las funciones que les sean asignadas en este código.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Le corresponde a la Policía Nacional en su cuerpo especializado de carreteras el control de las normas de tránsito y la aplicación de este código en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de los municipios y distritos.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3o.</b> Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito.</p> <p>Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales, vehículos por las vías públicas y su impacto ambiental con sujeción a las disposiciones del presente código.</p>

<p>No obstante, los alcaldes de municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios interadministrativos para ejercer en forma conjunta, total o parcialmente, las funciones de tránsito que le correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan.</p> <p><b>PARÁGRAFO 4o.</b> Los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción, deberán delimitar Zonas de Control Ambiental (ZCA) y adoptar medidas progresivas que contribuyan a la mitigación del impacto ambiental derivado del tránsito vehicular.</p> <p>Las delimitaciones deberán realizarse basados en la información del Sistema de Evaluación de Restricciones Vehiculares (SERV) y conforme a los lineamientos del Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales – IDEAM, en coordinación con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Transporte.”</p> <p><b>Artículo 6º.</b> Adiciónese un párrafo al artículo 119 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:</p> <p>“<b>ARTÍCULO 119. JURISDICCIÓN Y FACULTADES.</b> Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.</p> <p><b>Parágrafo.</b> La adopción de restricciones vehiculares, que versen sobre la mitigación Las facultades orientadas a mitigar el impacto ambiental y mejorar la movilidad, mediante la deberán cumplir los siguientes términos:</p> <p>a) Remitir al Sistema de Evaluación de Restricciones Vehiculares (SERV), conforme a los lineamientos definidos por el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM) en coordinación con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Transporte, toda la información relacionada con flujos vehiculares, calidad del aire, parámetros de emisión y resultados de las evaluaciones de impacto ambiental derivadas de las medidas de restricción vehicular implementadas en su jurisdicción.</p> <p>b) Publicar en sus portales de datos abiertos estudios ambientales y los informes de seguimiento periódicos.</p> <p>c) Implementar medidas adicionales de mitigación ambiental y mejora de la movilidad que respondan a las particularidades y necesidades de su jurisdicción dentro de las Zonas de Control Ambiental (ZCA).”</p> <p><b>Artículo 7º.</b> Con el fin de garantizar una implementación integral y eficaz de la presente Ley, el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, desarrollará estrategias orientadas a:</p> <p>a) Promover campañas de educación ambiental y movilidad sostenible dirigidas a la ciudadanía.</p> <p>b) Implementar mecanismos de recolección de datos que permitan retroalimentar el Sistema de Evaluación de Restricciones Vehiculares (SERV), mediante el uso de plataformas digitales, aplicaciones móviles u otros canales de reporte.</p>	<p>c) Fomentar medidas adicionales de mitigación ambiental y mejora de la movilidad especialmente dentro de las Zonas de Control Ambiental (ZCA).</p> <p><b>Parágrafo.</b> Estas estrategias deberán ser adaptadas al contexto de cada jurisdicción y priorizar la articulación con planes de desarrollo local, planes de movilidad y agendas climáticas territoriales.</p> <p><b>Artículo 8º.</b> El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte y del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, reglamentará la presente Ley en un plazo no mayor a doce (12) meses a partir de su promulgación.</p> <p><b>Artículo 9º.</b> Autorízase al Ministerio de Transporte y al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, para incorporar dentro de su Presupuesto, las asignaciones necesarias para adelantar actividades de interés público, que tengan como finalidad la creación del Sistema de Evaluación de Restricciones Vehiculares (SERV).</p> <p><b>Artículo 10º.</b> Autorízase al Gobierno nacional para realizar traslados presupuestales a los que haya lugar en el marco de esta ley. A su vez, autorizase al Gobierno nacional para celebrar contratos y convenios interadministrativos necesarios con los Distritos y/o Municipios que cuenten con la capacidad técnica y operativa para la implementación de lo dispuesto en la presente Ley.</p> <p><b>Artículo 11º. Vigencia.</b> La presente ley entrará a regir a partir de su sanción, promulgación y publicación en el Diario Oficial y deroga disposiciones que le sean contrarias.</p>
--	---