



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - Nº 1638

Bogotá, D. C., viernes, 5 de septiembre de 2025

EDICIÓN DE 21 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 278 DE 2025 CAMARA

por medio de la cual se modifica el código nacional de tránsito terrestre, para establecer una regulación integral sobre el uso de grúas y parqueaderos, y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., agosto de 2025

Doctor

SECRETARIO GENERAL

Honorable Cámara de Representantes Ciudad

REFERENCIA: RADICACIÓN PROYECTO DE LEY

En mi condición de miembro del Congreso de la República y en uso del derecho consagrado en el artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, por su digno conducto me permito poner a consideración de la Honorable Cámara de Representantes el siguiente proyecto de ley, *por medio de la cual se modifica el código nacional de tránsito terrestre, para establecer una regulación integral sobre el uso de grúas y parqueaderos, y se dictan otras disposiciones.*

Atentamente,

EDUARD SARMIENTO HIDALGO

Representante a la Cámara por

Cundinamarca

PACTO HISTÓRICO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 278 DE 2025 CAMARA

por medio de la cual se modifica el código nacional de tránsito terrestre, para establecer una regulación integral sobre el uso de grúas y parqueaderos, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto introducir modificaciones a la **Ley 769 de 2002**, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, con el fin de establecer una regulación integral en materia de uso de grúas y parqueaderos por inmovilización de vehículos, orientada a eliminar prácticas injustas, garantizar condiciones dignas en el traslado y custodia, fijar límites tarifarios y horarios de servicio, asegurar el respeto al debido proceso de los infractores, diferenciar el trato sancionatorio para las motocicletas de acuerdo a su realidad socioeconómica, y promover la implementación de herramientas tecnológicas que brinden trazabilidad y eficiencia en estos procedimientos. En desarrollo de este objeto, las disposiciones de la presente ley buscan armonizar la función sancionatoria de las autoridades de tránsito con la protección de los derechos de los ciudadanos y la prestación eficaz del servicio público de tránsito.

ARTÍCULO 2º. Pago por inmovilización, condiciones de parqueaderos y entrega en días no hábiles. Modifícase el artículo 125 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

ARTÍCULO 125. Inmovilización. La inmovilización en los casos a que se refiere este

código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que dicha causa sea subsanable en el sitio en que se detectó la infracción.

En todo caso, el ingreso del vehículo al lugar de inmovilización deberá hacerse previo inventario de los elementos contenidos en él y descripción del estado exterior del automotor. Este mismo procedimiento se realizará al momento de la salida del vehículo. En caso de diferencias entre el inventario de recibo y el de entrega, el propietario o administrador del parqueadero autorizado incurrirá en multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y, adicionalmente, deberá responder patrimonialmente por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.

PARÁGRAFO 1°. El propietario o administrador del parqueadero autorizado utilizado para este fin, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción de las normas de tránsito sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en la suspensión o cancelación de la autorización del patio, según la gravedad de la falta.

PARÁGRAFO 2°. La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o del infractor, quien acreditará tal calidad con la presentación de los documentos o pruebas pertinentes.

PARÁGRAFO 3°. En el caso de vehículos de servicio público, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco días. Copia del acta se remitirá a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo.

El incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.

PARÁGRAFO 4°. En el caso de inmovilización de vehículos de servicio público, la empresa transportadora responderá como deudor solidario de las obligaciones que se contraigan, entre ellas las derivadas de la prestación del servicio de grúa y parqueaderos.

La inmovilización o retención a que hacen referencia las normas de transporte se regirán por el procedimiento establecido en este artículo.

PARÁGRAFO 5°. Cuando el vehículo no sea efectivamente llevado a parqueaderos autorizados,

la inmovilización se entenderá hecha bajo la responsabilidad del propietario o del infractor. En tal caso, el agente de tránsito dejará notificación escrita de la inmovilización y su causa al propietario o al poseedor del vehículo, y lo reportará de inmediato a la autoridad de tránsito y al parqueadero autorizado más cercano para su registro.

PARÁGRAFO 6°. La autoridad de tránsito asumirá el pago de los costos de traslado con grúa y de parqueadero cuando la multa derivada del comparendo se cancele dentro del día hábil siguiente a la orden de comparendo. En los demás casos, dichos costos serán a cargo del propietario del vehículo.

PARÁGRAFO 7°. Los parqueaderos autorizados para inmovilización de vehículos deberán contar con previa aprobación del organismo de tránsito correspondiente, mediante la expedición de la respectiva resolución administrativa. Para obtener y conservar dicha aprobación, los patios deberán cumplir las condiciones de infraestructura y servicio que establezca el reglamento, y en todo caso deberán disponer de suelo completamente pavimentado o adecuado para la preservación de los vehículos y de un techo o cubierta que proteja la totalidad de los automotores allí almacenados. Los parqueaderos actualmente autorizados dispondrán de un plazo máximo de seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley para ejecutar las adaptaciones necesarias y dar cumplimiento a lo aquí dispuesto.

PARÁGRAFO 8°. Servicio en días no hábiles y horarios nocturnos, las autoridades de tránsito deberán disponer de un mecanismo idóneo que permita realizar el trámite de autorización y retiro de los vehículos inmovilizados cualquier día de la semana, incluidos fines de semana y festivos, y durante las veinticuatro (24) horas. Para tal efecto, los organismos de tránsito podrán implementar oficinas de turnos, guardias de disponibilidad, procesos digitales o cualquier otra estrategia que garantice la atención continua. En caso de que la autoridad no ofrezca efectivamente al ciudadano un mecanismo de retiro en día y hora inhábil, el costo de parqueadero por esos días u horas en que no hubo servicio al público será gratuito para el infractor. Es decir, no se cobrarán días de estadía en patio por los cuales el propietario o infractor no tuvo posibilidad material de realizar el trámite de salida. Este beneficio operará automáticamente desde el primer día u hora inhábil no atendida hasta el siguiente día hábil en que sea posible el retiro del vehículo.

ARTÍCULO 3°. *Procedimiento de retiro de vehículos mal estacionados.*

Modifíquese el artículo 127 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

ARTÍCULO 127. *Del retiro de vehículos mal estacionados.* La autoridad de tránsito podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas

al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo.

En el caso en que haya lugar al retiro del vehículo, este será conducido a un parqueadero autorizado. Los costos de la grúa y del parqueadero estarán a cargo de la respectiva autoridad de tránsito solamente cuando la multa se cancele dentro del primer (1) día hábil siguiente a la orden de comparendo, en los demás casos serán a cargo del propietario del vehículo, bajo las mismas condiciones previstas en el parágrafo 6° del artículo 125 de este código.

PARÁGRAFO 1°. Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente antes de que la grúa inicie el traslado, la autoridad de tránsito impondrá el comparendo respectivo, pero no procederá el traslado del vehículo a los patios.

PARÁGRAFO 2°. Los municipios contratarán con terceros, mediante concesión u otra modalidad legal, la operación de los programas de grúas y parqueaderos para vehículos inmovilizados. Estos deberán constituir pólizas de cumplimiento y responsabilidad civil que amparen los riesgos contractuales. Los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán únicamente aquellos que determine la autoridad de tránsito local dentro de los límites y lineamientos que fije el Ministerio de Transporte en desarrollo de la ley. Las tarifas deberán publicarse de manera visible al público y en los sitios web oficiales. Cualquier cobro no autorizado o en exceso por parte del concesionario será sancionado conforme al régimen sancionatorio vigente y podrá dar lugar a la terminación del contrato por grave violación de las condiciones.

PARÁGRAFO 3°. Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero podrán contratar el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameriten inmovilización.

El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerite la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.

El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta.

En ninguna situación se establecerán cobros al conductor o propietario del vehículo por el retiro del equipo de bloqueo. Los costos operativos de esta medida se entenderán cubiertos por las multas recaudadas o por el contrato de concesión respectivo. El uso de cepos u otros dispositivos deberá cumplir protocolos de seguridad para no dañar el vehículo, y su implementación contará con la asistencia de la autoridad de tránsito.

PARÁGRAFO 4°. En cualquier tipo de inmovilización efectuada mediante grúa, el costo del servicio de grúa se distribuirá de manera proporcional entre el número de vehículos transportados simultáneamente en la misma grúa. En consecuencia, si una grúa traslada más de un vehículo a la vez, la tarifa aplicada a cada vehículo será igual a la tarifa total dividida por el número de vehículos efectivamente transportados en ese mismo viaje. El agente de tránsito y el operador de la grúa dejarán constancia escrita o digital del número de vehículos trasladados juntos, indicando tipo y placas, información que se entregará tanto al conductor o propietario afectado como a la autoridad de tránsito correspondiente. Esta medida garantiza la proporcionalidad del cobro y evita cobros duplicados o múltiples por un solo desplazamiento de grúa.

La Superintendencia de Transporte vigilará el estricto cumplimiento de esta disposición por parte de los concesionarios de grúas.

ARTÍCULO 4°. *Garantía de devolución de pagos en caso de absolución.*

Adiciónese un parágrafo 4° al artículo 136 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, en los siguientes términos:

PARÁGRAFO 3°. En desarrollo del derecho al debido proceso y del principio de reparación integral, cuando en un proceso contravencional de tránsito se profiera decisión en firme que absuelva o declare no responsable al presunto infractor, la autoridad de tránsito deberá, a solicitud de parte o de oficio, exonerar del pago o reembolsar la totalidad del dinero pagado por concepto de servicios de grúa y parqueadero que se hubieren causado con ocasión de la inmovilización del vehículo. La devolución de dichos pagos procederá incluso si la absolución se produce con posterioridad a que el ciudadano hubiera sufragado tales costos para retirar su vehículo.

La autoridad de tránsito contará con un plazo no mayor a treinta (30) días para efectuar el reembolso, una vez este sea ordenado mediante acto administrativo o sentencia definitiva. Los organismos de tránsito podrán repetir contra el contratista operador del patio o grúa si se comprueba que la inmovilización fue irregular o contraria a derecho, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno nacional.

ARTÍCULO 5°. *Destinación específica de recursos y control fiscal.*

Modifíquese el artículo 160 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

ARTÍCULO 160. *Destinación de multas y sanciones.* De conformidad con las normas presupuestales, el recaudo obtenido por concepto de multas y demás sanciones por infracciones de tránsito se destinará exclusivamente a la ejecución de programas y proyectos del sector movilidad y seguridad vial. Estos recursos financiarán, entre otros: planes de educación y seguridad vial,

señalización y control de tráfico, mantenimiento y dotación de equipos de las autoridades de tránsito, implementación de sistemas tecnológicos de gestión del tránsito, y mejoras en la infraestructura vial y del transporte público.

En ningún caso los dineros provenientes de multas de tránsito podrán ser destinados a fines ajenos a la movilidad. **Sin perjuicio de lo anterior, cuando de acuerdo con la ley la autoridad de tránsito deba asumir los costos de grúa y parqueadero**, los recursos para sufragar dichos pagos podrán provenir del mismo fondo o cuenta en la que se recauden las multas, o de la partida presupuestal que se destine al efecto, de manera que el pago al concesionario por estos servicios se realice con prontitud. Así mismo, se podrá destinar un porcentaje de estos recursos al fortalecimiento de la supervisión de los contratos de patios y grúas y a los sistemas de atención al infractor.

PARÁGRAFO. En lo referente al servicio de transporte público, las entidades territoriales que cuenten con sistemas de transporte masivo cofinanciados por la Nación deberán priorizar la financiación de dichos sistemas con el recaudo de las multas de tránsito, en cumplimiento de las disposiciones especiales vigentes sobre la materia.

ARTÍCULO 6°. Implementación de plataformas tecnológicas para trazabilidad. El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y los organismos de tránsito municipales y departamentales, deberá diseñar, implementar y poner en funcionamiento un sistema digital unificado para la trazabilidad de vehículos inmovilizados y la gestión de patios y grúas a nivel nacional. Esta plataforma tecnológica deberá permitir, como mínimo, las siguientes funciones:

a) Registro en línea de inmovilizaciones y comparendos asociados: Cuando un vehículo sea inmovilizado, el agente de tránsito ingresará al sistema datos básicos del procedimiento placa, fecha, hora, lugar, causal de inmovilización, autoridad actuante, etc., así como evidencia fotográfica o en video de la condición del vehículo y de la infracción cometida.

b) Consulta pública para ciudadanos: El propietario o infractor podrá consultar, mediante número de comparendo, placa del vehículo u otro identificador seguro, la ubicación exacta de su vehículo, el parqueadero asignado, el estado de su caso, en patio, en trámite, autorizado para salir, los valores a pagar discriminados; multa, costos de grúa, días de patio y los requisitos pendientes para el retiro documentos por presentar, pago de multa, etc.

c) Pagos electrónicos e interoperabilidad con el SIMIT/RUNT: La plataforma estará conectada con el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT) y con el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), de modo que el pago de multas y costos asociados pueda realizarse en línea

y quedar inmediatamente registrado. Asimismo, cuando proceda la liberación del vehículo, el sistema generará electrónicamente la orden o autorización, evitando demoras burocráticas.

d) Control y monitoreo en tiempo real: Las autoridades de tránsito y entes de control, incluida la Personería o entes de control territorial, tendrán acceso a módulos de la plataforma para monitorear el número de inmovilizaciones efectuadas, los tiempos de permanencia de cada vehículo en patio, cobros realizados, pagos pendientes y cualquier. Alarmas automáticas deberán advertir cuando un vehículo lleve más de cierto tiempo inmovilizado sin gestión, o cuando un concesionario cobre valores indebidos.

e) Módulo de quejas y veeduría ciudadana: El sistema habilitará un canal para que los ciudadanos registren quejas o apelaciones relacionadas con el proceso de patios y grúas, facilitando su seguimiento por las autoridades competentes.

El diseño de la plataforma deberá contemplar estándares de seguridad de la información y protección de datos personales, conforme a la Ley 1581 de 2012, garantizando que la información de los infractores solo sea accesible por estos y las autoridades competentes. El Gobierno nacional reglamentará dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley los detalles técnicos y operativos para la implementación de esta plataforma unificada, procurando su interoperabilidad con sistemas ya existentes en ciudades capitales para aprovechar desarrollos previos.

ARTÍCULO 7°. Otras disposiciones para la protección de derechos de los infractores. Además de lo previsto en los artículos anteriores, se establecen las siguientes garantías y alternativas en favor de los infractores:

a) Subsanación en sitio: Siempre que la infracción que dio lugar a la inmovilización sea subsanable en el lugar de los hechos, el agente de tránsito deberá, antes de ordenar el traslado, permitir al infractor corregir la situación en la medida de lo posible. Por ejemplo, si se trata de falta de documentos como la licencia o SOAT que puedan ser remitidos digitalmente de inmediato, o de fallas mecánicas menores que el conductor pueda arreglar en el sitio, se dará la oportunidad de hacerlo. De subsanarse la causa, no se hará efectiva la inmovilización y el comparendo se impondrá dejando constancia de la enmienda inmediata.

b) Citación del infractor sin retiro del vehículo: En concordancia con lo señalado en el artículo 2° de esta ley, para infracciones donde no proceda inmovilización, la autoridad de tránsito podrá citar al infractor para que comparezca posteriormente dentro de los términos del procedimiento contravencional sin necesidad de retirar el vehículo de la circulación. Esto deberá hacerse de forma ordenada, asegurándose de identificar plenamente al conductor y el vehículo. El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones bajo las cuales esta

citación sin retención puede aplicarse, garantizando que no se afecte la seguridad vial.

c) Trato digno y no discriminatorio: Durante el procedimiento de inmovilización y en el tiempo que dure la custodia del vehículo, los agentes de tránsito y el personal de patios deberán brindar un trato respetuoso al infractor y abstenerse de cualquier conducta que vulnere su dignidad. Queda prohibido realizar comentarios denigrantes, ejercer coacciones indebidas para que pague de inmediato, o exponer públicamente a la persona al escarnio. Cualquier infracción a esta directriz podrá ser objeto de queja disciplinaria ante la autoridad competente.

ARTÍCULO 8°. Reglamentación. El Gobierno nacional, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, expedirá las normas reglamentarias necesarias para su adecuada implementación. En dicha reglamentación se deberá contemplar, entre otros aspectos: lineamientos técnicos para la plataforma de trazabilidad; criterios para la fijación de tarifas máximas de grúas y parqueaderos en cada categoría de vehículo y municipio, considerando costos operativos promedio; protocolos de utilización de cepos y demás dispositivos de bloqueo; mecanismos de coordinación interinstitucional para el cumplimiento de la asunción de costos por parte de autoridades de tránsito; y en general, las disposiciones operativas para articular a los distintos actores involucrados (autoridades locales, concesionarios, usuarios,

entes de control). Sin perjuicio de lo anterior, las autoridades de tránsito locales podrán emitir actos administrativos de carácter particular o territorial que desarrollen la presente ley en aspectos no reglamentados por el nivel nacional, siempre que sean compatibles con los lineamientos aquí trazados.

ARTÍCULO 9°. Vigencia y derogatorias. Esta ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Congressistas,



EDUARD SARMIENTO HIDALGO
Representante a la Cámara por
Cundinamarca
PACTO HISTÓRICO

CAMBIOS QUE REALIZARÍA EL PROYECTO DE LEY, por medio de la cual se modifica el código nacional de tránsito terrestre, para establecer una regulación integral sobre el uso de grúas y parqueaderos, y se dictan otras disposiciones, en la Ley 769 de 2002 (CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO).

Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito)	Modificaciones propuestas en el Proyecto de Ley “POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE, PARA ESTABLECER UNA REGULACIÓN INTEGRAL SOBRE EL USO DE GRÚAS Y PARQUEADEROS, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	Observaciones
No se modifica explícitamente ninguna ley o disposición normativa por medio de este artículo.	ARTÍCULO 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto introducir modificaciones a la Ley 769 de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, con el fin de establecer una regulación integral en materia de uso de grúas y parqueaderos por inmovilización de vehículos, orientada a eliminar prácticas injustas, garantizar condiciones dignas en el traslado y custodia, fijar límites tarifarios y horarios de servicio, asegurar el respeto al debido proceso de los infractores, diferenciar el trato sancionatorio para las motocicletas de acuerdo a su realidad socioeconómica, y promover la implementación de herramientas tecnológicas que brinden trazabilidad y eficiencia en estos procedimientos. En desarrollo de este objeto, las disposiciones de la presente ley buscan armonizar la función sancionatoria de las autoridades de tránsito con la protección de los derechos de los ciudadanos y la prestación eficaz del servicio público de tránsito.	Es la piedra angular del articulado, y el que generaliza el campo de acción del proyecto de ley y las disposiciones a modificar.
ARTÍCULO 125. Inmovilización. La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción.	ARTÍCULO 2°. (...) Modifíquese el artículo 125 de la Ley 769 de 2002, (...), el cual quedará así: ARTÍCULO 125. Inmovilización. La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos <u>que dicha causa</u> sea subsanable en el sitio <u>en</u> que se detectó la infracción.	

<p>PARÁGRAFO 1º. El propietario o administrador del parqueadero autorizado utilizado para este fin, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción de las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta.</p> <p>En todo caso, el ingreso del vehículo al lugar de inmovilización deberá hacerse previo inventario de los elementos contenidos en él y descripción del estado exterior. Este mismo procedimiento se hará a la salida del vehículo. En caso de diferencias entre el inventario de recibo y el de entrega, el propietario o administrador del parqueadero autorizado incurrirá en multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y, adicionalmente, deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.</p>	<p>En todo caso, el ingreso del vehículo al lugar de inmovilización deberá hacerse previo inventario de los elementos contenidos en él y descripción del estado exterior del automotor. Este mismo procedimiento se realizará al momento de la salida del vehículo. En caso de diferencias entre el inventario de recibo y el de entrega, el propietario o administrador del parqueadero autorizado incurrirá en multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y, adicionalmente, deberá responder patrimonialmente por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.</p> <p>PARÁGRAFO 1º. El propietario o administrador del parqueadero autorizado utilizado para este fin, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción de las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se tratare de parqueadero autorizado <i>no oficial</i>, incurrirá además en la suspensión o cancelación de la autorización del patio, según la gravedad de la falta.</p>	
<p>PARÁGRAFO 2º. La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.</p> <p>PARÁGRAFO 3º. En el caso de vehículos de servicio público, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco días. Copia del acta se remitirá a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo.</p> <p>El incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.</p> <p>PARÁGRAFO 4º. En el caso de inmovilización de vehículos de servicio público, la empresa transportadora responderá como deudor solidario de las obligaciones que se contraigan, entre ellas las derivadas de la prestación del servicio de grúa y parqueaderos.</p> <p>La inmovilización o retención a que hacen referencia las normas de transporte se registrarán por el procedimiento establecido en este artículo.</p> <p>PARÁGRAFO 5º. Cuando el vehículo no sea llevado a parqueaderos autorizados la inmovilización se hará bajo la responsabilidad del propietario del vehículo o del infractor, para lo cual, el agente de tránsito notificará al propietario o administrador del parqueadero autorizado.</p> <p>PARÁGRAFO 6º. El propietario del vehículo será el responsable del pago al administrador o al propietario del parqueadero por el tiempo que estuvo inmovilizado el vehículo.</p>	<p>PARÁGRAFO 2º. La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o del infractor, quien acreditará tal calidad con la presentación de los documentos o pruebas pertinentes.</p> <p>PARÁGRAFO 3º. En el caso de vehículos de servicio público, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco días. Copia del acta se remitirá a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo.</p> <p>El incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.</p> <p>PARÁGRAFO 4º. En el caso de inmovilización de vehículos de servicio público, la empresa transportadora responderá como deudor solidario de las obligaciones que se contraigan, entre ellas las derivadas de la prestación del servicio de grúa y parqueaderos.</p> <p>La inmovilización o retención a que hacen referencia las normas de transporte se registrarán por el procedimiento establecido en este artículo.</p> <p>PARÁGRAFO 5º. Cuando el vehículo no sea efectivamente llevado a parqueaderos autorizados, la inmovilización se entenderá hecha bajo la responsabilidad del propietario o del infractor. En tal caso, el agente de tránsito dejará notificación escrita de la inmovilización y su causa al propietario o al poseedor del vehículo, y lo reportará de inmediato a la autoridad de tránsito y al parqueadero autorizado más cercano para su registro.</p> <p>PARÁGRAFO 6º. La autoridad de tránsito asumirá el pago de los costos de traslado con grúa y de parqueadero cuando la multa derivada del comparendo se cancele dentro del día hábil siguiente a la orden de comparendo. En los demás casos, dichos costos serán a cargo del propietario del vehículo.</p>	

<p>PARÁGRAFO 7º. Los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito correspondiente en resolución que determinará lo atinente.</p>	<p>PARÁGRAFO 7º. Los parqueaderos autorizados <u>para inmovilización de vehículos deberán contar con previa aprobación del</u> organismo de tránsito correspondiente, <u>mediante la expedición de la respectiva</u> resolución administrativa. <u>Para obtener y conservar dicha aprobación, los patios deberán cumplir las condiciones de infraestructura y servicio que establezca el reglamento, y en todo caso deberán disponer de suelo completamente pavimentado o adecuado para la preservación de los vehículos y de un techo o cubierta que proteja la totalidad de los automotores allí almacenados. Los parqueaderos actualmente autorizados dispondrán de un plazo máximo de seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley para ejecutar las adaptaciones necesarias y dar cumplimiento a lo aquí dispuesto.</u></p> <p>PARÁGRAFO 8º. Servicio en días no hábiles y horarios nocturnos, las autoridades de tránsito <u>deberán disponer de un mecanismo idóneo que permita realizar el trámite de autorización y retiro de los vehículos inmovilizados cualquier día de la semana, incluidos fines de semana y festivos, y durante las veinticuatro (24) horas. Para tal efecto, los organismos de tránsito podrán implementar oficinas de turnos, guardias de disponibilidad, procesos digitales o cualquier otra estrategia que garantice la atención continua. En caso de que la autoridad no ofrezca efectivamente al ciudadano un mecanismo de retiro en día y hora inhábil, el costo de parqueadero por esos días u horas en que no hubo servicio al público será gratuito para el infractor. Es decir, no se cobrarán días de estadía en patio por los cuales el propietario o infractor no tuvo posibilidad material de realizar el trámite de salida. Este beneficio operará automáticamente desde el primer día u hora inhábil no atendida hasta el siguiente día hábil en que sea posible el retiro del vehículo.</u></p>	
<p>ARTÍCULO 127. Del retiro de vehículos mal estacionados. La autoridad de tránsito, podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo. En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de la grúa y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente.</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente en el lugar en donde se ha cometido la infracción, la autoridad de tránsito impondrá el comparendo respectivo y no se procederá al traslado del vehículo a los patios.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. Los municipios contratarán con terceros los programas de operación de grúas y parqueaderos. Estos deberán constituir pólizas de cumplimiento y responsabilidad para todos los efectos contractuales, los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local.</p>	<p>ARTÍCULO 3º. (...) Modifíquese el artículo 127 de la Ley 769 de 2002, (...), el cual quedará así:</p> <p>Artículo 127. Del retiro de vehículos mal estacionados. La autoridad de tránsito, podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo.</p> <p>En el <u>caso</u> en que haya lugar al retiro del vehículo, <u>este</u> será conducido a un parqueadero autorizado. <u>Los</u> costos de la grúa y <u>del</u> parqueadero <u>estarán a cargo de la respectiva autoridad de tránsito solamente cuando la multa se cancele dentro del primer (1) día hábil siguiente a la orden de comparendo, en los demás casos serán a cargo</u> del propietario del vehículo, <u>bajo las mismas condiciones previstas en el parágrafo 6º del artículo 125 de este código.</u></p> <p>PARÁGRAFO 1º. Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente <u>antes de que la grúa inicie el traslado, la autoridad de tránsito</u> impondrá el comparendo respectivo, <u>pero</u> no procederá el traslado del vehículo a los patios.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. Los municipios contratarán con terceros, <u>mediante concesión u otra modalidad legal,</u> la operación de los programas de grúas y parqueaderos para vehículos inmovilizados. Estos deberán constituir pólizas de cumplimiento y responsabilidad <u>civil que amparen los riesgos contractuales. Los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán únicamente aquellos que determine la autoridad de tránsito local dentro de los límites y lineamientos que fije el Ministerio de Transporte en desarrollo de la ley. Las tarifas deberán publicarse de manera visible al público y en los sitios web oficiales. Cualquier cobro no autorizado o en exceso por parte del concesionario</u></p>	

<p>PARÁGRAFO 3º. <Parágrafo adicionado por el artículo 5º de la Ley 2283 de 2023. El nuevo texto es el siguiente:> Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero podrán contratar el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización. El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad, <u>previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.</u> El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito. La Superintendencia de Transporte vigilará lo correspondiente a los cobros por el retiro del equipo de bloqueo.</p>	<p><u>será sancionado conforme al régimen sancionatorio vigente y podrá dar lugar a la terminación del contrato por grave violación de las condiciones.</u></p> <p>PARÁGRAFO 3º. Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero podrán contratar el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad. <u>Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.</u></p> <p><u>El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.</u></p> <p>El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta.</p> <p><u>En ninguna situación se establecerán cobros al conductor o propietario del vehículo por el retiro del equipo de bloqueo. Los costos operativos de esta medida se entenderán cubiertos por las multas recaudadas o por el contrato de concesión respectivo. El uso de cepos u otros dispositivos deberá cumplir protocolos de seguridad para no dañar el vehículo, y su implementación contará con la asistencia de la autoridad de tránsito.</u></p> <p><u>Parágrafo 4º. En cualquier tipo de inmovilización efectuada mediante grúa, el costo del servicio de grúa se distribuirá de manera proporcional entre el número de vehículos transportados simultáneamente en la misma grúa. En consecuencia, si una grúa traslada más de un vehículo a la vez, la tarifa aplicada a cada vehículo será igual a la tarifa total dividida por el número de vehículos efectivamente transportados en ese mismo viaje. El agente de tránsito y el operador de la grúa dejarán constancia escrita o digital del número de vehículos trasladados juntos, indicando tipo y placas, información que se entregará tanto al conductor o propietario afectado como a la autoridad de tránsito correspondiente. Esta medida garantiza la proporcionalidad del cobro y evita cobros duplicados o múltiples por un solo desplazamiento de grúa.</u></p> <p>La Superintendencia de Transporte vigilará <u>el estricto cumplimiento de esta disposición por parte de los concesionarios de grúas.</u></p>	
<p>No se modifica explícitamente ninguna ley o disposición normativa por medio de este artículo.</p>	<p>ARTÍCULO 4º. Garantía de devolución de pagos en caso de absolución. Adiciónese un parágrafo 4º al artículo 136 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, en los siguientes términos:</p> <p>PARÁGRAFO 3º. En desarrollo del derecho al debido proceso y del principio de reparación integral, cuando en un proceso contravencional de tránsito se profiera decisión en firme que absuelva o declare no responsable al presunto infractor, la autoridad de tránsito deberá, a solicitud de parte o de oficio, exonerar del pago o reembolsar la totalidad del dinero pagado por concepto de servicios de grúa y parqueadero que se hubieren causado con ocasión de la inmovilización del vehículo. La devolución de dichos pagos procederá incluso si la absolución se produce con posterioridad a que el ciudadano hubiera sufragado tales costos para retirar su vehículo. La autoridad de tránsito contará con un plazo no mayor a treinta (30) días para efectuar el reembolso, una vez este sea ordenado mediante acto administrativo o sentencia definitiva. Los organismos de tránsito podrán repetir contra el contratista operador del patio o grúa si se comprueba que la inmovilización fue irregular o contraria a derecho, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno nacional.</p>	

<p>ARTÍCULO 160. Destinación de multas y sanciones. <Artículo modificado por el artículo 306 de la Ley 1955 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:> De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a la ejecución de los planes y proyectos del sector movilidad, en aspectos tales como planes de tránsito, transporte y movilidad; educación, dotación de equipos, combustible, seguridad vial, operación e infraestructura vial del servicio de transporte público de pasajeros, transporte no motorizado, y gestión del sistema de recaudo de las multas, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios.</p> <p>PARÁGRAFO. En lo que se refiere al servicio de transporte público las entidades territoriales que cuenten con sistemas de transporte cofinanciados por la Nación priorizarán la financiación de estos sistemas.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. <Parágrafo adicionado por el artículo 8º del Decreto Legislativo 575 de 2020. El nuevo texto es el siguiente:> Durante el término de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, o durante el término de cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, adiciónese el parágrafo 2 del artículo 160 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>“Parágrafo 2. Del recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se podrán destinar recursos para la ejecución, en acciones y medidas que permitan realizar labores de control operativo y regulación del tránsito en el territorio nacional, para verificar el cumplimiento de las medidas adoptadas para prevenir y evitar el contagio y/o propagación de la enfermedad por Coronavirus de quienes en el marco de las excepciones contempladas siguen transitando en el territorio nacional, directamente o mediante acuerdo con terceros, sin perjuicio de las facultades de los Gobernadores y alcaldes otorgadas en el artículo 1º del Decreto número 461 de 2020”.</p>	<p>ARTÍCULO 5º. (...) Modifíquese el artículo 160 de la Ley 769 de 2002, (...), el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 160. Destinación de multas y sanciones. De conformidad con las normas presupuestales, el recaudo obtenido por concepto de multas y demás sanciones por infracciones de tránsito se destinará exclusivamente a la ejecución de programas y proyectos del sector movilidad y seguridad vial. Estos recursos financiarán, entre otros: planes de educación y seguridad vial, señalización y control de tráfico, mantenimiento y dotación de equipos de las autoridades de tránsito, implementación de sistemas tecnológicos de gestión del tránsito, y mejoras en la infraestructura vial y del transporte público. En ningún caso los dineros provenientes de multas de tránsito podrán ser destinados a fines ajenos a la movilidad. Sin perjuicio de lo anterior, cuando de acuerdo con la ley la autoridad de tránsito deba asumir los costos de grúa y parqueadero, los recursos para sufragar dichos pagos podrán provenir del mismo fondo o cuenta en la que se recauden las multas, o de la partida presupuestal que se destine al efecto, de manera que el pago al concesionario por estos servicios se realice con prontitud. Así mismo, se podrá destinar un porcentaje de estos recursos al fortalecimiento de la supervisión de los contratos de patios y grúas y a los sistemas de atención al infractor.</p> <p>PARÁGRAFO. En lo referente al servicio de transporte público, las entidades territoriales que cuenten con sistemas de transporte masivo cofinanciados por la Nación deberán priorizar la financiación de dichos sistemas con el recaudo de las multas de tránsito, en cumplimiento de las disposiciones especiales vigentes sobre la materia.</p>	
<p>No se modifica explícitamente ninguna ley o disposición normativa por medio de este artículo.</p>	<p>ARTÍCULO 6º. Implementación de plataformas tecnológicas para trazabilidad. El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y los organismos de tránsito municipales y departamentales, deberá diseñar, implementar y poner en funcionamiento un sistema digital unificado para la trazabilidad de vehículos inmovilizados y la gestión de patios y grúas a nivel nacional. Esta plataforma tecnológica deberá permitir, como mínimo, las siguientes funciones:</p> <p>a) Registro en línea de inmovilizaciones y comparendos asociados: Cuando un vehículo sea inmovilizado, el agente de tránsito ingresará al sistema datos básicos del procedimiento placa, fecha, hora, lugar, causal de inmovilización, autoridad actuante, etc., así como evidencia fotográfica o en video de la condición del vehículo y de la infracción cometida.</p>	

	<p>b) Consulta pública para ciudadanos: El propietario o infractor podrá consultar, mediante número de comparendo, placa del vehículo u otro identificador seguro, la ubicación exacta de su vehículo, el parqueadero asignado, el estado de su caso, en patio, en trámite, autorizado para salir, los valores a pagar discriminados; multa, costos de grúa, días de patio y los requisitos pendientes para el retiro documentos por presentar, pago de multa, etc.</p> <p>c) Pagos electrónicos e interoperabilidad con el SIMIT/RUNT: La plataforma estará conectada con el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT) y con el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), de modo que el pago de multas y costos asociados pueda realizarse en línea y quedar inmediatamente registrado. Asimismo, cuando proceda la liberación del vehículo, el sistema generará electrónicamente la orden o autorización, evitando demoras burocráticas.</p> <p>d) Control y monitoreo en tiempo real: Las autoridades de tránsito y entes de control, incluida la Personería o entes de control territorial, tendrán acceso a módulos de la plataforma para monitorear el número de inmobilizaciones efectuadas, los tiempos de permanencia de cada vehículo en patio, cobros realizados, pagos pendientes y cualquier. Alarmas automáticas deberán advertir cuando un vehículo lleve más de cierto tiempo inmovilizado sin gestión, o cuando un concesionario cobre valores indebidos.</p> <p>e) Módulo de quejas y veeduría ciudadana: El sistema habilitará un canal para que los ciudadanos registren quejas o apelaciones relacionadas con el proceso de patios y grúas, facilitando su seguimiento por las autoridades competentes.</p> <p>El diseño de la plataforma deberá contemplar estándares de seguridad de la información y protección de datos personales, conforme a la Ley 1581 de 2012, garantizando que la información de los infractores solo sea accesible por estos y las autoridades competentes. El Gobierno nacional reglamentará dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley los detalles técnicos y operativos para la implementación de esta plataforma unificada, procurando su interoperabilidad con sistemas ya existentes en ciudades capitales para aprovechar desarrollos previos.</p>	
<p>No se modifica explícitamente ninguna ley o disposición normativa por medio de este artículo.</p>	<p>ARTÍCULO 7º. Otras disposiciones para la protección de derechos de los infractores. Además de lo previsto en los artículos anteriores, se establecen las siguientes garantías y alternativas en favor de los infractores:</p> <p>a) Subsanación en sitio: Siempre que la infracción que dio lugar a la inmovilización sea subsanable en el lugar de los hechos, el agente de tránsito deberá, antes de ordenar el traslado, permitir al infractor corregir la situación en la medida de lo posible. Por ejemplo, si se trata de falta de documentos como la licencia o SOAT que puedan ser remitidos digitalmente de inmediato, o de fallas mecánicas menores que el conductor pueda arreglar en el sitio, se dará la oportunidad de hacerlo. De subsanarse la causa, no se hará efectiva la inmovilización y el comparendo se impondrá dejando constancia de la enmienda inmediata.</p> <p>b) Citación del infractor sin retiro del vehículo: En concordancia con lo señalado en el artículo 2º de esta ley, para infracciones donde no proceda inmovilización, la autoridad de tránsito podrá citar al infractor para que comparezca posteriormente dentro de los términos del procedimiento contravencional sin necesidad de retirar el vehículo de la circulación. Esto deberá hacerse de forma ordenada, asegurándose de identificar plenamente al conductor y el vehículo. El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones bajo las cuales esta citación sin retención puede aplicarse, garantizando que no se afecte la seguridad vial.</p>	

	<p>c) Trato digno y no discriminatorio: Durante el procedimiento de inmovilización y en el tiempo que dure la custodia del vehículo, los agentes de tránsito y el personal de patios deberán brindar un trato respetuoso al infractor y abstenerse de cualquier conducta que vulnere su dignidad. Queda prohibido realizar comentarios denigrantes, ejercer coacciones indebidas para que pague de inmediato, o exponer públicamente a la persona al escarnio. Cualquier infracción a esta directriz podrá ser objeto de queja disciplinaria ante la autoridad competente.</p>	
<p>No se modifica explícitamente ninguna ley o disposición normativa por medio de este artículo.</p>	<p>ARTÍCULO 8°. Reglamentación. El Gobierno nacional, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, expedirá las normas reglamentarias necesarias para su adecuada implementación. En dicha reglamentación se deberá contemplar, entre otros aspectos: lineamientos técnicos para la plataforma de trazabilidad; criterios para la fijación de tarifas máximas de grúas y parqueaderos en cada categoría de vehículo y municipio, considerando costos operativos promedio; protocolos de utilización de cepos y demás dispositivos de bloqueo; mecanismos de coordinación interinstitucional para el cumplimiento de la asunción de costos por parte de autoridades de tránsito; y en general, las disposiciones operativas para articular a los distintos actores involucrados (autoridades locales, concesionarios, usuarios, entes de control). Sin perjuicio de lo anterior, las autoridades de tránsito locales podrán emitir actos administrativos de carácter particular o territorial que desarrollen la presente ley en aspectos no reglamentados por el nivel nacional, siempre que sean compatibles con los lineamientos aquí trazados.</p>	
<p>No modifica otras disposiciones legales directamente</p>	<p>ARTÍCULO 9°. Vigencia y derogatorias. Esta ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Es un requisito constitucional y legal, para el presente proyecto de ley no se proponen variaciones en su entrada en vigencia, como tampoco otras disposiciones de tiempo.</p>

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley busca corregir prácticas injustas en torno a la inmovilización de vehículos en Colombia, estableciendo condiciones dignas para el uso de grúas y parqueaderos, límites tarifarios razonables, horarios de operación continuos, garantías procesales para los ciudadanos, un trato diferenciado y equitativo para las motocicletas, y la incorporación obligatoria de plataformas tecnológicas que brinden trazabilidad y eficiencia en estos procesos. A continuación, se exponen los fundamentos sociales, jurídicos y económicos que sustentan la necesidad y pertinencia de esta iniciativa, incluyendo análisis jurisprudencial, experiencias internacionales, brechas actuales y el impacto previsto en el recaudo, la equidad y la justicia administrativa.

II. NECESIDAD DEL PROYECTO DE LEY

III. DIAGNÓSTICO SOCIAL, JURÍDICO Y ECONÓMICO DEL PROYECTO DE LEY.

En la actualidad, los conductores y propietarios de vehículos inmovilizados enfrentan costos elevados y condiciones adversas asociados al traslado con grúa y al parqueadero (patio). Con frecuencia, estos costos adicionales superan incluso el valor de la multa por la infracción original, lo que implica una

doble carga sancionatoria no prevista explícitamente en la ley.

Por ejemplo, conducir un vehículo sin el Seguro Obligatorio (SOAT) conlleva una multa aproximada de \$1.2 millones de pesos, pero adicionalmente el infractor en una motocicleta o similar suele terminar pagando alrededor de \$199.300 pesos en servicios de grúa y \$44.200 pesos primer día de patio, pero si es un fin de semana, adicionalmente \$61.300 pesos el segundo día y \$96.400 pesos el tercer día aproximadamente \$ 400.000 mil pesos según cifras reportados por la Secretaría Distrital de Bogotá.

Tarifas servicios de parqueadero y grúa 2025

Servicio de parqueadero por día						Servicio de grúa	
Tipos de vehículos	Día 1	Día 2	Día 3	Día 4 a 30	Día 31+	Tipos de vehículos	Tarifa
Motocicletas y similares	\$44.200	\$61.300	\$96.400	\$13.800	\$1.000	Patinetas con o sin motor	\$57.000
Vehículos livianos y medianos	\$136.200	\$142.400	\$163.300	\$54.600	\$4.800	Motocicletas y similares	\$199.300
Vehículos pesados	\$378.200	\$395.800	\$433.700	\$151.400	\$12.900	Vehículos livianos	\$218.300
Bicicletas	\$7.200	\$7.600	\$8.600	\$2.900	\$500	Vehículos medianos	\$32.200
Carretilas	\$15.200	\$15.700	\$18.100	\$6.200	\$500	Vehículos pesados	\$488.800
Patinetas con o sin motor	\$6.200	\$8.600	\$13.300	\$1.900	\$500		

Nota: El costo del servicio de parqueadero se hace por día y es acumulable.

De acuerdo con lo establecido en el artículo segundo de la resolución 62 de 2018, modificada por la resolución 172 de 2019, expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad y lo decretado por el Gobierno Nacional referente al incremento salarial, informamos las tarifas por los servicios de parqueadero y grúa.

www.gruasyparqueaderosbogota.com

Grúas y Parqueaderos Bogotá

Información tomada de la página de la secretaria Distrital de Movilidad de Bogotá.

Paradójicamente, estos últimos valores deben pagarse de manera inmediata para poder retirar el vehículo, mientras que la multa principal ocasionada por el comparendo de tránsito (sanción pecuniaria) puede cancelarse posteriormente. En la práctica, el pago por grúas y parqueaderos se ha convertido en una sanción paralela y prioritaria sobre la multa, dándole un alcance diferente al fin correctivo que debería primar en el derecho de tránsito.

Adicionalmente, se han evidenciado tarifas de parqueadero altamente variables y onerosas según el municipio, muchas veces superiores a las de un estacionamiento comercial ordinario. Estas estrategias tarifarias parecen más orientadas a maximizar el lucro –por medio de incrementos iniciales para presionar un pronto retiro del vehículo– que a la prestación proporcional de un servicio público esencial.

Además, en términos de dignidad y seguridad, muchos patios no poseen condiciones adecuadas de resguardo: actualmente no todas las instalaciones garantizan techo o pavimento para proteger los vehículos, exponiéndolos a daños o pérdidas durante la custodia, a los vehículos que terminan siendo el medio de transporte o medio de subsistencia para una gran cantidad de colombianos en el país.

Desde un enfoque jurídico y de política pública, se identifica un desvío del propósito sancionatorio o el espíritu de la norma al momento de ser creada por el legislador. La multa de tránsito, como sanción principal, busca corregir el comportamiento antijurídico del infractor y disuadir futuras infracciones, en cumplimiento de la función pedagógica y social de la pena.

Sin embargo, el sistema vigente de inmovilizaciones introduce una carga económica adicional que no guarda relación directa con la falta cometida, quebrantando el principio de proporcionalidad. Peor aún, genera incentivos en contra de lo que buscaba la normatividad de tránsito: para muchos concesionarios y autoridades locales, las grúas y patios han pasado de ser simples herramientas logísticas a convertirse en un “negocio” rentable en sí mismo en especial para particulares y privados, en detrimento de los ciudadanos. Esta percepción de abuso ha afectado la confianza de la población en las autoridades de tránsito y ha motivado un malestar constante en las instituciones encargadas, especialmente de gremios de motociclistas, por considerar las prácticas actuales como arbitrarias y desproporcionadas.

A nivel social, las condiciones actuales generan inequidades profundas debido a que no todos los ciudadanos tienen la capacidad económica para pagar la salida de los vehículos inmovilizados, aumentando la deuda especialmente para las personas con más bajos recursos económicos, ya que mientras más días permanezca el vehículo en el patio, mayor es la deuda acumulada.

Durante ese tiempo, además, la persona pierde su medio de transporte y en muchos casos su herramienta

de trabajo, con afectación directa a su sustento y el de sus familias. Se calcula que en Colombia más del 92% de las motocicletas son utilizadas como herramienta de trabajo por sus propietarios, ya sea en labores formales o en la economía popular (domiciliarios, mensajeros, repartidores, etc.). Según la Asociación Nacional de Industriales (ANDI), cerca de 2.6 millones de colombianos emplean una moto para sus actividades laborales cotidianas. Adicionalmente, la mayoría de propietarios de motocicletas pertenecen a estratos socioeconómicos 1, 2 y 3. Por lo tanto, la inmovilización de una moto trasciende la mera retención de un bien mueble: equivale a privar temporalmente a una persona de su medio de producción e ingresos, agravando su situación de vulnerabilidad económica.

Esta realidad contrasta con la situación de muchos propietarios de automóviles particulares, que en promedio tienen mayor capacidad financiera para asumir estos costos. La desproporción se hace evidente en la práctica discriminatoria histórica: por infracciones similares, a un conductor de carro usualmente solo se le impone la multa, mientras que a un motociclista se le inmovilizaba el vehículo, con los consiguientes cobros adicionales. Esta diferencia de trato, hasta hace poco permitida por la normativa, había profundizado brechas de inequidad y suscitado reclamos justificables de la comunidad motociclista.

En síntesis, el contexto actual evidencia: i) un desalineamiento de los incentivos sancionatorios, privilegiando cobros privados sobre la finalidad pública de la multa; ii) ausencia de estándares uniformes en tarifas y condiciones de patios, permitiendo abusos y desigualdades entre regiones; iii) afectaciones graves a la población de menos recursos, en especial a motociclistas, para quienes la inmovilización resulta desproporcionadamente gravosa; y iv) problemas en la eficiencia administrativa, pues la baja tasa de pago de multas y los procesos engorrosos para reclamar vehículos terminan impactando negativamente tanto el recaudo municipal como la seguridad vial (al no lograrse la reeducación del infractor).

Este proyecto de ley se formula para atender dichos problemas de manera integral, instaurando medidas que logren un equilibrio justo entre la autoridad y los ciudadanos infractores, en el marco de un Estado Social de Derecho que busca la proporcionalidad de las sanciones, la dignidad humana y la eficacia del servicio público de tránsito.

IV. BREVES ANTECEDENTES DEL PARQUE AUTOMOTOR DE REMOLQUE Y OTRAS CIFRAS RELEVANTES PARA EL PROYECTO DE LEY.

A nivel nacional, el parque automotor de remolque colombiano ha crecido sostenidamente, y funciona de igual manera en el parque automotor general. Para finales de 2024 el registro de vehículos llegó a casi 19,9 millones, de los cuales cerca del 62% son motocicletas y 37% automóviles. Este incremento se sustenta en tendencias de largo

plazo: por ejemplo, en 2022 ingresaron 1.086.610 vehículos nuevos al registro oficial del RUNT, donde el 74% son motos. La expansión incluye también unidades de carga y remolque: el parque automotor de carga supera el 2% del total nacional. En Bogotá la dinámica es similar, con millones de vehículos registrados; las autoridades actualizan las tarifas de grúa y patio anualmente conforme al aumento del salario mínimo. (Runt 2.0 S. A. S., 2024) Por ejemplo, para el 2024 la Alcaldía de Bogotá en virtud del contrato de concesión número 2018-114 incrementó estos cobros en un 12%, siguiendo el alza salarial (Secretaría Distrital de Movilidad, 2024). Como resultado, en 2025 un día de retención en patio costaba \$44.200 para moto y \$136.200 para carro liviano en Bogotá, y los traslados en grúa eran de \$199.300 para motos y \$218.300 para carros. Estos valores, si bien actualizados según ley, muestran tarifas elevadas en relación con el costo de la sanción base, y reflejan un negocio creciente ligado a la inmovilización vehicular, fenómeno que impera en las grandes ciudades, pero que es común en todo el territorio nacional.

Históricamente, el aumento del parque automotor y de las tarifas ha superado la capacidad de los ciudadanos, especialmente de los más vulnerables. En Colombia se inmovilizaron 1.680.655 vehículos en 2024, unos 4.600 diarios, pero solo el 34% de esos comparendos fueron pagados, y apenas 27% cuando implican la utilización de grúa. En Bogotá hay más de 37.000 vehículos abandonados en patios desde hace más de un año. El costo de recuperar un vehículo, lo que representa, la multa, el valor de la grúa y el costo del patio a menudo supera con creces el monto de la infracción original: por ejemplo, conducir sin SOAT acarrea un comparendo de \$1.207.800 y una inmovilización, lo cual, sumado al cobro diario de patio \$136.200 por carro, y al traslado en grúa, implica multas totales muy elevadas. En suma, la flota vehicular se ha expandido notablemente, y las tarifas de patios y grúas, mismas que son ajustadas cada año, han crecido proporcionalmente, generando un escenario en que los costos de inmovilización se han vuelto crecientemente gravosos para los conductores.

Aunado a lo anterior, es menester resaltar que iniciativas legislativas sobre grúas, patios y tarifas ya han llegado al Congreso en el pasado reciente. Por ejemplo, el Proyecto 040 de 2022, planteó la prohibición del uso de grúas para la inmovilización por parte de las autoridades de tránsito, pero este no tuvo luz en el legislativo y fue archivado por términos, planteando un panorama donde se requiere un verdadero compromiso para el avance de iniciativas.

V. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL VIGENTE REFORZADO POR EL PROYECTO DE LEY.

La iniciativa se sustenta en principios y derechos reconocidos por la Constitución Política de 1991 y desarrollados por la jurisprudencia de la Corte Constitucional y el Consejo de Estado en materia

sancionatoria y de tránsito. En primer lugar, el principio de legalidad y necesidad de las sanciones (artículos 6° y 29 de la Constitución) establece que ninguna persona puede ser sancionada, sino en virtud de ley preexistente que defina claramente la falta y la consecuencia, y que la potestad punitiva del Estado solo es legítima cuando las sanciones están suficientemente justificadas y son necesarias para proteger un bien jurídico.

En el campo del derecho contravencional de tránsito, esto implica que cualquier medida que restrinja derechos (como la inmovilización de un vehículo que afecta la movilidad y el patrimonio del infractor) debe tener un fundamento jurídico claro y un fin legítimo proporcional a la infracción cometida.

La Corte Constitucional, en su papel de guardiana de los derechos fundamentales, ha enfatizado límites precisos a la potestad sancionatoria administrativa. En la Sentencia C-038 de 2020, por ejemplo, resaltó la importancia del principio de imputabilidad personal, advirtiendo que las sanciones deben dirigirse a quien realmente cometió la falta y no pueden hacerse efectivas sobre terceros ajenos. Ello guarda relación con el régimen de foto-comparendos y con la equidad en que cada quien asuma únicamente las consecuencias de sus propios actos.

Asimismo, la Corte ha reiterado que la sanción accesoria de inmovilización (como medida preventiva) no puede convertirse en una carga punitiva arbitraria: debe responder a la necesidad de neutralizar un riesgo inmediato (por ejemplo, impedir la circulación de un vehículo en condiciones peligrosas) y no usarse con fines meramente recaudatorios.

En la Sentencia C-321 de 2022, se recopiló que la potestad sancionadora del Estado tiene varios condicionantes, entre ellos el respeto al debido proceso, la tipicidad de las conductas y la proporcionalidad de la sanción frente a la gravedad de la falta. Esto significa que, en materia de tránsito, el proceso contravencional debe garantizar el derecho de defensa del infractor, incluyendo la posibilidad de controvertir la infracción antes de imponerse sanciones definitivas, y que las medidas adoptadas (multas, suspensiones, inmovilizaciones, etc.) deben guardar una relación razonable con la infracción (no es constitucionalmente admisible una medida draconiana ante una falta leve).

La Corte incluso ha indicado expresamente que no pueden existir “dos sanciones económicas concurrentes y desproporcionales” por una misma conducta, y que idealmente debe haber una sola sanción principal, la multa, mientras las demás medidas, como la grúa y el patio se conciben como instrumentos para asegurar la eficacia de aquella, mas no como castigos adicionales.

Cabe recordar que en los primeros años de vigencia del Código de Tránsito (Ley 769 de 2002), la Corte avaló la constitucionalidad de la inmovilización como medida administrativa, al

considerarla complementaria a la sanción principal y orientada a cesar un peligro en la Sentencia C-1081 de 2002. Sin embargo, las condiciones fácticas han cambiado y el uso extensivo de patios y grúas derivó en interpretaciones distorsionadas que hoy justifican un replanteamiento legal a la luz de los mismos principios constitucionales.

La jurisprudencia del Consejo de Estado también, ha aportado en este ámbito, principalmente delimitando las competencias y responsabilidades de las autoridades en la prestación de estos servicios. El Consejo de Estado ha señalado que la inmovilización de vehículos es una medida preventiva, no una sanción en sí misma, y que los cobros por concepto de grúa y parqueadero tienen naturaleza de tasas o contraprestaciones por un servicio público. Por ende, su fijación es competencia de la autoridad local de tránsito, pero debe regirse por criterios de razonabilidad y proporcionalidad, sin exceder los costos reales del servicio ni traducirse en un enriquecimiento sin causa para el concesionario ni para la administración. De igual forma, el Consejo de Estado ha protegido el derecho al debido proceso administrativo en casos de inmovilización: por ejemplo, ha considerado que retener un vehículo sin las formalidades de ley o por periodos indebidos puede comprometer la responsabilidad patrimonial del Estado por privación injusta de la propiedad. Igualmente, en casos contenciosos, ha analizado cláusulas contractuales de concesión de patios y grúas, anulando aquellas que resulten contrarias al interés público o que deleguen indebidamente facultades sancionatorias en particulares. Esta línea jurisprudencial respalda la necesidad de mayor regulación y vigilancia sobre los contratos y operaciones de patios y grúas para evitar abusos.

En suma, los fundamentos jurisprudenciales coinciden en la necesidad de ajustar el ordenamiento para lograr: (i) sanciones de tránsito personalizadas, necesarias y proporcionales; (ii) garantías efectivas de debido proceso (incluyendo el derecho de defensa antes de decisiones definitivas sobre el vehículo); (iii) evitar duplicidades punitivas o castigos excesivos no autorizados por la ley; y (iv) un equilibrio entre el poder coercitivo del Estado y la protección de derechos fundamentales como la propiedad, el trabajo y la igualdad. Este proyecto de ley acoge dichas directrices: por un lado, propone que la autoridad de tránsito asuma ciertos costos de inmovilización cuando el infractor actúa diligentemente, de modo que la consecuencia económica principal siga siendo la multa (y no gastos colaterales). Por otro lado, incluye medidas para garantizar que el infractor tenga oportunidades de subsanar la falta o impugnar el comparendo sin que su vehículo se deteriore o se pierda en patios por largos periodos. Se incorporan también mandatos de trazabilidad, transparencia y control que responden al llamado constitucional de modernizar y racionalizar la actividad sancionatoria estatal en este campo.

VI. IMPACTO FISCAL

Respecto al impacto fiscal que podría tener la presente iniciativa legislativa, es preciso indicar que de acuerdo con el artículo 7° de la Ley 819 de

2003 y el artículo 334 de la Constitución Política, todo proyecto de ley que genere un impacto fiscal debe estar acompañado de una estimación de ese impacto y debe ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

La iniciativa no genera impacto fiscal negativo para la Nación ni para las entidades territoriales porque no crea nuevas apropiaciones, órganos, plantas de personal, subsidios, exenciones, ni beneficios tributarios, ni impone cargas presupuestales adicionales. Se trata de una corrección normativa en la prelación de pagos que prioriza el pago de la multa frente a los cobros por grúa y patios, utilizando procedimientos e infraestructuras existentes (autoridades de tránsito, SIMIT/RUNT y los esquemas de cobro ya vigentes). Por tanto, no requiere fuentes adicionales de financiación ni ajustes al Marco Fiscal de Mediano Plazo.

En contraste, la medida mejora el recaudo por concepto de multas, al remover uno de los principales desincentivos de pago (acumulación de costos de patios y grúa que terminan en abandono del bien). Con ello:

- Aumenta la probabilidad de pago oportuno de la sanción pecuniaria, fortaleciendo los ingresos propios de las entidades territoriales.
- Disminuye costos operativos y contingencias asociadas a la custodia, administración y disposición de vehículos abandonados en patios.
- Ordena el flujo de cobros sin suprimir la recuperación de los costos de grúa y parqueadero, que seguirán siendo exigibles conforme a la regulación aplicable, pero sin obstaculizar el pago de la multa.

En suma, el efecto fiscal neto es no negativo (y previsiblemente positivo por mayor recaudo y menores costos de gestión). La propuesta no compromete vigencias futuras, no afecta el balance fiscal y no altera metas macroeconómicas.

La Corte Constitucional ha precisado que el análisis del art. 7° de la Ley 819/2003 es un parámetro de racionalidad legislativa para salvaguardar el orden de las finanzas públicas, sin erigirse en barrera o veto al Congreso (Sentencias C-866 de 2010 y C-490 de 2011). En particular:

- (i) el Ministerio de Hacienda debe ilustrar el debate sobre impactos y compatibilidad con el MFMP, pero su concepto no es vinculante;
- (ii) el requisito no traslada al Congreso una carga técnica imposible ni le impide ejercer su competencia de configuración normativa; y
- (iii) la obligación de identificar fuentes opera cuando se crean nuevos gastos.

Dado que este proyecto no crea gasto nuevo ni reduce ingresos, cumple el art. 7° de la Ley 819/2003 sin exigir fuentes adicionales de financiación.

Es por esto que, se concluye que, la iniciativa no genera impacto fiscal negativo y, por el contrario,

espera producir efectos favorables en el recaudo y en la eficiencia administrativa de tránsito, dentro del marco constitucional y orgánico vigente.

CONFLICTO DE INTERÉS

El artículo 183 de la Constitución Política consagra a los conflictos de interés como causal de pérdida de investidura. Igualmente, el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992 establece el régimen de conflicto de interés de los Congresistas.

De conformidad con la jurisprudencia del Consejo de Estado y la Corte Constitucional, para que se configure el conflicto de intereses como causal de pérdida de investidura deben presentarse las siguientes condiciones o supuestos:

1. Que exista un interés directo, particular y actual: moral o económico.
2. Que el Congresista no manifieste su impedimento a pesar de que exista un interés directo en la decisión que se ha de tomar.
3. Que el Congresista no haya sido separado del asunto mediante recusación.
4. Que el Congresista haya participado en los debates y/o haya votado.
5. Que la participación del Congresista se haya producido en relación con el trámite de leyes o de cualquier otro asunto sometido a su conocimiento.

En cuanto al concepto del interés del Congresista que puede entrar en conflicto con el interés público, la Sala ha explicado que el mismo debe ser entendido como *“una razón subjetiva que torna parcial al funcionario y que lo inhabilita para aproximarse al proceso de toma de decisiones con la ecuanimidad, la ponderación y el desinterés que la norma moral y la norma legal exigen”* y como *“el provecho, conveniencia o utilidad que, atendidas sus circunstancias, derivarían el Congresista o los suyos de la decisión que pudiera tomarse en el asunto”* (Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, sentencia del 30 de junio de 2017).

De acuerdo a la Sentencia SU-379 de 2017, no basta con la acreditación del factor objetivo del conflicto de intereses, esto es, que haya una relación de consanguinidad entre el Congresista y el pariente que pueda percibir un eventual beneficio. Deben ser dotadas de contenido de acuerdo a las circunstancias específicas del caso concreto.

La Sala Plena del Consejo de Estado en sentencia del 17 de octubre de 2000 afirmó lo siguiente frente a la pérdida de investidura de los Congresistas por violar el régimen de conflicto de intereses:

“El interés consiste en el provecho, conveniencia o utilidad que, atendidas sus circunstancias, derivarían el Congresista o los suyos de la decisión que pudiera tomarse en

el asunto. Así, no se encuentra en situación de conflicto de intereses el Congresista que apoye o patrocine el proyecto que, de alguna manera, redundaría en su perjuicio o haría más gravosa su situación o la de los suyos, o se oponga al proyecto que de algún modo les fuera provechoso. En ese sentido restringido ha de entenderse el artículo 286 de la Ley 5ª de 1991, pues nadie tendría interés en su propio perjuicio, y de lo que trata es de preservar la rectitud de la conducta de los Congresistas, que deben actuar siempre consultando la justicia y el bien común, como manda el artículo 133 de la Constitución. Por eso, se repite, la situación de conflicto resulta de la conducta del Congresista en cada caso, atendidas la materia de que se trate y las circunstancias del Congresista y los suyos (...)”

Teniendo en cuenta lo anterior, se considera que para la discusión y aprobación de este proyecto de ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los honorables Congresistas, pues es una iniciativa de carácter general, en la que se conjugan los intereses del Congresista con el de los electores de manera impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos, pudiendo manifestar cuando considere que está inmerso en impedimento.

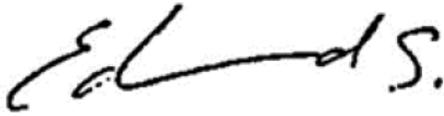
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Corte Constitucional de Colombia. (2020). Sentencia C-038 de 2020 (M. P. A. José Lizarazo).
2. Corte Constitucional de Colombia. (2022). Sentencia C-321 de 2022.
3. Senado de la República – Prensa. (2024, 12 de noviembre). Presidente del Senado sancionó ley que acaba con inmovilizaciones a motos por infracciones menores.
4. Ciudad Región Noticias. (2024, 14 de noviembre). Estas son las infracciones que ya no generarán inmovilización de la moto según nueva ley.
5. Departamento Administrativo de la Función Pública. (2002). Ley 769 de 2002: Código Nacional de Tránsito.
6. Consejo de Estado – Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera. (2024). Sentencia de tutela ref. 68001-23-33-000-2020-00609-01.
7. Consejo de Estado – Sección Tercera. (2011). Sentencia Ex. 25000-23-26-000-1996-03080-01.

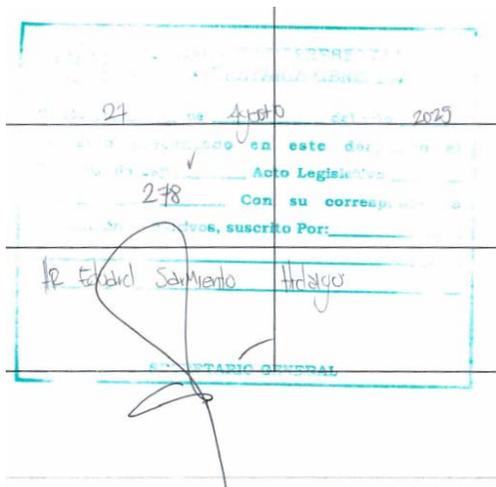
8. *Ámbito Jurídico*. (2024, 13 de noviembre). Sancionan ley contra inmovilizaciones de motos por infracciones menores.

9. Alcaldía Mayor de Bogotá D. C., Secretaría de Movilidad. (2023). Decreto número 002 de 2023: Tarifas de patios y grúas 2023.

De los honorables Congressistas,



EDUARD SARMIENTO HIDALGO
Representante a la Cámara por
Cundinamarca
PACTO HISTÓRICO



* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 286 DE 2025 CÁMARA

por medio de la cual se declara patrimonio cultural inmaterial de la nación a las prácticas y habilidades artesanales de la Subregión de la Depresión Momposina Bolívarense y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

ARTÍCULO 1º. Declárese, reconózcase y exáltese como patrimonio cultural inmaterial de la nación a las prácticas y habilidades antiquísimas, autóctonas e icónicas de notable tradición que ejercen los habitantes de los municipios que conforman la subregión de la Depresión Momposina Bolívarense (Cicuco, Talaigua Nuevo, Santa Cruz de Mompo, San Fernando, Margarita y Hatillo de Loba), para manufacturar piezas artesanales de orfebrería, ebanistería, la alfarería y el tejido a mano de una calidad excelsa y de amplio reconocimiento.

ARTÍCULO 2º. Facúltese al Gobierno nacional a través del Ministerio de Cultura, para que articule con la ciudadanía postulante y convoque al Consejo Nacional de Patrimonio Cultural para la aprobación

del concepto favorable de la manifestación patrimonial “Prácticas y Habilidades Artesanales Momposinas”. Posterior a esto se apruebe la realización del Plan Especial de Salvaguardia y así lograr la inclusión de la manifestación en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial (LRPCI) del ámbito nacional.

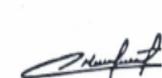
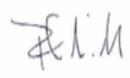
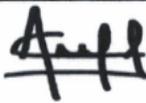
Asímismo, el Ministerio de Cultura incorporará las “Prácticas y Habilidades Artesanales Momposinas” en el Banco de proyectos, con el objetivo de que las mismas se prioricen y se articulen con los planes de inversión de dicha entidad, y de esta manera se pueda velar su conservación, promoción, difusión local, nacional e internacional.

ARTÍCULO 3º. Autorícese al Gobierno nacional apropiarse las partidas presupuestales requeridas en cada vigencia en el Presupuesto General de la Nación, para desarrollar y ejecutar las correspondientes inversiones, y a su vez, la implementación de los proyectos que propendan por la salvaguardia y potencialización comercial de las prácticas y habilidades señaladas en la presente ley.

ARTÍCULO 4º. La Nación, a través del Ministerio de Cultura, en coordinación con la Gobernación de Bolívar contribuirán a la salvaguardia, promoción, sostenimiento y exaltación de las prácticas tradiciones artesanales de la subregión de la Depresión Momposina Bolívarense (Cicuco, Talaigua Nuevo, Santa Cruz de Mompo, San Fernando, Margarita y Hatillo de Loba).

ARTÍCULO 5º. La presente ley rige a partir de su sanción y publicación en el diario oficial y deroga las demás disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Congressistas,

 ANDRÉS GUILLERMO MONTES CELEDÓN Representante a la Cámara Partido Conservador Colombiano AUTOR	 FERNANDO DAVID NIÑO MENDOZA Representante a la Cámara Partido Conservador Colombiano COAUTOR
 ALFREDO APE CUELLO BAUTE Representante a la Cámara Partido Conservador Colombiano COAUTOR	 LIBARDO CRUZ CASADO Representante a la Cámara Partido Conservador Colombiano COAUTOR
 ANGELA MARÍA VERGARA GONZALEZ Representante a la Cámara Partido Conservador Colombiano COAUTORA	 JULIANA ARAY FRANCO Representante a la Cámara Partido Conservador Colombiano COAUTORA

PROYECTO DE LEY NÚMERO 286 DE 2025
CÁMARA

por medio de la cual se declara patrimonio cultural inmaterial de la nación a las prácticas y habilidades artesanales de la Subregión de la Depresión Momposina Bolivarense y se dictan otras disposiciones.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES.

En el periodo legislativo 2022-2023 se presentó el **Proyecto de Ley número 377 de 2023 Cámara**, por medio de la cual se declara patrimonio cultural inmaterial de la nación a las prácticas culturales del distrito de Mompox en el marco de la celebración de la Semana Santa. Esta iniciativa tiene por objeto declarar, reconocer y exaltar como patrimonio cultural inmaterial de la nación las prácticas culturales propias de la manifestación inmaterial del Distrito de Mompox en el marco de la Semana Santa.

Ahora bien, es importante aclarar que la presente iniciativa busca exaltar las técnicas artesanales tradicionales tales como: La orfebrería, ebanistería, alfarería y el tejido de mando. Las cuales han sido prácticas y habilidades antiquísimas, transmitidas de generación en generación entre los habitantes de la Depresión Momposina.

II. GENERALIDADES.

La subregión de la Depresión Momposina en el departamento de Bolívar, conocida también como la Isla de Mompox, es una extensión territorial del departamento de Bolívar que es conformada por seis municipios a saber:

- Cicuco
- Talaigua Nuevo
- Santa Cruz de Mompox
- San Fernando
- Margarita
- Hatillo de Loba

Esta subregión se forma por la bifurcación del río Magdalena en los brazos de Mompox que marca el límite con el departamento de Magdalena y Loba que marca la separación con los municipios de la subregión de la Mojana, a la altura del municipio de El Banco.



Orígenes de las prácticas artesanales

Mompox supo desarrollarse como una región con vocación ganadera y minera para el siglo XVIII, hitos históricos que permitieron la explotación de la orfebrería, la que sería una de las actividades económicas más características de esta región (Viloria de la Hoz, 2011).

La región momposina fue un epicentro de prosperidad económica hasta que empezó su declive a mediados del siglo XIX cuando deja de ser uno de los 19 departamentos de la Nueva Granada y pasa al departamento de Bolívar en 1910. Así mismo, un fenómeno natural contribuyó al decaimiento de la región de Mompox cuando el río Magdalena cambió su curso, dando lugar al brazo de Loba, dejando al brazo Mompox casi innavegable y dándole un nuevo auge al municipio de Magangué. Sin embargo, el auge de Magangué sirvió para reactivar actividades como la minería en los distritos de Loba, Morales y Simití, lo que le dio un nuevo impulso a los orfebres momposinos para continuar desarrollando sus ya conocidas prácticas de tiempo atrás hasta nuestros días donde estas habilidades se han perfeccionado, por ejemplo, la mundialmente conocida filigrana momposina que convierte la rigidez del metal en finos hilos delgados retorcidos por medio de dos tablitas hasta quedar increíblemente entrelazados en forma de trenza, para ser colocado en distintas figuras, circulares, semicirculares o elípticas, de las joyas. (Viloria de la Hoz, 2011).

La actividad artesanal se empezó a diversificar a lo largo de la isla de Mompox dando lugar a una nueva variedad de habilidades como la ebanistería, el manejo de la cerámica, la alfarería y el tejido a mano. En el municipio de Cicuco por ejemplo, son distintivas las habilidades en tejido que crean artículos como escobas, esteras, mochilas y balays;



por otro lado, en Talaigua Nuevo son reconocidas las habilidades en el manejo de la madera, el fique, el cuero y la badana que finalizan en artesanías como los chinchorros, atarrayas, aguaderas, mucutos y mecedoras;



Mompox no es solo famoso por sus artesanías en metal y oro, también es conocido por sus artesanos especialistas en crear sillas y mecedoras tejidas con paja y hechas en solera o roble;



En San Fernando son las mujeres quienes poseen las habilidades para manipular el fique o el hilo para tejer bolsos, carteras, mochilas, así como las habilidades para hacer sillas en madera fina y mecedoras de fique;



En Margarita se encuentran los especialistas en el manejo de palma amarga y penca para hacer abanicos y aguaderas, así también están quienes manejan el curricán para hacer atarrayas y chinchorros, también se presencia la maestría para forjar figuras en madera; finalmente, el municipio de Hatillo de Loba es reconocido por el manejo de la palma de vino para hacer figuras y la alfarería con sus distintivas ollas de barro, tinajas y aguamaniles.

Si bien, la subregión de la Depresión Momposina ha mostrado un gran potencial en desarrollo gracias a los saberes que forjan sus artesanías, estas habilidades y prácticas se han visto puestas en riesgo debido a una variedad de factores que atentan contra su continuidad, entre dichos factores podemos encontrar dinámicas propias de la

sociedad momposina donde la práctica de formas de asociación tradicionales lideradas por un pequeño grupo de artesanos (a menudo maestros mayores), que fomentan liderazgos personalistas refuerzan las jerarquías tradicionales, desembocando en un malestar generalizado por parte de los artesanos jóvenes que no encuentran formas de inclusión y representación en las asociaciones, dando como resultado un estancamiento de los productos y falta de individuos que continúen e innoven las prácticas ancestrales (Montero y Calderon, 2018); así también, los artesanos tienen problemas de aprovisionamiento de materias primas. Un estudio del Ministerio de Comercio (2012), indica que el 52% de los artesanos del país encuentran dificultades para en insuficiencia y escasez de elementos para trabajar sus artículos, el informe también refleja que es mucho más complicado conseguir las materias primas que proceden de procesos biológicos vegetales, lo que afecta a quienes practican la tejeduría, cuando se trata de insumos minerales los artesanos están supeditados a las fluctuaciones de los precios de mercado y la disponibilidad, este último aspecto genera que el 71% de los artesanos dedicados a orfebrería compre al detal, de los cuales, el 84% lo hace en el mismo sitio o cerca de su zona de operación, aunque en el caso de Mompox, lo que es el aprovisionamiento de plata es mediante importación desde Canadá (Min Comercio, 2012); igualmente, se presentan otros factores externos como la falta de la institucionalidad permanente que lidere y consolide procesos de gobernanza en pro del desarrollo y continuidad de la habilidad artesanal, al igual que una creciente ola de violencia promovida por la presencia de grupos al margen de la ley que han sometido y condicionado a la población artesanal, ocasionando la migración forzada hacia zonas fuera del control territorial de los grupos.

Vista de La orfebrería prehispanica de Colombia (banrepcultural.org)

C-224-16 Corte Constitucional de Colombia

III. OBJETO DEL PROYECTO.

¿Por qué declarar las habilidades y oficios ancestrales de esta región un patrimonio?

Con el objetivo de consolidar la importancia y riqueza cultural que ostenta la subregión de la Depresión Momposina Bolivarense en una gran diversidad de oficios y habilidades que desembocan en piezas artesanales únicas de reconocimiento nacional y mundial por su calidad; se pretende declarar como patrimonio cultural inmaterial de la Nación estas habilidades y oficios para que el Estado vele por su protección, garanticen su continuidad y consoliden su fortalecimiento, se propone la discusión y aprobación de esta iniciativa de ley, para que sea declarado dentro del inventario de patrimonios y ostente un nivel de priorización para focalizar las acciones y políticas del Estado.

Formando parte de la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial como un medio de salvaguardia de manifestaciones o prácticas culturales, que para el caso, serían las habilidades y oficios que dan forma y describen la identidad de la subregión de la depresión momposina mediante

sus piezas artesanales; las instituciones públicas, organizaciones civiles y entidades se obligan y comprometen a salvaguardar, documentar, investigar, promover, fomentar, transmitir y revitalizar dichas manifestación o prácticas, buscando su continuidad en el tiempo como referentes de identidad e innovando con los procesos y experiencias que se vayan forjando en el camino.

IV. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD

De acuerdo a los lineamientos del ordenamiento constitucional, en particular con el artículo 150, “Corresponde al Congreso hacer las leyes...”, con la finalidad de propender al interés y bien general de sus ciudadanos.

Seguidamente, La Constitución Política como fundamento normativo, establece y determina en su artículo 1°, que “Colombia es un Estado social de Derecho, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general”. En su artículo 8°, otorga la responsabilidad al Estado de “**proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación**”, (Negrilla fuera del texto).

Ahora bien, en cumplimiento de lo anterior, en virtud de la materia que se pretende declarar por medio de este proyecto de ley, es importante hacer alusión a los artículos 70, 71 y 72 de la Constitución Política, que propenden al fomento, promoción del acceso a la cultura como una responsabilidad del Estado, su protección, así como, “**La cultura en sus diversas manifestaciones es fundamento de la nacionalidad. El Estado reconoce la igualdad y dignidad de todas las que conviven en el país. El Estado promoverá la investigación, la ciencia, el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación.**” (Subrayado fuera del texto). En el numeral 8 del artículo 95, nos otorga como colombianos la responsabilidad de “**Proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación ...**” (Subrayado fuera del texto).

Ampliando el fundamento normativo, pasamos de los aportes Constitucionales, a los de orden Legal, como lo son los siguientes:

- **Ley 5ª de 1992**, por la cual se expide el Reglamento del Congreso; el Senado y la Cámara de Representantes. En su artículo 6°. “Clases de funciones del Congreso. El Congreso de la República cumple:

(...)

2. **Función legislativa, para elaborar, interpretar, reformar y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación**”.

Artículo 139. “Presentación de proyectos. Los proyectos de ley podrán presentarse en la Secretaría General de las Cámaras o en sus plenarios”.

Artículo 140. “(modificado por el artículo 13 de la Ley 974 de 2005). Iniciativa legislativa. Pueden presentar proyectos de ley:

1. Los Senadores y **Representantes a la Cámara individualmente y a través de las bancadas.**

(...)”. (Negrilla fuera del texto).

- **Ley 397 de 1997**, por la cual se desarrollan los artículos 70, 71 y 72 y demás artículos concordantes de la Constitución Política y se dictan normas sobre patrimonio cultural, fomentos y estímulos a la cultura, se crea el Ministerio de la Cultura y se trasladan algunas dependencias.

- **Ley 1037 de 2006**, por medio de la cual se aprueba la “Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial”, aprobada por la Conferencia General de la Unesco en su XXXII reunión, celebrada en París y clausurada el diecisiete (17) de octubre de dos mil tres (2003), y hecha y firmada en París el tres (3) de noviembre de dos mil tres (2003), en su artículo 1° dispone las finalidades de la convención: “a) La Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial; b) El respeto del patrimonio cultural inmaterial de las comunidades, grupos e individuos de que se trate; c) La sensibilización en el plano local, nacional e internacional a la importancia del patrimonio cultural inmaterial y de su reconocimiento recíproco; d) La cooperación y asistencia internacionales.

- **Ley 1185 de 2008**, por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 –Ley General de Cultura– y se dictan otras disposiciones.

- **Decreto número 2941 de 2009**, por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 397 de 1997 modificada por la Ley 1185 de 2008, en lo correspondiente al Patrimonio Cultural de la Nación de naturaleza inmaterial.”, determina en su artículo 8° “Campos de alcance de la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial. La Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial se podrá integrar con manifestaciones que correspondan a uno o varios de los siguientes campos:”, (...) numeral “6) Técnicas y tradiciones asociadas a la fabricación de objetos artesanales. Comprende el conjunto de tradiciones familiares y comunitarias asociadas a la producción de tejidos, cerámica, cestería, adornos y en general, de objetos utilitarios de valor artesanal.

- **Decreto número 1080 de 2015**, por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Cultura, Modificado por el **Decreto número 2358 de 2019**, por el cual se modifica y adiciona el decreto 1080 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Cultura, en lo relacionado con el Patrimonio Cultural Material e Inmaterial., lineamientos que permiten la regulación del sector cultural y lo referente al patrimonio cultural inmaterial.

Lo anteriormente expuesto, es la base Constitucional y legal que se ostenta como fundamento normativo para impulsar el trámite legislativo de la propuesta planteada en el proyecto de ley que permitirá y dará garantías al desarrollo cultural, en la declaratoria, reconocimiento y exaltación del patrimonio cultural inmaterial de la nación a las prácticas y habilidades que ejercen los habitantes de los municipios que conforman la subregión de la Depresión Momposina Bolívarense; así mismo y de manera estratégica, contribuir

con el fomento, protección y fortalecimiento del patrimonio cultura, la tradición y sus expresiones artísticas en el territorio.

V. IMPACTO FISCAL

En cumplimiento del artículo 7° de la Ley 819 de 2003, el cual señala que “(...) En todo momento, el *impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo (...)*”; es preciso determinar que el presente proyecto de ley no genera impacto fiscal, toda vez que no ordena gasto adicional ni tampoco otorga beneficios tributarios de ningún tipo; solamente se autoriza al Gobierno nacional para que apropie las partidas presupuestales necesarias o las que se requieran para el cumplimiento de lo dispuesto, ya que las mismas deben estar incluidas en la lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial (LRPCI).

Particularmente, el artículo referido de la Ley 819 de 2003, ha sido objeto de fallo por parte de la Corte Constitucional, teniendo en cuenta lo dispuesto en la Sentencia C-502 de 2007, el cual señala que los incisos del artículo 7°, “*debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda*”. En atención a la jurisprudencia citada para dar soporte al impacto fiscal de la iniciativa, es preciso tener claridad a lo establecido por la corte Constitucional en atención a que la carga de demostrar la inconveniencia del proyecto de ley con el marco fiscal de mediano plazo, corresponde y es competencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, sin que ello genere un poder de veto al legislativo para adelantar y llevar a cabo su ejercicio de la función legislativa.

Por lo expuesto, la iniciativa legislativa no genera un costo fiscal directo y cumple con lo requerido en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003.

VI. CIRCUNSTANCIAS O EVENTOS QUE PODRÍAN GENERAR CONFLICTOS DE INTERÉS

De acuerdo con el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, atentamente nos disponemos a señalar algunos criterios guías en los que se podría configurar conflictos de intereses, para que los Congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran inmersos en alguna de estas causales, sin embargo, pueden existir otras causales en las que se pueda encontrar cada Congresista, las cuales deberán ser determinadas para cada caso en particular por su titular, siendo estos criterios meramente informativos y que deben ser analizados teniendo en cuenta lo expresado en el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019.

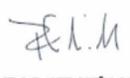
Entre las situaciones que señala el artículo 1o antes mencionado, se encuentran: “**a) Beneficio particular:** *aquel que otorga un privilegio o genera*

ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del Congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado; **b) Beneficio actual:** *aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el Congresista participa de la decisión;* y el **c) Beneficio directo:** *aquel que se produzca de forma específica respecto del Congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.”.*

Por lo anterior, las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés serían aquellos que tengan un beneficio particular, actual y directo en actividades relacionadas con el objeto de la iniciativa; además el proyecto de ley es de carácter general y no implica un conflicto de interés de carácter particular.

Es preciso aclarar que los conflictos de interés son de carácter personal y corresponde a cada uno de los Congresistas evaluarlos, teniendo presente que lo referido anteriormente, no los exonera de examinar cuidadosamente las posibles circunstancias que pueden dar lugar a conflictos de interés para conocer y votar este tipo de iniciativas.

De los honorables Congresistas,

 ANDRÉS GUILLERMO MONTES CELEDÓN Representante a la Cámara Partido Conservador Colombiano AUTOR	 FERNANDO DAVID NIÑO MENDOZA Representante a la Cámara Partido Conservador Colombiano COAUTOR
 ALFREDO APE CUELLO BAUTE Representante a la Cámara Partido Conservador Colombiano COAUTOR	 LIBARDO CRUZ CASADO Representante a la Cámara Partido Conservador Colombiano COAUTOR
 ANGELA MARÍA VERGARA GONZALEZ Representante a la Cámara Partido Conservador Colombiano COAUTORA	 JULIANA ARAY FRANCO Representante a la Cámara Partido Conservador Colombiano COAUTORA

El día 2 de Septiembre del año 2025.
 Ha sido presentado en este despacho el
286 Proyecto de Ley Ato Legislativo
 Con su correspondiente
 Hojas 1 Hojas, suscrito Por:
He Andrés Guillermo Montes y otros
 SECRETARIO GENERAL

CONTENIDO

Gaceta número 1638 - Viernes, 5 de septiembre de 2025

CÁMARA DE REPRESENTANTES**PROYECTOS DE LEY****Págs.**

Proyecto de Ley número 278 de 2025 Cámara, por medio de la cual se modifica el código nacional de tránsito terrestre, para establecer una regulación integral sobre el uso de grúas y parqueaderos, y se dictan otras disposiciones.	1
Proyecto de Ley número 286 de 2025 Cámara, Por medio de la cual se declara patrimonio cultural inmaterial de la nación a las prácticas y habilidades artesanales de la Subregión de la Depresión Momposina Bolivarenses y se dictan otras disposiciones.....	16