



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 1681

Bogotá, D. C., jueves, 11 de septiembre de 2025

EDICIÓN DE 21 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 225 DE 2025 SENADO

por la cual se regula el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros respecto del equipaje.

Bogotá D.C., agosto de 2025.

Honorable Senador
LIDIO GARCÍA TURBAY
Presidente
SENADO DE LA REPÚBLICA
Ciudad

Asunto: Radicación Proyecto de Ley "por la cual se regula el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros respecto del equipaje."

Respetado Presidente,

De conformidad con lo establecido en la Ley 5 de 1992, presento a consideración del Honorable Congreso de la República de Colombia el Proyecto de Ley que se adjunta: "por la cual se regula el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros respecto del equipaje".

Atentamente,

ALEJANDRO VEGA PÉREZ
Senador de la República
Partido Liberal Colombiano

PROYECTO DE LEY 225 DE 2025 SENADO

"Por la cual se regula el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros respecto del equipaje."

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto regular el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros respecto del equipaje, con el fin de garantizar los derechos de los usuarios y establecer condiciones claras que permitan la toma de decisiones bien informadas.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. Lo dispuesto en esta Ley aplica para la prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros que tenga lugar desde el territorio colombiano, en rutas comerciales entre destinos nacionales y desde Colombia hacia el exterior.

Artículo 3. Definiciones. Para efectos de la prestación del servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros, se tienen las siguientes definiciones:

Equipaje. Todos los artículos de propiedad de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave.

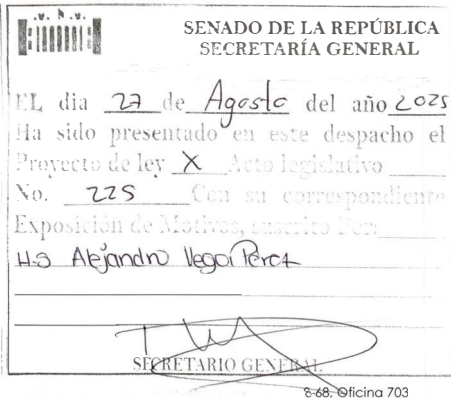
Equipaje facturado. Artículos entregados al transportador para ser llevados en la bodega de la aeronave. Incluye el equipaje sobredimensionado.

Equipaje no facturado. Equipaje de mano que puede transportar el pasajero en la cabina de la aeronave sin que implique costo adicional. El equipaje no facturado está compuesto por un artículo personal y una maleta tamaño cabina. Cuando las condiciones del servicio así lo requieran, la maleta tamaño cabina podrá transportarse en la bodega de la aeronave sin que ello cambie su categoría a equipaje facturado.

Equipaje demorado o extraviado. Equipaje separado del vuelo en el que se transportan los pasajeros o de la tripulación.

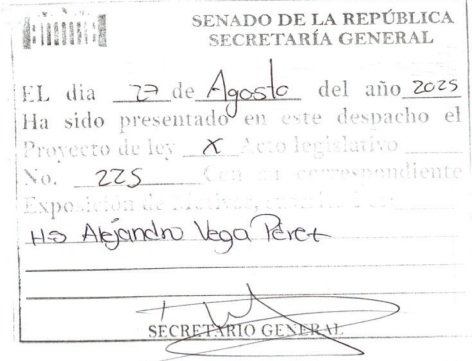
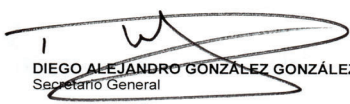
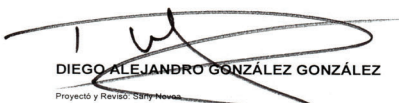
Equipaje no acompañado. Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma o en otra aeronave en la que viaja la persona que lo registró como suyo.

Equipaje de bodega. Equipaje que solo puede ser transportado en la bodega de la aeronave y cumple con las medidas y el peso máximos establecidos por la transportadora. Equipaje sobredimensionado. Equipaje que supera las medidas y el peso permitidos para ser considerado como equipaje de bodega, pero que es admitido para su transporte como equipaje facturado. Equipaje no reclamado. Equipaje que se encuentre en un aeropuerto, con o sin etiqueta, y que ningún pasajero recoge ni reclama, o cuyo propietario no puede ser identificado. Transportador. Empresa que presta el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros. Usuario. Persona que se transporta utilizando el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros. Artículo 4. Obligaciones del transportador. Respecto del equipaje, el transportador tiene la obligación de: - Informar, de manera clara y explícita el valor final del pasaje aéreo, durante el proceso de compra, y de manera previa a efectuar el pago, indicando en el sistema métrico nacional el tamaño y peso máximo del equipaje que se permite transportar, incluyendo las condiciones de admisión y costo del transporte del equipaje sobredimensionado. - Permitir al usuario transportar consigo el equipaje no facturado sin costo adicional. - Entregar una etiqueta física y digital que identifique el equipaje facturado por el usuario. - Recibir el equipaje facturado, transportarlo en condiciones adecuadas y entregarlo en el mismo estado en que lo recibió del usuario. Se presume que el equipaje fue entregado en buenas condiciones, salvo constancia que se deje en contrario al momento del recibo y que sea informada al usuario por escrito. - Establecer un sistema de atención al usuario por medio del cual se puedan interponer las quejas por los daños o pérdidas que sufra el equipaje, y hacer seguimiento al trámite y responderlas. - Indemnizar integralmente al usuario en caso de pérdida definitiva, extracción del contenido, saqueo, destrucción, o avería del equipaje. La determinación del valor de la	indemnización integral deberá hacerse de conformidad con lo que pruebe para el efecto el usuario, dentro de los ocho (8) días siguientes a la presentación de la queja. En caso de desacuerdo, el usuario podrá solicitar la modificación del valor de la indemnización dentro de los tres (3) días siguientes al recibo de la información por parte del transportador. Si no hay manifestación en contra de lo determinado por el transportador o una vez haya acuerdo entre el usuario y el transportador, el transportador deberá pagar la suma determinada dentro de los cinco (5) días siguientes a dicha determinación. Mientras se determina el valor final de la indemnización, el transportador pagará una suma equivalente a dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes en las veinticuatro (24) horas siguientes al recibo del equipaje por el usuario. - Compensar al usuario en caso de demora en la entrega del equipaje por un valor que por lo menos cubra el costo de los gastos mínimos que deba sufragar por cuenta de la demora, incluyendo no solo los elementos básicos de aseo personal sino la adquisición de los bienes que se encontraban en el equipaje y cuya utilización requiera el usuario en el destino respectivo. El pago de que trata este literal corresponderá a una suma mínima equivalente el 20% del valor del trayecto por cada día de retraso, cuando la demora del equipaje fuere superior a ocho (8) horas. El pago de cada día de retraso deberá hacerse por el medio que el usuario disponga, tan pronto se evidencie que el equipaje aún no le ha sido entregado. - Entregar el equipaje demorado o extraviado en el destino que establezca al usuario. En caso de que este opte por retirarlo en el aeropuerto, el transportador le pagará el costo de los traslados que este deba realizar para reclamar el equipaje en caso de demora en su entrega. - Informar los costos de transporte de equipaje sobredimensionado en los medios que utilice para la venta de pasajes. - Mantener las condiciones de costos de transporte del equipaje no facturado establecidas a la fecha de compra del pasaje respectivo. No se podrá exigir al usuario el pago de valores adicionales por cuenta de cambios en los costos que sobrevengan con posterioridad a la fecha de compra del pasaje.
Artículo 5. Derechos del usuario. Respecto del equipaje, el usuario tiene derecho a: - Recibir información clara y explícita sobre las condiciones que debe cumplir el equipaje a transportar. - Transportar consigo el equipaje no facturado, bajo las condiciones que el transportador le informe antes de efectuar la compra, respecto de dimensiones y contenido, sin pagar cargos adicionales por el transporte de este tipo de equipaje. - Recibir una etiqueta física y digital que identifique el equipaje facturado entregado al transportador. - Recibir el equipaje en las mismas condiciones que lo entregó al transportador en el destino que haya sido acordado inicialmente. En caso de demora o extravío del equipaje, el usuario podrá solicitar al transportador la entrega del equipaje en el destino en que se encuentre para la fecha en que lo pueda recibir, incluso si este es diferente del destino donde inicialmente debía entregarse, de haber llegado al tiempo con el usuario. - Interponer las quejas a que haya lugar por el incumplimiento de las obligaciones del transportador respecto del equipaje. - Recibir las indemnizaciones, compensaciones y pagos establecidos en esta Ley y en los reglamentos de la actividad del transporte aéreo. Artículo 6. Deberes del usuario. Respecto del equipaje, el usuario deberá: - Recibir el equipaje facturado cuando sea entregado por el transportador. - Cumplir con la reglamentación vigente a la fecha de viaje respecto del tamaño, peso y contenido del equipaje, absteniéndose de transportar elementos que sean considerados peligrosos o que puedan causar perturbación a los demás usuarios del vuelo. - Extraer del equipaje los elementos que pretenda transportar y que sean considerados peligrosos. En caso de no cumplir con este deber, perderá el derecho a transportar el equipaje en el que se encuentren dichos elementos.	- Informar al transportador sobre la destrucción, daños, saqueo o pérdidas que haya sufrido el equipaje facturado durante el transporte, tan pronto note estas situaciones o, a más tardar en un plazo de siete (7) días a partir de la fecha de recibo del equipaje. - Informar al transportador sobre el no recibo del equipaje facturado por el medio que este disponga dentro de las veinte (20) horas siguientes a la hora de llegada al destino respectivo. - Informar al transportador el lugar donde puede recibir el equipaje demorado o extraviado. Artículo 7. Procedimiento en caso de equipaje no reclamado. Transcurrido un (1) mes desde la fecha de llegada del equipaje al destino respectivo, o al lugar acordado con el usuario en caso de demora, sin que el usuario o su representante lo haya retirado, el transportador lo requerirá para que acuda a recibirlo. Si el usuario no retira el equipaje dentro de los tres (3) meses siguientes al requerimiento efectuado por el transportador, este podrá disponer del equipaje en los términos establecidos en los reglamentos y el contrato de transporte. Artículo 8. Dimensiones del equipaje no facturado. Las dimensiones del equipaje no facturado serán las establecidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) y serán publicadas en los mismos medios por los cuales se realicen las transacciones de venta de pasajes por parte de los transportadores. El tamaño de la maleta de cabina deberá soportar al menos 10 kilogramos de peso. Parágrafo. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) tiene un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de esta Ley, para reglamentar lo dispuesto en este artículo. Artículo 9. Equipaje sobredimensionado. El usuario deberá pagar al transportador la suma que este haya dispuesto por el transporte de equipaje que exceda o no cumpla con las condiciones de tamaño y peso previamente informadas por el transportador. Artículo 10. Cláusulas contrarias a la ley. Serán nulas de pleno derecho las cláusulas incluidas en el contrato de transporte que pretendan modificar lo dispuesto en esta Ley en desmedro del usuario.

Artículo 11. Régimen sancionatorio. El incumplimiento de cualquiera de las disposiciones previstas en esta Ley por parte de las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte de pasajeros, sus agentes o intermediarios, será objeto de sanciones que serán impuestas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil). Artículo 12. Datos abiertos. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) publicará en su sitio web la información estadística mensual sobre las quejas presentadas por los usuarios del servicio de transporte aéreo y sobre las compensaciones y otros pagos al usuario que efectúen las transportadoras. Artículo 13. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el Diario Oficial. Atentamente,  ALEJANDRO VEGA PÉREZ Senador de la República Partido Liberal Colombiano 	EXPOSICIÓN DE MOTIVOS AL PROYECTO DE LEY _____ DE 2025 SENADO <i>"Por la cual se regula el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros respecto del equipaje"</i> I. OBJETO DEL PROYECTO El objeto del presente proyecto de ley es establecer medidas de protección al usuario del servicio público de transporte público aéreo de pasajeros respecto del equipaje con el que realizan sus viajes a fin de garantizar los derechos de los usuarios como consumidores. II. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY • Competencia del Congreso de la República El asunto objeto de este proyecto de Ley es de competencia del Congreso de la República, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 23 de la Constitución Política de Colombia, cuyo tenor literal señala: <i>"Artículo 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones: (...) 23. Expedir las leyes que regirán el ejercicio de las funciones públicas y la prestación de los servicios públicos. (...)"</i> • El transporte como servicio público esencial Respecto de los servicios públicos, el artículo 365 de la Constitución Política de Colombia establece: <i>"Artículo 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del Territorio Nacional.</i> <i>Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por</i>
comunidades organizadas, o por particulares. <u>En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control, y la vigilancia de dichos servicios.</u> (...)” (Subrayado fuera del original) La Corte Constitucional, en Sentencia C-450 de 1995, definió cuándo un servicio público se considera esencial en los siguientes términos: <i>"El carácter esencial de un servicio público se predica, cuando las actividades que lo conforman contribuyen de modo directo y concreto a la protección de bienes o a la satisfacción de intereses o a la realización de valores, ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales. (...)".</i> (Subrayado fuera del original) Adicionalmente, refiriéndose al transporte aéreo, en la misma providencia citada, la Corte Constitucional señaló que esta actividad se trata no sólo de un servicio público, sino que tiene el carácter de servicio público esencial. Al respecto, señaló: <i>"Con respecto al literal b) de la mencionada disposición estima que las actividades de las empresas de transporte por tierra, mar y aire, indudablemente son servicios públicos esenciales, porque están destinadas a asegurar la libertad de circulación (art. 24 C.P.), o pueden constituir medios necesarios para el ejercicio o la protección de otros derechos fundamentales (vida, salud, educación, trabajo, etc.)".</i> (Resaltado fuera del original) En materia legal, en relación con el carácter de servicio público esencial, la Ley 336 de 1996, Estatuto del Transporte en Colombia, estableció en el primer inciso del artículo 5 lo siguiente: <i>"Artículo 5. El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo."</i> (Resaltado fuera del original) Adicionalmente, el artículo 68 de la misma Ley 336 de 1996 reconoció expresamente el servicio de transporte aéreo como un servicio público esencial al establecer: <i>"Artículo 68. El modo de transporte aéreo, además de ser un servicio público esencial, continuará rigiéndose exclusivamente por las normas del Código de</i>	Comercio (Libro Quinto, Capítulo Preliminar y Segunda Parte, por el Manual de Reglamentos Aeronáuticos que dicte la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, y por los Tratados, Convenios, Acuerdos Prácticas Internacionales debidamente adoptados o aplicadas por Colombia.” (Subrayado fuera del texto original) La Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en concepto de mayo de 2006 citado por la Corte Constitucional en Sentencia C-981 de 2010, indicó que las características del servicio público de transporte son las siguientes: <i>"i) Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contraprestación pactada normalmente en dinero.</i> <i>ii) Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia;</i> <i>iii) El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (Ley 336/96, art. 2).</i> <i>iv) Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado;</i> <i>v) El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado.</i> <i>vi) Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas (Ley 336/96, art. 22);</i> <i>vii) Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio;</i>

viii) Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario. ix) Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida.” De acuerdo con todo lo expuesto, es claro que en Colombia el servicio de transporte de pasajeros es legal y jurisprudencialmente considerado como un servicio público de carácter esencial, teniendo en cuenta su particular importancia a la hora de hacer efectivos los derechos fundamentales, como lo son la libre circulación y locomoción, la vida y la salud. Así las cosas, es claro que la prestación del servicio de transporte aéreo no sólo debe garantizarse sino darse con prevalencia del interés general sobre el particular y, por esta misma razón, se trata de una actividad económica sujeta a una alta intervención del Estado quien, a pesar de permitir que los particulares presten servicios públicos en condiciones de libre competencia, se reservó la posibilidad de regular, controlar y vigilar su prestación como una forma de asegurarse que con ello se cumplan los postulados del Estado social de derecho y se garanticen los derechos fundamentales de los habitantes del territorio colombiano. Los derechos a la libertad económica y la libre competencia en el marco de la Constitución del 91. El artículo 333 de la Constitución Política colombiana consagró los derechos a la libertad económica y a la libre competencia en los siguientes términos: <u>“Artículo 333. La actividad económica y la libre iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.</u> <u>La libre competencia es un derecho de todos que supone responsabilidades.</u> <u>La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.</u> <u>El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.</u>	<u>La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.”</u> (Subrayado fuera del original) En relación con los derechos a la libertad de empresa y a la libre competencia económica, la H. Corte Constitucional en la Sentencia C-032 de 2017, señaló: <u>“La Corte Constitucional ha sido clara en señalar, que la libre competencia es un derecho cuyo ejercicio conlleva limitaciones, relacionadas entre otros elementos, con la introducción de excepciones y restricciones a quienes concurren al mercado a ejercer su derecho. Así en la Sentencia C-616 de 2001 señaló:</u> <u>“La Constitución contempla la libre competencia como un derecho. La existencia del mismo presupone la garantía de las mencionadas condiciones, no sólo en el ámbito general de las actividades de regulación atenuada, propias de la libertad económica, sino también en aquellas actividades sujetas a una regulación intensa, pero en las cuales el legislador, al amparo de la Constitución, haya previsto la intervención de la empresa privada.</u> <u>Se tiene entonces que, por un lado, a la luz de los principios expuestos, el Estado, para preservar los valores superiores, puede regular cualquier actividad económica libre introduciendo excepciones y restricciones sin que por ello pueda decirse que sufran menoscabo las libertades básicas que garantizan la existencia de la libre competencia. Por otro lado dichas regulaciones sólo pueden limitar la libertad económica cuando y en la medida en que, de acuerdo con los principios de razonabilidad y proporcionalidad, ello sea necesario para la protección de los valores superiores consagrados en la Carta.[31]”</u> (Subrayado fuera del original) En consecuencia, los derechos a la libertad económica y a la libre competencia no se pueden entender como absolutos. Por el contrario, desde el texto constitucional, estos encuentran un límite en el bien común y pueden ser limitados por el legislador cuando así lo demanden circunstancias como el interés social, o la protección al medio ambiente o al patrimonio de la Nación.
Aunque en principio se garantiza a todas las personas naturales o jurídicas el ejercicio de su actividad económica, dicha garantía no es ilimitada y el Estado mantiene en todo caso la facultad de introducir excepciones o restricciones al ejercicio de estos derechos si con ello se garantiza el cumplimiento y el respeto de los derechos y valores constitucionales, sin que ello se pueda entender como una socavación de las libertades económicas. Sobre este mismo punto, en Sentencia C-398 de 1995 reiterada en la C-516 de 2004, la Corte Constitucional señaló: <u>“Es verdad que la Constitución establece la libre competencia como principio, que ella plasma la libre iniciativa privada y la libertad de empresa, que la libertad económica está garantizada y que la gestión estatal debe cristalizarse en medidas que impidan su obstrucción o restricción, en especial si, éstas surgen merced al predominio de productores u oferentes de productos o servicios considerados en particular.</u> <u>Pero insiste la Corte en que la Carta Política no ha acogido un modelo económico determinado, exclusivo y excluyente, y en que sus normas deben ser interpretadas de manera armónica y coherente, evitando posiciones absolutas, por lo cual la libertad del individuo se encuentra atemperada en la preceptiva constitucional por la prevalencia del interés colectivo (artículo 1º), por las competencias de intervención y regulación a cargo del Estado (artículos 333, 334 y 335 C.P.) y por los principios de razonabilidad y proporcionalidad que la doctrina de esta Corte ha prolijado.</u> <u>En un Estado Social de Derecho, dentro del cual el Poder Público asume responsabilidades tales como la racionalización de la economía, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo, no menos que la de promover la productividad y la competitividad, y que tiene a su cargo la orientación de la política económica hacia el desarrollo armónico de las regiones (artículo 334 C.P.), la libre competencia no puede erigirse en derecho absoluto ni en barrera infranqueable para la actividad de intervención del Estado.</u> Esta se debe dar, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de bienes, todo lo cual implica indudables limitaciones, correctivos y controles para la iniciativa particular. Se trata, al fin y al cabo, de realizar fines esenciales del Estado como los de promover la	prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución (Preámbulo y artículo 2º C.P.), en ejercicio de un papel dinámico y activo inherente a su función básica de dirección general de la economía (artículo 334 C.P.). A juicio de la Corte, <u>la libre competencia económica no excluye en modo alguno la injerencia del Estado para alcanzar fines que le son propios, como los indicados en los artículos 64, 65 y 66 de la Constitución.”</u> (Resaltado fuera del texto original) El artículo 78 de la Constitución Política incorporó por primera vez en nuestra historia constitucional el derecho de los consumidores y usuarios en el capítulo de los derechos colectivos y del medio ambiente, así: <u>“Artículo 78. La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización.</u> <u>Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios.</u> <u>El Estado garantizará la participación de las organizaciones de consumidores y usuarios en el estudio de las disposiciones que les conciernen. Para gozar de este derecho las organizaciones deben ser representativas y observar procedimientos democráticos internos.”</u> Al respecto, la Corte Constitucional en Sentencia C-133 de 2014, en la cual reiteró lo dicho en la C-1141 de 2000, señaló: <u>“La Constitución ordena la existencia de un campo de protección en favor del consumidor, inspirado en el propósito de restablecer su igualdad frente a los productores y distribuidores, dada la asimetría real en que se desenvuelve la persona que acude al mercado en pos de la satisfacción de sus necesidades humanas. Sin embargo, la Constitución no entra a determinar los supuestos específicos de</u>

<i>protección, tema este que se desarrolla a través del ordenamiento jurídico. <u>El programa de protección, principalmente, se determina a partir de la ley, los reglamentos y el contrato.</u> Es claro que la fuente contractual debe interpretarse de conformidad con los principios tuitivos del consumidor plasmados en la Constitución. Con el derecho del consumidor se presenta algo similar de lo que se observa con otros derechos constitucionales. La Constitución delimita un campo de protección, pero <u>el contenido preciso del programa de defensa del interés tutelado, es el que se desarrolla y adiciona por la ley y por otras normas y fuentes de reglas jurídicamente válidas. En particular, trazado el marco constitucional, a la ley se confía el cometido dinámico de precisar el contenido específico del respectivo derecho, concretando en el tiempo histórico y en las circunstancias reales el nivel de su protección constitucional.</u> El significado de un determinado derecho y su extensión, por consiguiente, no se establece sólo por la Constitución a priori y de una vez para siempre.”</i> De lo anterior, el legislador tiene la facultad de establecer controles a las libertades económicas si ello es necesario para proteger un derecho colectivo como el consagrado en el artículo 78 Constitucional con el objetivo de proteger a los consumidores en el entendido de que hay una relación asimétrica entre estos y las empresas proveedoras de servicios. • Necesidad de establecer una regulación del equipaje en la prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros. La demanda del servicio de transporte aéreo comercial de pasajeros de pasajeros ha venido creciendo en Colombia. De acuerdo con cifras de la Aerocivil, entre noviembre de 2023 y octubre de 2024, en el país 55.850.000 personas se transportaron por este medio, lo que significó un crecimiento del 15,4% en comparación con el año anterior¹. ¹ Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. Comunicado de prensa. Noviembre de 2024. Disponible en https://www.aerocivil.gov.co/prensa/noticias/Pages/46-y-medio-millones-de-pasajeros-movilizados-por-via-aerea-entre-enero-y-octubre-de-2024.aspx#:~:text=Este%20resultado%20confirma%20la%20recuperaci%C3%B3n,44%25%20respecto%20al%20a%C3%B1o%20anterior.	El servicio de transporte aéreo en Colombia se rige, entre otros, por los denominados Reglamentos Aeronáuticos de Colombia –RAC, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 68 de la Ley 336 de 1996. En ejercicio de dicha facultad, la Aeronáutica Civil ha expedido varios RAC que reglamentan distintos aspectos de la operación del servicio aeronáutico, incluido el RAC 3, en el cual se regulan las actividades aéreas civiles y se encuentran diversas disposiciones sobre el equipaje de los usuarios del servicio de transporte aéreo de pasajeros. Pese a la existencia de los reglamentos aeronáuticos, los inconvenientes con el equipaje de los pasajeros de vuelos comerciales van en ascenso. Desde 2019 a abril de 2024, la Superintendencia de Transporte, a través de la Delegatura para la Protección de Usuarios del Sector Transporte, recibió 83.250 PQRD, de las cuales 77,67% correspondieron al sector aéreo². Según datos de la empresa Assist Card, a agosto de 2024, los viajeros colombianos estaban experimentado un aumento del 20% en casos de pérdida y demora de equipaje, en comparación con el primer semestre de 2023³. De conformidad con estudios de la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), que agrupa a varias aerolíneas en la región y que se encarga de monitorear las tendencias de la aviación en Latinoamérica, incluido Colombia, se tiene que las aerolíneas en Colombia experimentan un porcentaje más alto de quejas relacionadas con retrasos y problemas logísticos que afectan a las maletas. De acuerdo con esta organización, el 70% de los problemas de equipaje se deben a retrasos, mientras que el 30% restante se corresponde con pérdidas y daños en el equipaje. Mediante la Ley 701 del 21 de noviembre de 2001, Colombia aprobó el Convenio de Montreal de 1999, por el cual se dio la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional. Este convenio incluye disposiciones sobre daños o pérdida del equipaje y ² Comunicaciones Superintendencia de transporte. Abril de 2024. Disponible en: https://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones-2024/la-cancelacion-de-vuelos-es-la-queja-mas-recurrente-ante-la-superintendencia-de-transporte/ ³ Noticias RCN. Los países con más casos de demora y pérdida de equipaje para los viajeros. Agosto de 2024. Disponible en https://www.noticiasrcn.com/economia/los-paises-con-mas-casos-de-demora-y-perdida-de-equipaje-para-los-viajeros-731769
responsabilidades en caso de retrasos, pero no regula aspectos relacionados con el cobro del equipaje, ni con el tamaño del mismo. Entre las quejas que manifiestan los usuarios del servicio de transporte aéreo de pasajeros se encuentra la disparidad en los requisitos relativos al tamaño, el peso y el tipo de equipaje de mano y de equipaje facturado, los cuales varían entre las distintas compañías aéreas, lo cual representa inconvenientes a la hora de abordar, especialmente si se trata de destinos con conexión con distintas operadoras del servicio y se traduce finalmente en sobrecargos en contra de los usuarios. Estos inconvenientes no afectan solo a los usuarios del servicio aéreo en Colombia. Por el contrario, el asunto ha tomado tal dimensión que tuvo que ser objeto de regulación por parte del Parlamento Europeo que, en 2024, reconoció que entre los asuntos más preocupan a los pasajeros son las políticas incoherentes con respecto al equipaje de mano permitido por las diferentes compañías aéreas, lo que podría considerarse una práctica abusiva o desleal⁴. Esta situación de la diversidad de medidas del equipaje no facturado, también conocido como equipaje de mano o de cabina, constituye un reto para los viajeros que suelen volar con varias compañías aéreas o realizan vuelos de conexión con diferentes aerolíneas, lo cual puede suceder no solo porque el destino al que se dirige no cuenta con vuelo directo desde el lugar de origen, sino también porque se produzca la cancelación o aplazamiento de un vuelo y el pasajero se vea en la obligación de tomar un vuelo distinto para llegar a la hora inicialmente prevista al destino, situación que claramente excede su control y que, por lo tanto, no debería trasladar en sobrecostos en su contra. Adicionalmente, el Parlamento Europeo señaló que esta práctica termina por restringir la posibilidad de comparar las ofertas de las diferentes compañías aéreas, limitando así la capacidad de los pasajeros de elegir la mejor oferta con suficiente información. Al analizar esta situación, el Parlamento Europeo señaló que se debe armonizar el tamaño de las maletas que pueden llevarse a bordo⁵ y establecer que los usuarios podrán llevar este tipo de equipaje sin que ello implique un cobro adicional, decisión que se considera adecuada y ⁴ Resolución del Parlamento Europeo sobre las dimensiones estándar para el equipaje de mano (2023/2774(RSP)). 4 de octubre de 2023. Disponible en: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0344_ES.html ⁵ Radio Televisión Canaria. El Parlamento Europeo regula el equipaje de mano. 22 de mayo de 2024. Disponible en: https://rtvc.es/el-parlamento-europeo-regula-el-equipaje-de-mano/	oportuna para el contexto del servicio de transporte comercial de pasajeros por vía aérea en Colombia y que, por tanto, se incluye como parte de las propuestas de regulación en el articulado de este Proyecto de Ley sobre el equipaje no facturado. A diferencia de lo que ocurre con el equipaje facturado, esto es el que por su tamaño debe ser transportado en la bodega de las aeronaves, en el caso del equipaje no facturado este no requiere la prestación de un servicio de tratamiento o custodia por parte de las aerolíneas, pues quien se encarga en todo momento de llevarlo consigo es el propio pasajero, por lo que no debería tener un costo adicional por su transporte, cuando cumple las condiciones de tamaño y peso establecidas que permiten llevarlo en la cabina. Al respecto, en Sentencia del Tribunal de Justicia Europeo del 18 de septiembre de 2014, este estimó que el equipaje de mano, debe considerarse un “elemento indispensable” del transporte de los pasajeros⁶, concepto este que fue reiterado por el Parlamento Europeo. Al respecto, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en el caso Vueling C-487/12 consideró que el transporte de equipaje de mano no podía ser sometido a un suplemento de precio bajo la condición de que este tipo de equipaje no responda a unas exigencias razonables en términos de peso y de dimensiones, respetando las exigencias de seguridad aplicables, que pueden variar teniendo en cuenta el tipo de aeronave⁷. Teniendo en cuenta las inconformidades que día a día son manifestadas por los usuarios del servicio de transporte aéreo comercial de pasajeros en Colombia, en este Proyecto de Ley se pretende establecer una regulación a nivel legal respecto del tratamiento del equipaje de los usuarios de este servicio. Para estos efectos, se tiene en cuenta lo señalado en el caso europeo que aquí se referenció, pero, igualmente, se busca establecer claramente cuáles son los derechos y deberes de los usuarios y las obligaciones de las transportadoras, a fin de dar tranquilidad a los pasajeros y garantizar sus derechos como consumidores de este servicio público esencial. III. RELACIÓN DE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS ⁶ Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Quinta) de 18 de septiembre de 2014. Vueling Airlines, S.A., contra Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia. Disponible en: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:62012CJ0487 ⁷ Ibidem.

En cumplimiento con lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, por el cual se modifica el artículo 29 de la Ley 5ª de 1992, los autores, siguiendo la jurisprudencia del Consejo de Estado sobre este tema, consideran que el presente proyecto de ley no genera conflictos de interés para su discusión y votación por cuanto se trata de un proyecto de carácter general que beneficia a la comunidad en general y no crea un beneficio o perjuicio particular, actual y directo. Lo anterior, sin perjuicio del análisis que le corresponde hacer a cada Congresista de su situación particular y concreta. De los Congresistas,  ALEJANDRO VEGA PÉREZ Senador de la República  SENADO DE LA REPÚBLICA SECRETARÍA GENERAL EL día <u>27</u> de <u>Agosto</u> del año <u>2025</u> Ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley <u>X</u> <u>Acto legislativo</u> No. <u>225</u> con su correspondiente Exposición de motivos, en el día <u>27</u> <u>H. Alejandro Vega Pérez</u>  SECRETARIO GENERAL	SECCIÓN DE LEYES SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES Bogotá D.C., 27 de Agosto de 2025 Señor Presidente: Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.225/25 Senado “POR LA CUAL SE REGULA EL SERVICIO AÉREO COMERCIAL DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS RESPECTO DEL EQUIPAJE”, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador ALEJANDRO VEGA PÉREZ. La materia de qué trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SEXTA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.  DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ Secretario General PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – AGOSTO 27 DE 2025 De conformidad con el informe de Secretaria General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión SEXTA Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso. CÚMPLASE EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA  LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA  DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ Proyectó y Revisó: Sany Novoa
---	--

PROYECTO DE LEY NÚMERO 226 DE 2025 SENADO

por la cual se establecen medidas sobre la inmovilización de vehículos y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C., julio de 2025. Honorable Senador LIDIO GARCÍA TURBAY Presidente SENADO DE LA REPÚBLICA Ciudad Asunto: Radicación Proyecto de Ley “Por la cual se establecen medidas sobre la inmovilización de vehículos y se dictan otras disposiciones.” Respetado Presidente, De conformidad con lo establecido en la Ley 5 de 1992, presentamos a consideración del Honorable Congreso de la República de Colombia el Proyecto de Ley que se adjunta al presente y que tiene como objeto la adopción de medidas respecto de la inmovilización de vehículos en el país y se dictan otras disposiciones. Atentamente,  ALEJANDRO VEGA PÉREZ Senador de la República	PROYECTO DE LEY <u>226</u> DE 2025 “Por la cual se establecen medidas sobre la inmovilización de vehículos y se dictan otras disposiciones.” El Congreso de Colombia DECRETA: Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas respecto de la inmovilización de vehículos en el país a fin de mejorar los servicios de transporte de vehículos a los patios de inmovilización de vehículos y de parqueadero en estos lugares. Artículo 2. Adiciónese un inciso al artículo 2 del a la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre: Artículo 2. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: (...) Patio: Lugar público o privado previamente autorizado, destinado exclusivamente al estacionamiento de vehículos que son inmovilizados por orden de autoridad competente. Artículo 3. Modifíquese el artículo 72 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así: Artículo 72. Remolque de vehículos Solamente se podrán remolcar vehículos, cuya estabilidad así lo permita, por medio de una grúa destinada a tal fin. En caso de una urgencia, un vehículo varado en vía urbana podrá ser remolcado por otro vehículo, sólo para que despeje la vía. Los vehículos tipo motocicletas no podrán ser remolcados, su traslado solo podrá hacerse en vehículos que permitan asegurarlos individualmente, sin perjuicio de que se puedan trasladar varios vehículos tipo motocicletas conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. En vías rurales, un vehículo diferente de grúa podrá remolcar a otro tomando las máximas precauciones y teniendo en cuenta las siguientes reglas: Cuando el vehículo es halado por medio de cable, la distancia entre los dos (2) vehículos debe estar entre tres (3) y cuatro (4) metros.
---	---

Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados si no mediante una barra o un dispositivo especial. No se hará remolque en horas de la noche, excepto con grúas. El vehículo remolcado deberá portar una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas. No se podrá remolcar más de un (1) vehículo a la vez. Cuando se trate de transporte de vehículos sobre planchones o similares deberá hacerse asegurando de forma individual cada vehículo de manera que se garantice la integridad de cada uno. El traslado de vehículos inmovilizados en grúa deberá realizarse garantizando la seguridad del automotor y evitando daños en su estructura. En el caso de motocicletas, estas solo podrán ser transportadas en camiones con carrocería tipo planchón o plataforma, respetando los límites de carga y sin ser amontonadas unas sobre otras. El Ministerio de Transporte reglamentará el número máximo de motocicletas que pueden ser transportadas simultáneamente en un mismo vehículo. Artículo 4. Modifíquese 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 al patio autorizado 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, o bloqueado a través de los llamados Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad, previa suscripción de la orden de comparendo que corresponda. Parágrafo 1. El propietario o administrador del patio 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.	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. También responderá por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo en un plazo máximo improrrogable de dos (2) meses, contados a partir del día hábil siguiente a la fecha de radicación de la solicitud. En dicho plazo deberá pagarse al afectado el valor del importe de los elementos no entregados y/o las reparaciones que fueren necesarias. En caso de incumplimiento del plazo aquí señalado, se generarán intereses a la tasa máxima establecida por el Banco de la República, a partir del día siguiente al cumplimiento de dicho término. Sobre la decisión que tome el administrador del patio procederán los recursos contemplados en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo para los actos administrativos de carácter particular, sin perjuicio de las acciones judiciales a las que tiene derecho el afectado. El recurso de apelación será resuelto por la entidad contratante cuando se trate de patios administrados por particulares. 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 al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales. Parágrafo 3. Para la entrega del vehículo la autoridad u organismo de tránsito garantizarán el retiro del vehículo una vez subsanada la falta y se acrediten los requisitos para el retiro. La utilización de mecanismos como turnos o citas deberá garantizar que el infractor sea atendido el mismo día de la inmovilización o al día siguiente si esta se efectuó después de las cinco de la tarde (5:00 p.m.). Parágrafo 4. Las autoridades u organismos de tránsito deberán disponer mecanismos de atención que permitan autorizar la salida de los patios de los vehículos que hayan sido inmovilizados el día viernes o los fines de semana. En caso de no contar con medios para hacerlo, el costo del parqueo el primer fin de semana en los patios será gratuito.
Artículo 5. Modifíquese el artículo 127 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así: Artículo 127. Del bloqueo o 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 en zonas de parqueo especiales destinadas a personas en situación de discapacidad sin demostrar dicha condición, 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 y no se procederá al traslado del vehículo a los patios. En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de traslado y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente. Parágrafo 1. Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente en el lugar en donde se ha cometido la infracción, incluso si ya fue puesto en la grúa o vehículo de transporte hacia el patio, la autoridad de tránsito impondrá el comparendo respectivo, ordenará la movilización del vehículo, mediante el descenso de la plataforma, desenganche, o lo que aplique según sea el mecanismo de inmovilización empleado, y no se procederá al traslado del vehículo a los patios ni aplicarán costas distintos a la sanción económica, si así se prevé en la normatividad vigente respecto de la infracción cometida. En ningún caso podrán efectuarse cobros por concepto de subida o bajada del vehículo en el que se pretendía efectuar el traslado a los patios. Parágrafo 2. Los municipios y/o distritos podrán contratar 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. Parágrafo 3. Los municipios y/o distritos 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, 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 y realice el curso sobre normas de tránsito. La Superintendencia de Transporte vigilará lo correspondiente a los cobros por el retiro del equipo de bloqueo y del servicio de patios y grúas. Artículo 6. Modifíquese el artículo 128 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así: Artículo 128. Disposición de los vehículos inmovilizados. Si pasado un (1) año, sin que el propietario o poseedor haya retirado el vehículo de los patios y no haya subsanado la causa que dio origen a la inmovilización y no esté a paz y salvo con la obligación generada por servicios de parqueadero y/o grúa, la autoridad de tránsito respectiva, deberá: Notificar al propietario del vehículo, conforme a los datos que se encuentren asociados en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), advirtiéndolo las consecuencias del no retiro del vehículo. Publicar por una vez en un periódico de amplia circulación nacional y en el territorio de la jurisdicción del respectivo organismo de tránsito, el listado correspondiente de los vehículos inmovilizados desde hace un (1) año como mínimo y que aún no han sido reclamados por el propietario o poseedor, para que dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la publicación, el propietario y/o poseedor del vehículo se presente a subsanar la causa que dio lugar a la inmovilización y a su vez, cancelar lo adeudado por concepto de servicios de parqueadero y/o grúa y luego se proceda a autorizar la entrega del vehículo. Vencido este término para reclamar el vehículo, si el propietario o poseedor no han subsanado la obligación por la infracción que dio lugar a la inmovilización y los servicios de parqueadero y/o grúa pendientes, se autoriza al organismo de tránsito para que mediante acto administrativo declare el abandono del vehículo inmovilizado. Acto administrativo que deberá garantizar el derecho a la defensa,

conforme a lo establecido en las normas del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Para tal efecto créese la figura de declaración administrativa de abandono, la cual consiste en declarar la renuencia del propietario o poseedor de retirar el vehículo del parqueadero y a su vez, asumir la obligación adeudada por concepto de los servicios prestados por concepto de parqueadero y/o grúa con el correspondiente organismo de tránsito que la declare. Siendo así, el organismo de tránsito podrá proceder a la enajenación del vehículo para sustituirlo por su equivalente en dinero. En el acto administrativo deberá hacerse un recuento del tiempo que ha pasado el vehículo inmovilizado en el parqueadero respectivo y cualquier otra circunstancia que llegue a probar el desinterés del infractor o titular de derecho real de dominio frente al bien y por ende declarar el abandono del mismo. Además, dentro del contenido del acto administrativo se ordenará informar al organismo de tránsito donde se encuentra inscrito el vehículo para que adopte las decisiones necesarias. En cuanto a la notificación se tendrá en cuenta, que debe hacerse al propietario o poseedor, al titular del derecho real de dominio del vehículo, garantizando el debido proceso y el derecho de defensa. Cuando se trate de vehículos de servicio público, el acto administrativo de declaración de abandono, también deberá notificarse a la empresa transportadora, por las implicaciones que de la decisión puedan derivarse. En el proceso de cobro coactivo en la cual responderá como deudora solidaria. Las notificaciones señaladas en este artículo podrán hacerse a la dirección de correo electrónico asociada al vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito. Ejecutoriado el acto administrativo que declare el vehículo en abandono, el organismo de tránsito que lo declara, podrá enajenarlo mediante cualquiera de los procedimientos autorizados por el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, ya sea por unidad o por lotes, previa tasación del precio unitario de cada vehículo salvo que se trate de vehículos declarados inservibles para los que se tasará el precio del lote completo a enajenar. El precio se determinará mediante dictamen de un perito adscrito al organismo de tránsito respectivo.	En los procesos de declaración administrativa de abandono, el acto administrativo de enajenación hace las veces de factura de compra, acta de remate, documento de traspaso o su equivalente, y con este documento el titular-adquiriente, procederá a hacer el respectivo traspaso ante la oficina de tránsito en el que se encuentre matriculado el vehículo, para lo cual tendrá un plazo que no podrá superar los ciento ochenta (180) días a partir de la fecha de expedición. Con el objetivo de respetar el derecho de propiedad y dominio, se autoriza al organismo de tránsito correspondiente, para crear una cuenta especial, dentro de las cuentas del municipio, distrito o departamento respectivo, donde se dispondrán los dineros de los propietarios o poseedores del vehículo producto de la enajenación del bien y de la cual se efectuarán las deducciones a las que esta dio lugar, incluyendo el pago de la sanción por la infracción, el costo del traslado al patio, el valor adeudado por el parqueo en el patio; así mismo se podrán deducir los valores adeudados por concepto de impuestos o tasas que estén pendientes de pago, los cuales serán transferidos a favor del municipio, distrito o departamento titular de esas acreencias. Con el producto de la enajenación se sufragarán los costos asociados a los trámites que se requieran para hacer la cancelación de matrícula cuando se trate de venta de vehículos inservibles, en caso de vehículos que no se encuentren en esta situación el comprador deberá asumir los costos de los trámites que se requieran para el registro del traspaso de la propiedad del bien. En caso de existir un remanente a favor del propietario este debe ser puesto a su disposición. En el acto administrativo de enajenación se dejará constancia clara y expresa de la liquidación de los recursos obtenidos con la venta. Los dineros no reclamados al municipio, distrito o departamento, según sea el caso, en un plazo de tres (3) años contados a partir de la notificación del acto administrativo de enajenación, serán entregados al Tesoro Nacional al cierre del tercer año fiscal correspondiente y el Ministerio de Hacienda los trasladará a la entidad de carácter nacional responsable de la ejecución de la política pública de seguridad vial. Cuando sobre el vehículo se haya celebrado un contrato de leasing, prenda, renting o arrendamiento sin opción de compra, se le dará al locatario, acreedor prendario o arrendatario el mismo tratamiento que al propietario para que este pueda hacer valer sus derechos en el proceso. De igual manera se deberá vincular
al arrendador del leasing o renting, al acreedor prendario, y demás sujetos con derechos sobre el bien, para que hagan valer sus derechos. El anterior procedimiento no será aplicado a los vehículos que hayan sido inmovilizados por orden judicial, los cuales seguirán el procedimiento señalado por la ley, caso en el cual la autoridad judicial instructora del proceso respectivo tendrá que asumir el costo del servicio de parqueadero y/o grúa prestado hasta el día que el vehículo sea retirado del patio. La autoridad administrativa de carácter departamental, distrital o municipal, previo estudio de viabilidad financiera, podrá autorizar la condonación de las deudas generadas por todo concepto, a fin de sanear la cartera y permitir los trasposos y cancelaciones de las licencias de tránsito en el proceso de declaración administrativa de abandono. En todo caso los vehículos que presenten alto deterioro o sean inservibles como consecuencia del agua, el sol y otros factores recibidos en los patios como resultado de choque o infracción, serán enajenados como chatarra, previo dictamen de un perito adscrito al organismo de tránsito respectivo. El producto de la enajenación seguirá el mismo procedimiento señalado en este artículo. En todo caso, la enajenación del bien declarado chatarrá, deberá estar prevalida de la cancelación de la matrícula del vehículo, lo cual será responsabilidad de la entidad enajenante. PARÁGRAFO. Las disposiciones de la presente ley se aplicarán sin perjuicio en concordancia con lo previsto en la Ley 1630 de 2013 en todo lo aplicable en materia fiscal, de tránsito y ambiental. Artículo 7. Modifíquese el artículo 168 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así: ARTÍCULO 168. TARIFAS QUE FIJARÁN LOS CONCEJOS. Los ingresos por concepto de derechos de tránsito solamente podrán cobrarse de acuerdo con las tarifas que fijen los Concejos municipales o distritales. Las tarifas estarán basadas en un estudio económico sobre los costos del servicio, con indicadores de eficiencia, eficacia y economía. Para la determinación del valor del servicio de traslado en grúas y parqueadero en patios de los vehículos inmovilizados por infracciones a las normas de tránsito	deberán tenerse en cuenta los rangos y lineamientos fijados para el efecto por el Gobierno Nacional. Las tarifas establecidas deberán actualizarse anualmente con base en la variación del índice de Precios al Consumidor (IPC) certificado por el DANE, asegurando que los ajustes sean proporcionales y equitativos para los ciudadanos. El Incremento de las tarifas por derechos de tránsito y todos aquellos cobros que deban hacerse para autorizar el retiro de vehículos que sean inmovilizados deberán calcularse en Unidad de Valor Básico -UVB UVB), ajustadas conforme al IPC anual. Parágrafo. El Gobierno Nacional, en un plazo máximo de seis (6) meses desde la fecha de expedición de esta Ley a través del Ministerio de Transporte establezca cuáles serán los rangos y lineamientos para que los Concejos municipales o distritales determinen las tarifas a cobrar por el servicio de traslado en grúas y parqueadero en patios de los vehículos inmovilizados por infracciones a las normas de tránsito. Para la determinación de los rangos y lineamientos de que trata este parágrafo, además de los indicadores de eficiencia, eficacia y economía se deberán tener en consideración las categorías de los municipios, las condiciones de prestación de los servicios y los tipos de vehículos, entre los que deberán encontrarse las bicicletas y patinetas eléctricas. Artículo 8. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así: Artículo 125A. Retención preventiva del vehículo. La autoridad de tránsito podrá en forma preventiva inmovilizar un vehículo por un término máximo de ciento veinte (120) minutos, sin llevarlo a patios oficiales, cuando se presente la comisión de una infracción por la que, de acuerdo a lo previsto en el Código Nacional de Tránsito, el vehículo no pueda transitar hasta tanto se subsane la causa que dio origen a la inmovilización. De no lograrse la subsanación, habiéndose dado el tiempo aquí señalado para ello, el vehículo será trasladado a los patios autorizados.

En aquellos casos en que el Código Nacional de Tránsito determinó en forma expresa la inmovilización del vehículo, esta deberá realizarse con el traslado del vehículo a patios oficiales.

Artículo 9. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

Artículo 128A. Inventario de vehículos. Las autoridades de tránsito municipales deberán mantener un inventario actualizado de los vehículos que se encuentren en los patios o parqueaderos autorizados para la inmovilización de vehículos por el incumplimiento de las normas de tránsito, el cual deberá estar disponible para consulta pública y deberá ser divulgado por los canales de comunicación de la respectiva alcaldía o gobernación.

El inventario contará como mínimo con un registro de la fecha de ingreso del vehículo a los patios, infracción por la cual se ordenó la inmovilización, así como la identificación del propietario o tenedor a la fecha de ingreso.

Para estos efectos, el Ministerio de Transporte establecerá un formato único en el que se deberá diligenciar la información, la cual deberá ser reportada mensualmente a esta entidad por el medio que esta establezca.

Artículo 10. Modifíquese el artículo 65 de la Ley 962 de 2005, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 65. SISTEMA DE INFORMACIÓN. En caso de inmovilización de vehículos, las autoridades de tránsito establecerán un sistema de información central, que deberá incluir acceso virtual y telefónico, para que los propietarios o tenedores puedan conocer de manera inmediata el lugar donde este se encuentra inmovilizado.

Artículo 11. Modifíquese el artículo 66 de la Ley 962 de 2005, el cual quedará así:

ARTÍCULO 66. PAGOS. Los pagos que deban hacerse por concepto de multas, grúas y parqueo, en caso de inmovilización de automotores por infracciones de tránsito, serán cancelados en un mismo acto, en las entidades financieras con la que las autoridades de tránsito realicen convenios para tal efecto. En ningún caso, podrá establecerse una única oficina, sucursal o agencia para la cancelación de los importes a que se refiere este.

Deberá permitirse efectuar estos pagos por medio de plataformas electrónicas, dispuestas por empresas proveedoras de servicios de pagos, sin costo adicional, para lo cual los convenios con las entidades financieras incluirán dicha posibilidad.

Artículo 12. Responsabilidad. Sin importar la modalidad, en los contratos que se suscriban para la operación y prestación del servicio de traslado de vehículos hacia patios de inmovilización y del servicio de parqueo en estos lugares se deberá incluir una cláusula por la cual el contratista se comprometa a responder por los daños, pérdidas y averías que se den durante el tiempo que el vehículo esté bajo su custodia.

Para el caso del servicio de transporte de vehículos hacia los lugares de inmovilización se entiende que el vehículo está bajo responsabilidad del prestador del servicio desde el momento en que la autoridad emite la orden de inmovilización hasta que el vehículo desciende en los patios, momento a partir del cual asume la responsabilidad el prestador del servicio de parqueo en el patio de inmovilización quien la tendrá hasta el momento en que el vehículo sea entregado físicamente al propietario o poseedor de conformidad con lo dispuesto en la Ley.

No podrá haber ningún movimiento del vehículo que se pretenda inmovilizar sin que se haya emitido la orden de inmovilización por parte de la autoridad correspondiente.

Los patios deberán contar con condiciones en las que se pueda garantizar que los vehículos allí parqueados cuenten con un espacio individual de manera que no haya contacto entre ellos.

Artículo 13. Aplicación de la Ley Antitrámites. Las autoridades u organismos de tránsito, o quienes sean autorizados por estas para la realización de trámites relacionados con la inmovilización de vehículos por incumplimiento de las normas de tránsito deberán dar estricto cumplimiento a lo previsto en las normas antitrámites, especialmente a la Ley 2952 de 2020.

En ningún caso, se exigirá la presentación de documentos como la fotocopia de la cédula de ciudadanía, la tarjeta de propiedad o la licencia de conducción, ampliadas en cualquier porcentaje para la realización de los trámites.

Los funcionarios que incumplan lo previsto en este artículo incurrirán en causal de mala conducta leve. Si se trata de un propietario o administrador de patios autorizados será objeto de sanción equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes por la primera

vez, en caso de reincidencia la sanción podrá incrementarse hasta cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Artículo 14. Modifíquese el artículo 67 de la Ley 962 de 2005, el cual quedará así:

Artículo 67. Cómputo de tiempo. Para efectos del cobro de los derechos de parqueo de vehículos inmovilizados por las autoridades de tránsito, sólo se podrá computar el tiempo efectivo entre la imposición de la multa y la cancelación de la misma aun cuando esta haya sido mediante la suscripción de acuerdo de pago ante la autoridad correspondiente.

En este sentido, no se tendrá en cuenta el tiempo que le tome al interesado en cumplir con los requerimientos adicionales al mencionado en el inciso anterior, para retirar el automotor.

Artículo 15. Derogatoria y vigencia. Deróguese el artículo 67 de la Ley 962 de 2005. La presente Ley rige a partir de su publicación en el Diario Oficial.

Atentamente,

ALEJANDRO VEGA PÉREZ
Senador de la República

Senador de la República

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 27 de Agosto del año 2025
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley X Acto legislativo
No. 226 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por:
H. Alejandro Vega Pérez.


SECRETARIO GENERAL

SECRETARÍA GENERAL
Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7° No. 8-68, Oficina 703
gleiandro.vega@senado.gov.co www.gleiandrovega.com.co

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS AL PROYECTO DE LEY 226 DE 2025

"Por la cual se establecen medidas sobre la inmovilización de vehículos en el país y se dictan otras disposiciones."

I. OBJETO DEL PROYECTO

El objeto del presente proyecto de ley es establecer medidas que contribuyan a mejorar la situación de la inmovilización de vehículos en el territorio colombiano tanto para los propietarios y conductores como para las autoridades de tránsito en los municipios de todas las categorías.

II. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

La legislación colombiana vigente que rige los servicios de transporte y remolque en grúas con ocasión de la inmovilización de vehículos y de parqueadero que se presta en los denominados “patios” se ha quedado corta frente a los retos que estos servicios plantean día a día en su prestación. Así mismo, la aplicación de algunas de las disposiciones legales vigentes que hoy regulan parcialmente la actividad de grúas y patios no está siendo la esperada por el legislador al momento de su expedición.

Como consecuencia de lo anterior, a la fecha varios municipios del país están enfrentando dificultades derivadas del inmenso número de vehículos abandonados en los patios de inmovilización que no son reclamados por los propietarios o tenedores como consecuencia del costo para recuperarlos, razón por la cual hoy son vistos más como “cementérios” que como lugares de parqueo temporal.

Para solucionar esta problemática que está afectando a miles de ciudadanos es necesario que en la Ley se incluyan herramientas que sirvan para resolver las controversias y dificultades que se pueden presentar durante la prestación de los servicios de grúa y parqueaderos de vehículos inmovilizados, que guíe hacia prácticas que no atenten contra los derechos de los

propietarios de los vehículos y que les den garantías a nivel nacional de que sin importar el municipio en que se encuentren serán tratados en condiciones similares tanto por parte de los particulares que prestan sus servicios a través de contratos suscritos como por las entidades públicas, como por estas últimas, a fin de que los ciudadanos no estén sometidos a condiciones distintas dependiendo del municipio del país en el que haya sido inmovilizado el vehículo, pues ello genera tanto inequidad como inseguridad jurídica.

Para efectos de entender la necesidad y pertinencia de este Proyecto de Ley y contar con un contexto que permita entender cuáles son las dificultades de las que debe ocuparse la norma se analizará la situación desde dos aspectos. El primero, fáctico, a fin de identificar los problemas a que están enfrentados tanto ciudadanos como funcionarios por cuenta del servicio de grúas y patios de inmovilización de vehículos. El segundo, jurídico, con el objetivo de revisar y analizar la normatividad vigente a la luz de las dificultades que se vienen presentando en el territorio nacional con el propósito de evidenciar los ajustes que se requieren para que el país cuente con un marco jurídico idóneo.

- Acumulación de vehículos en los patios de inmovilización.

La acumulación creciente de vehículos en los patios de inmovilización está causando pérdidas económicas no solo a miles de propietarios y tenedores, sino también a los municipios que se ven obligados a sufragar recursos públicos para custodiar y vigilar dichos bienes.

Solo entre las ciudades de Armenia, Bogotá D.C, Bucaramanga, Cali, Cartagena, San José del Guaviare, Leticia, Manizales, Montería, Pereira, Tunja, Villavicencio y Yopal¹, a mayo de 2023 acumulaban en los patios de inmovilización más de 112.377 vehículos, de los cuales 86.517 motocicletas y 25.860 vehículos de los demás tipos.

¹ Ciudades que que atendieron las consultas efectuadas para la estructuración de este Proyecto de Ley.

CONSOLIDADO DE VEHÍCULOS EN PATIOS A MAYO DE 2023	
Municipio	Total
Armenia	878
Bogotá D.C	50.742
Bucaramanga	7.099
Cali	21.370
Cartagena	7.730
San José del Guaviare	57
Leticia	217
Manizales	5.453
Montería	7.145
Pereira	1.000
Tunja	31
Villavicencio	7.775
Yopal	2.880
Total	112.377

Fuente: Elaboración UTL H.S. Alejandro Vega Pérez con datos de las Secretarías de Tránsito municipales.

El hecho de que en apenas 13 de las 32 capitales departamentales del país y que aún sin contar ciudades grandes como Medellín y Barranquilla² sumen más de cien mil vehículos parqueados en los patios de inmovilización de vehículos debe llamar la atención del legislador, máxime cuando, como se mostrará un porcentaje altísimo de estos lleva más de un año allí sin que se hayan completado los trámites para su retiro por parte de propietarios o tenedores.

² Estas ciudades fueron consultadas como parte del estudio para elaborar este Proyecto de Ley, pero no respondieron la petición. Según el informe publicado por la Secretaría de Tránsito de Barranquilla esta ciudad tendría un parque automotor de 214.311 vehículos a junio de 2023. En el caso de Medellín, según el informe Medellín Como Vamos publicado en 2017, a dicho año, en el Valle de Aburrá, sumando carros y motos, circulaban 1'464.328, de los cuales 589.463 eran carros y 875.043 motos, representando un 40% y 60%, respectivamente.

En el caso de Barranquilla, a mayo de 2017 se reportaban 18.741 vehículos en los patios de la ciudad³ mientras que en 2013 se encontraban 4.195⁴, esto es un crecimiento del 78% en apenas 4 años.

Además de lo anterior, comparando tan solo los datos disponibles de Bogotá y Bucaramanga en los últimos diez (10) años, se evidencia que solo entre estas dos ciudades ha habido un incremento del 946% del número de parqueados en los patios de estas dos ciudades.

VEHÍCULOS EN PATIOS 2013 VS 2023				
Municipio	2013	2023	Incremento	% de aumento
Bogotá D.C	4.102	50.742	46.640	1.137%
Bucaramanga	1.430	7.099	5.669	396%
Total	5.532	57.841	52.309	946%

Fuente: Elaboración UTL H.S. Alejandro Vega Pérez con datos del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible⁵ y las Secretarías de Tránsito municipales.

Adicionalmente, el problema con las motocicletas acumuladas en los patios de inmovilización es cada vez más crítico. El número de motocicletas en proporción de los demás tipos de vehículos es entre las 13 ciudades en estudio es un 77% superior, lo que se explica en parte por el incremento del número de motos que cada día se integran al parque automotor⁶ y por el hecho de que para las motos hay más infracciones que generan inmovilización que para el resto de vehículos.

³ El Heraldo, Barranquilla. 2017. Los patios del tránsito, un cementerio de 18.741 vehículos. Disponible en <https://www.elheraldo.co/barranquilla/los-patios-del-transito-un-cementerio-de-18741-vehiculos-366905#:~:text=Como%20un%20cementerio%20se%20pueden,de%20tránsito%20en%20la%20ciudad.>

⁴ Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Bogotá. 2015. Guía ambiental para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil (VfVU) o desintegración vehicular.

⁵ Cifras entregadas por las autoridades de tránsito de estas ciudades al Ministerio de Medio Ambiente y reportadas por esta entidad en la Guía ambiental para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil (VfVU) o desintegración vehicular, publicada en 2015.

⁶ Según informe de Andemos publicado en enero de 2023, la venta de motocicletas nuevas en 2022 creció un 10,9% frente al 2021.

TIPOS DE VEHÍCULOS EN PATIOS A MAYO DE 2023				
Municipio	Motocicletas	Otros tipos de vehículos	Total	% motos
Armenia	853	25	878	97%
Bogotá D.C	32.973	17.769	50.742	65%
Bucaramanga	6.512	587	7.099	92%
Cali	17.354	4.016	21.370	81%
Cartagena	6.848	882	7.730	89%
San José del Guaviare	56	1	57	98%
Leticia	217	-	217	100%
Manizales	4.307	1.146	5.453	79%
Montería	7.002	143	7.145	98%
Pereira	878	122	1.000	88%
Tunja	20	11	31	65%
Villavicencio	6.743	1.032	7.775	87%
Yopal	2.754	126	2.880	96%
Total	86.517	25.860	112.377	77%

Fuente: Elaboración UTL H.S. Alejandro Vega Pérez con datos de las Secretarías de Tránsito municipales.

De acuerdo con lo anterior, salvo los casos de Bogotá y Manizales, en todas las demás ciudades la proporción de motocicletas parqueadas en los patios es de más del 80% en comparación con el resto de vehículos, llegando incluso a superar el 96% en Yopal, Armenia, San José del Guaviare y siendo del 100% en Leticia, Amazonas, lo que demuestra que la medida de inmovilización afecta más a los propietarios y tenedores de motocicletas que al del resto de vehículos.

Adicionalmente, es preocupante que más de 90 mil vehículos llevan más de un año parqueado en los patios de las 13 ciudades que se han estado analizando, esto es el 81% del total de vehículos que están allí, tal como se muestra en la siguiente tabla.

CONSOLIDADO DE VEHÍCULOS CON MÁS DE 1 AÑO EN PATIOS A MAYO DE 2023		
Municipio	Total	% del total de vehículos en patios
Armenia	467	53%
Bogotá D.C	40.684	80%
Bucaramanga	5.627	79%
Cali	16.746	78%
Cartagena	5.852	76%
San José del Guaviare	42	74%
Leticia	136	63%
Manizales	4.555	84%
Montería	6.957	97%
Pereira	350	35%
Tunja	9	29%
Villavicencio	6.632	85%
Yopal	2.490	87%
Total	90.547	81%

Fuente: Elaboración UTL H.S. Alejandro Vega Pérez con datos de las Secretarías de Tránsito municipales.

Más aún, llama la atención que en Montería el 97% de los vehículos que reportaron se encontraban en los patios de la ciudad llevan más de un año y en Yopal, Villavicencio, Manizales y Bogotá tal proporción supera el 80%, seguidas muy de cerca por Bucaramanga, Cali, Cartagena y San José del Guaviare. Es decir que, solo entre las 13 ciudades aquí analizadas, 8 tienen ocupados los patios con un 74% de vehículos que llevan más de un año allí abandonados.

Estos datos, demuestran la dificultad que enfrentan los propietarios y poseedores de vehículos para retirar los vehículos una vez son inmovilizados por cometer infracciones lo que conlleva además a una doble pérdida: la que sufre el patrimonio del sancionado y la que padecen las Secretarías de Tránsito que deben invertir de sus propios recursos para garantizar la custodia y vigilancia de los vehículos que son inmovilizados, pese a que la expectativa real de recuperación de estos por parte de los ciudadanos es muy reducida, lo que termina en un

círculo vicioso en el que el ciudadano no recupera el vehículo inmovilizado y los municipios quedan con la obligación de custodiar bienes que, en muchos casos, ya son inservibles y que, incluso, están causando un daño ambiental al lugar donde se encuentran.

Pese a lo anterior, se identificó que no todas las ciudades están aplicando el procedimiento para la declaratoria de abandono de vehículos previsto en el artículo 128 del Código Nacional de Tránsito. De las 13 ciudades que se han estado revisando, solo Bogotá y Manizales han seguido dicho procedimiento hasta completar la declaratoria de abandono y posterior enajenación de vehículos abandonados durante más de un año en los patios, gracias a lo cual entre las dos ciudades, en los últimos cinco años, han logrado enajenar 4.556 vehículos por un valor total de\$1.348.472.308 pesos y han identificado 6.244 vehículos inservibles que pueden ser vendidos como chatarra, conforme con la Ley.

En esta misma situación, se encuentra la ciudad de Medellín donde, de acuerdo con información de prensa, hay cerca de 50.000 motocicletas inmovilizadas en los tres patios de la Secretaria de Movilidad, entre las cuales se encuentra una de bajo cilindraje desde 2007, cuyo valor actual no superaría los\$2 millones de pesos, y que seguramente no va a ser retirada nunca pues para ello habría que pagar\$94 millones solo de parqueadero, sin contar el monto de la infracción⁷.

- Costos de retiro de vehículos de los patios de inmovilización.

El costo para recuperar los vehículos varía entre los municipios del país por autorización expresa del artículo 168 de la Ley 769 de 2002. Como se mostrará, entre los municipios hay diferencias tanto en el valor del día de patios y de grúas para los distintos tipos de vehículos como en el esquema tarifario de cobro del servicio de parqueadero en los patios.

⁷ Periódico El Colombiano. Medellín, 2023. Los patios del Tránsito de Medellín están desbordados de motos, ¿cuántas hay?. Disponible en <https://www.elcolombiano.com/medellin/no-le-cabe-una-moto-mas-a-los-patios-del-transito-de-medellin-KH21373944>

De acuerdo con la Secretaría Distrital de Movilidad, el esquema tarifario de patios de Bogotá busca promover un retiro rápido de los vehículos para lo cual la tarifa aumenta progresivamente. Así, por ejemplo, el caso de las motocicletas, el primer día de patios cuesta \$36.000, sube a \$49.900 al segundo día y llega a \$78.500, pero a partir del cuarto día y hasta el día 30 en el parqueadero el costo de dejar un día adicional el vehículo en los patios disminuye a \$11.300 por día y, a partir del día 31 en adelante la tarifa diaria de parqueo en los patios se reduce a \$800 pesos.

Un esquema distinto es utilizado en las ciudades de Villavicencio y Montería. En estas ciudades los primeros días de parqueo son más costosos, pero no aumenta como ocurre en Bogotá para los días 2 y 3. Por el contrario, el valor se va reduciendo a medida que pasa el tiempo.

Así, en Villavicencio, la tarifa del primer (1er) día de parqueo en patios de una motocicleta es de \$40.330, esto es casi igual al doble del valor cobrado entre los días 2 y 10 que es de \$23.500, posteriormente disminuye en un 43% entre los días 11 y 30, cuando se cobran \$13.300 diarios, para luego caer a \$2.700 pesos a partir del día 31. En Montería la tarifa diaria de parqueo para las motocicletas va de \$29.774 pesos diarios por el día uno y hasta el 7, disminuye a partir del día 8 hasta el 30 a \$19.334 diarios y cae a partir del día 31 en adelante a \$7.347 diarios.

Otro esquema tarifario completamente distinto es el que se aplica en los patios de la ciudad de Manizales. Allí, el valor de un día de patios baja a partir del día 31 y hasta el 360 en comparación con el costo del día 1 al 30, y luego aumenta desde el día 361 en adelante. Así, del día 1 al 30 la tarifa diaria para una motocicleta es de \$13.400, se reduce a \$3.400 entre los días 31 a 360 y sube desde el día 361 a \$28.000 pesos diarios.

Ahora bien, no todas las ciudades emplean esquemas tarifarios basados en rangos de días. Por el contrario, la regla general hallada es que el costo por día de parqueo en patios es estático. De 15 ciudades, cuyas tarifas se muestran a continuación, 11 mantienen los valores a cobrar iguales, independiente del número de días que lleve el vehículo en los patios.

TARIFA DIARIA POR PARQUEO EN PATIOS ⁸									
Municipio	Rango de días	Motocicletas	Vehículo liviano (automóviles, camionetas) ⁹	Vehículo mediano	Bus y busetas	Vehículos pesados (camiones grandes, tractores, articulados)	Carretillas y carretas	Bicicletas	Costo (sube o baja?)
Armenia	No aplica.	\$8.832	\$22.005	\$30.938	\$44.212		\$4.542	\$4.542	Igual
Barranquilla	No aplica.	\$8.500	\$17.000	\$25.000	\$30.000	\$30.000	\$8.500	\$2.100	Igual
Bogotá D.C	Día 1	\$36.000	\$111.000	\$111.000	\$308.200	\$308.200	\$12.400	\$5.800	
	Día 2	\$49.900	\$116.000	\$116.000	\$322.500	\$322.500	\$12.800	\$6.200	Sube
	Día 3	\$78.500	\$133.100	\$133.100	\$369.700	\$369.700	\$14.700	\$7.000	Sube
	Día 4 al 30	\$11.300	\$44.500	\$44.500	\$123.400	\$123.400	\$5.100	\$2.400	Baja
	Día 31 y siguientes	\$800	\$3.900	\$3.900	\$10.500	\$10.500	\$400	\$400	Baja
Bucaramanga	No aplica.	\$16.599	\$30.262	\$30.262	\$62.106	\$62.106	\$16.589	\$16.589	Igual
Cali	No aplica.	\$17.400	\$34.800	\$34.800	\$86.900	\$104.800			Igual
Cartagena	No aplica.	\$27.066	\$38.666	\$57.999	\$57.999	\$77.332	\$27.066	\$19.333	Igual
San José del Guaviare	No aplica.	\$5.000	\$10.000	\$10.000	\$10.000	\$10.000	\$10.000	\$10.000	Igual
Leticia	No aplica.	\$19.300	\$38.700	\$38.700	\$58.000	\$58.000			Igual
Manizales	Día 1 al 30	\$13.400	\$23.700	\$29.400	\$29.400	\$53.400		\$2.200	
	Día 31 al 360	\$3.400	\$5.900	\$8.800	\$8.800	\$12.700		\$2.000	Baja
	Día 360 y siguientes	\$28.000	\$5.100	\$6.000	\$6.000	\$7.900		\$1.900	Sube para las motos baja para el resto
Medellín	No aplica.	\$14.365	\$28.712	\$28.712	\$28.712	\$28.712	\$10.793	\$10.793	Igual
Montería	Día 1 al 8	\$29.774	\$59.161	\$59.161	\$86.614	\$86.614			

⁸ Las casillas en blanco corresponden a vehículos que no tienen tarifa de acuerdo con la normatividad del municipio respectivo.

⁹ Villavicencio y Yopal consideran en categoría distinta las camionetas, se incluyeron en la de vehículos medianos para efectos de la comparación.

TARIFA DIARIA POR PARQUEO EN PATIOS ⁸								
Municipio	Rango de días	Motocicletas	Vehículo liviano (automóviles, camionetas ⁹)	Vehículo mediano	Buses y busetas	Vehículos pesados (camiones grandes, tractomulas, articulados)	Carretillas y carretas	Bicicletas
Pereira	Día 8 al 30	\$19.334	\$36.734	\$36.734	\$59.934	\$61.867		Sube
	Día 31 y siguientes	\$7.347	\$11.600	\$11.600	\$16.627	\$19.720		Baja
	No aplica.	\$10.000	\$20.000	\$25.000	\$25.000	\$37.000	\$10.000	\$2.500
Tunja	No aplica.	\$19.400	\$30.900	\$30.900	\$30.900	\$46.400		Igual
Villavicencio	Día 1	\$40.330	\$78.600	\$95.900	\$128.700	\$128.700		\$6.800
	Día 2 al 10	\$23.500	\$50.000	\$61.700	\$93.200	\$93.200		\$3.500
	Día 11 al 30	\$13.300	\$23.500	\$32.800	\$63.600	\$63.600		\$2.000
	Día 31 y siguientes	\$2.700	\$4.900	\$5.700	\$6.500	\$6.500		\$400
Yopal	No aplica.	\$13.400	\$14.500	\$18.500	\$22.200	\$25.100	\$25.100	Igual

Fuente: Elaboración UTL H.S. Alejandro Vega Pérez con datos de las Secretarías de Tránsito municipales.

Como se ve en la tabla anterior, no todos los municipios tienen contemplados todos los tipos de vehículos de manera desagregada, especialmente en el caso de las bicicletas para las que en 5 de 15 ciudades analizadas no se encontró dicho valor, es decir que, en esos municipios, los propietarios de bicicletas no tienen claridad acerca del valor de parqueadero.

Además de lo dicho respecto de la diferencia entre los esquemas tarifarios que se aplican entre las distintas ciudades del país explicada previamente, de la información mostrada en la tabla precedente, se destaca que existe una inmensa disparidad en el costo del parqueo de los vehículos inmovilizados.

Así, por ejemplo, el valor del primer día de parqueo de un carro particular oscila entre los \$111.000 pesos en Bogotá a \$14.500 en Yopal, pasando por \$28.712 en Medellín o \$34.800 en Cali, valor que cambia además si se tiene en cuenta el régimen tarifario del distrito capital y, en consecuencia, si el vehículo está en el día 8 de parqueo el valor a pagar por ese día será en esta ciudad de \$44.500, mientras que en las otras ciudades mencionadas deberá seguir

pagando el mismo precio. A continuación se muestra cuál sería el valor a pagar por concepto de patios durante 8 días para un vehículo liviano.

VALOR PARQUEADERO EN PATIOS VEHÍCULO LIVIANO POR 8 DÍAS						
Ciudad	Tarifa por días					Total
	Día 1	Día 2	Día 3	Día 4 al 7	Día 8	
San José del Guaviare			\$10.000			\$80.000
Yopal			\$14.500			\$116.000
Barranquilla			\$17.000			\$136.000
Pereira			\$20.000			\$160.000
Armenia			\$22.005			\$176.040
Manizales			\$23.700			\$189.600
Medellín			\$28.712			\$229.693
Bucaramanga			\$30.262			\$242.096
Tunja			\$30.900			\$247.200
Cali			\$34.800			\$278.400
Cartagena			\$38.666			\$309.328
Leticia			\$38.700			\$309.600
Villavicencio	\$78.600		\$50.000			\$428.600
Montería		\$59.161			\$36.734	\$450.861
Bogotá D.C.	\$111.000	\$116.000	\$133.100		\$44.500	\$582.600
					PROMEDIO	\$262.401

Fuente: Cálculos elaborados por la UTL del H.S. Alejandro Vega Pérez según información de las Secretarías de Tránsito municipales.

La tabla anterior hace patente en primer lugar las enormes diferencias entre los costos que deben asumir por el parqueo en patios los propietarios y tenedores de distintos municipios del país. Mientras en Bogotá pasados 8 días de inmovilización se deben pagar \$582.600 pesos por patios en San José del Guaviare se pagan apenas \$80.000 pesos. En gracia de discusión, se reconoce que la situación de estas dos ciudades es bien distinta incluso respecto al número de vehículos que hay actualmente en los patios.

No obstante, si se comparan dos ciudades de la costa caribe como son Montería y Barranquilla, la diferencia sigue siendo abismal. Mientras en la primera se pagan \$450.861

pesos por 8 días de patios de un vehículo liviano, en la segunda por el mismo concepto solo se deben pagar \$136.000 pesos, es decir, apenas el 30% de lo que se paga en Montería.

Esta misma disparidad ocurre entre las dos ciudades de la Orinoquia analizadas. En Villavicencio se pagan \$428.600 pesos por 8 días de patios de un vehículo liviano. Por ese mismo servicio, en Yopal, Casanare, se pagan \$116.000 pesos, esto es, apenas el 27% de lo que se paga en Villavicencio, estando ante circunstancias equiparables.

Se resalta el efecto que tienen los sistemas tarifarios aplicados en Bogotá, Villavicencio y Montería en los que el primer día de parqueadero es más costoso que en el resto del país. En estas tres ciudades es donde resulta más costoso retirar un vehículo dentro de los primeros 8 días de inmovilización.

Aunque los sistemas de las tres ciudades varían, como ya se explicó, coinciden en imponer unas tarifas más altas los primeros días. La aplicación del sistema por el cual la tarifa disminuye a partir del segundo día -Villavicencio- y del octavo -Montería- tiene un fuerte impacto en el valor a pagar al cabo de una semana. Lo mismo ocurre en el caso de Bogotá cuya tarifa va subiendo desde el primer día para alcanzar un pico en el tercero y a partir de ahí ir disminuyendo, ciudad que resulta ser la más costosa en la comparación de 15 ciudades aquí efectuada.

Al respecto, debe tenerse en cuenta que, de acuerdo con lo informado por las 13 ciudades que atendieron las consultas para este Proyecto de Ley, el tiempo promedio que se toman los propietarios y tenedores para retirar un vehículo de los patios de inmovilización se encuentra entre 4 y 8 días, por lo que la aplicación de sistemas tarifarios que imponen altos costos en el corto plazo resultan muy lesivos para la ciudadanía.

Así mismo, no se puede establecer una relación positiva entre los altos costos los primeros días y un menor número de vehículos abandonados por largos periodos de tiempo. Las ciudades que aplican este tipo de sistemas no reflejan resultados particularmente favorables en comparación con las demás entre el número total de vehículos parqueados en los patios

vs el número de vehículos que llevan más de un año allí abandonados. De hecho, Montería es la ciudad con peor proporción de la muestra analizada al tener un 97% de vehículos en los patios que llevan más de doce meses sin que se hayan agotado los requisitos para el retiro por parte de propietarios o poseedores. Villavicencio y Bogotá tienen este indicador en 85,3% y 80,2%, respectivamente.

En el caso de Manizales, ciudad que también aplica un sistema tarifario en el cual el costo por día del servicio de parqueo en los patios va cambiando en el tiempo, se observa en cambio un resultado favorable en el corto plazo de su aplicación. A diferencia de lo que ocurre con Bogotá Montería y Villavicencio, Manizales ocupa la sexta posición respecto del costo por 8 días de parqueadero en patios de un vehículo liviano, antecedida muy de cerca por las otras dos capitales del eje cafetero: Armenia y Pereira.

Resultados similares a los que se acaban de analizar se presentan al verificar el precio a pagar por concepto de parqueadero en patios durante 8 días para una motocicleta, tal como se muestra a continuación.

VALOR PARQUEADERO EN PATIOS MOTOCICLETAS POR 8 DÍAS						
Ciudad	Tarifa por días					Total
	Día 1	Día 2	Día 3	Día 4 al 7	Día 8	
San José del Guaviare			\$5.000			\$40.000
Barranquilla			\$8.500			\$68.000
Armenia			\$10.000			\$80.000
Pereira			\$10.000			\$80.000
Manizales			\$13.400			\$107.200
Yopal			\$13.400			\$107.200
Medellín			\$14.365			\$114.923
Bucaramanga			\$16.599			\$132.792
Cali			\$17.400			\$139.200
Leticia			\$19.300			\$154.400
Tunja			\$19.400			\$155.200
Villavicencio	\$40.330		\$23.500			\$204.830

VALOR PARQUEADERO EN PATIOS MOTOCICLETAS POR 8 DÍAS						
Ciudad	Tarifa por días					Total
	Día 1	Día 2	Día 3	Día 4 al 7	Día 8	
Cartagena			\$27.066			\$216.528
Bogotá D.C.	\$36.000	\$49.900	\$78.500	\$11.300		\$220.900
Montería		\$29.774			\$19.334	\$227.752
					PROMEDIO	\$136.595

Fuente: Cálculos elaborados por la UTL del H.S. Alejandro Vega Pérez según información de las Secretarías de Tránsito municipales.

La disparidad en los costos de las tarifas de parqueadero en el país se refleja también en el largo plazo y en los efectos que tienen al aplicar los distintos sistemas tarifarios en períodos de tiempo mayores. Así, por ejemplo, en una ciudad como Villavicencio por un vehículo liviano que esté durante un año en los patios se pagarían por más de \$2,6 millones, mientras que en Cartagena serían más de \$14 millones de pesos por el mismo concepto, tal como se muestra a continuación.

VALOR PARQUEADERO EN PATIOS VEHÍCULO LIVIANO POR 365 DÍAS										
Ciudad	Tarifa por días								Total a pagar	
	1	2	3	4 al 7	8 al 10	11 al 30	31 al 360	361 y ss		
Villavicencio	\$78.600		\$50.000			\$23.500	\$4.900		\$2.635.200	
Manizales			\$23.700				\$5.900	\$5.100	\$2.683.500	
Bogotá D.C.	\$111.000	\$116.000	\$133.100		\$44.500		\$3.900		\$2.864.200	
San José del Guaviare				\$10.000					\$3.650.000	
Montería		\$59.161			\$36.734		\$11.600		\$5.134.570	
Yopal				\$14.500					\$5.292.500	
Barranquilla				\$17.000					\$6.205.000	
Pereira				\$20.000					\$7.300.000	
Armenia				\$22.005					\$8.031.825	
Medellín				\$28.712					\$10.479.744	
Bucaramanga				\$30.262					\$11.045.630	
Tunja				\$30.900					\$11.278.500	
Cali				\$34.800					\$12.702.000	
Cartagena				\$38.666					\$14.113.090	
Leticia				\$38.700					\$14.125.500	
								Promedio	\$7.694.251	

Fuente: Cálculos elaborados por la UTL del H.S. Alejandro Vega Pérez según información de las Secretarías de Tránsito municipales.

Si bien se puede entender que la realidad de una ciudad como Leticia es especial por las difíciles circunstancias de conexión con el resto del país, es necesario resaltar que hay una diferencia del 81% entre el costo por el mismo servicio entre esta ciudad y Villavicencio, equivalente a \$11.490.300 que se pagan al año de más en Leticia.

El mismo porcentaje de diferencia, 81%, resulta de la comparación entre las dos ciudades que siguen en los extremos de costos, esto es Manizales como la segunda con el valor más bajo por año de patios para un vehículo liviano y Cartagena como la segunda más cara por el mismo concepto; diferencia que en dinero representa \$11.429.590 pesos para quien tenga un vehículo inmovilizado en patios de Cartagena por más de un año vs. alguien de Manizales en igual situación.

En este mismo sentido, comparando las dos ciudades que siguen en los costos, esto es Bogotá y Cali, se tiene que en esta última se paga un 77% más por año de un vehículo liviano en patios que en Bogotá, esto es \$9.837.800 más en Cali, cifra que sigue siendo desproporcionada si se tiene en cuenta que se trata del mismo servicio durante el mismo período de tiempo.

En segundo lugar, con el ejercicio de comparación de precios de patios por un año para un vehículo liviano, también se pone en evidencia que en las ciudades en las que se implementan sistemas tarifarios en los que el costo del día de patios se va modificando a medida que va pasando el tiempo tienen como resultado un menor valor por concepto de patios en el mediano plazo, independiente de si se adoptan esquemas en los que el precio sube y luego baja, como en Bogotá, si solo baja como en Villavicencio o Montería, o si primero baja y después sube como ocurre en Manizales.

Estas 4 ciudades: Villavicencio, Manizales, Bogotá y Montería, se encuentran entre las 5 primeras donde el servicio de parqueo en los patios cuesta mucho menos que en los municipios donde se implementa una tarifa plana, salvo el caso de San José del Guaviare cuyo

valor por día es el más económico del país estando un 40% por debajo del que se encuentra en el segundo lugar, Yopal.

Esta misma situación evidenciada para los vehículos livianos respecto del valor del parqueadero en patios durante un período de 365 días resulta de aplicar las tarifas vigentes para las motocicletas. Como se observa en la siguiente tabla, para estas también hay una enorme disparidad en el precio a pagar dependiendo del municipio en el que se esté y se presenta igualmente un impacto positivo en el largo plazo al aplicar los esquemas tarifarios por días.

VALOR PARQUEADERO EN PATIOS MOTOCICLETA POR 365 DÍAS										
Ciudad	Tarifa por días								Total a pagar	
	1	2	3	4 al 7	8 al 10	11 al 30	31 al 360	361 y ss		
Bogotá D.C.	\$36.000	\$49.900	\$78.500	\$11.300			\$800		\$736.700	
Villavicencio	\$40.330		\$23.500			\$13.300	\$2.700		\$1.419.630	
Manizales			\$13.400				\$3.400	\$28.000	\$1.664.000	
San José del Guaviare				\$5.000					\$1.825.000	
Montería		\$29.774			\$19.334		\$7.347		\$3.100.037	
Barranquilla				\$8.500					\$3.102.500	
Armenia				\$8.832					\$3.223.680	
Pereira				\$10.000					\$3.650.000	
Yopal				\$13.400					\$4.891.000	
Medellín				\$14.365					\$5.243.340	
Bucaramanga				\$16.599					\$6.058.635	
Cali				\$17.400					\$6.351.000	
Leticia				\$19.300					\$7.044.500	
Tunja				\$19.400					\$7.081.000	
Cartagena				\$27.066					\$9.879.090	
								Promedio	\$7.694.251	

Fuente: Cálculos elaborados por la UTL del H.S. Alejandro Vega Pérez según información de las Secretarías de Tránsito municipales.

En conclusión, se destaca dos ciudades son las que presentan tanto en el corto como en el largo plazo las mejores tarifas: Manizales y San José del Guaviare. Con sistemas tarifarios completamente distintos en ambas los propietarios y poseedores de vehículos que están

inmovilizados en estas ciudades pagan mucho menos dinero por concepto del parqueadero en patios por inmovilización causada por haber cometido una infracción de tránsito.

Sin embargo, teniendo en consideración que la tarifa plana que se utiliza en San José del Guaviare es demasiado baja en comparación con las del resto del país y que pretender imponer vía ley un precio podría afectar las finanzas de los municipios, en este Proyecto de Ley se propone que el Ministerio de Transporte implemente un esquema tarifario por rangos de días en el que el precio del día de patios se vaya modificando con el pasar de los días de manera que se incentive el retiro de los vehículos inmovilizados en beneficio tanto del patrimonio de los particulares como de los municipios.

De otro lado, es necesario detenerse en la proporcionalidad de los costos de retiro de las motocicletas teniendo en consideración el tamaño de estas. Para ello, se muestra a continuación el mismo ejercicio del valor del servicio de parqueadero por un periodo de 365 días para una moto en las 15 ciudades que se revisó para vehículos livianos.

A efectos de establecer la proporcionalidad entre el costo de los patios para los motos vs los demás tipos de vehículos, a continuación se muestra la diferencia porcentual al comparar el resultado de los dos ejercicios ya realizados por un año de patios de un vehículo liviano vs una moto.

Valor servicio de parqueo en patios por 365 días			
Ciudad	Motocicletas	Vehículo liviano	Diferencia %
Bogotá D.C.	\$736.700	\$2.864.200	26%
Villavicencio	\$1.419.630	\$2.635.200	54%
Manizales	\$1.664.000	\$2.683.500	62%
San José del Guaviare	\$1.825.000	\$3.650.000	50%
Montería	\$3.100.037	\$5.134.570	60%
Barranquilla	\$3.102.500	\$6.205.000	50%
Armenia	\$3.223.680	\$8.031.825	40%
Pereira	\$3.650.000	\$7.300.000	50%
Yopal	\$4.891.000	\$5.292.500	92%
Medellín	\$5.243.340	\$10.479.744	50%
Bucaramanga	\$6.058.635	\$11.045.630	55%

Valor servicio de parqueo en patios por 365 días			
Ciudad	Motocicletas	Vehículo liviano	Diferencia %
Cali	\$6.351.000	\$12.702.000	50%
Leticia	\$7.044.500	\$14.125.500	50%
Tunja	\$7.081.000	\$11.278.500	63%
Cartagena	\$9.879.090	\$14.113.090	70%
Promedio	\$7.694.251		

Fuente: Cálculos elaborados por la UTL del H.S. Alejandro Vega Pérez según información de las Secretarías de Tránsito municipales.

De la anterior comparación se tiene que 13 de las 15 ciudades analizadas en este apartado tienen una tarifa del servicio de parqueadero para motocicletas en patios de inmovilización que representa un 50% o más de lo que pagaría un vehículo liviano por el mismo servicio. Incluso en Yopal el parqueo de una moto en patios por un año vale un 92% de lo que corresponde al costo del mismo servicio para un carro, lo que pone en evidencia una desproporción injustificada, si se tiene en cuenta que la motocicleta ocupa apenas el 25% del espacio que usa un vehículo liviano.

Así mismo, el costo por traslado hacia los patios de inmovilización en grúas es alto si se tiene en consideración el costo que se carga por el mismo servicio a vehículos livianos.

PRECIO GRÚA A MAYO DE 2023			
CIUDAD	MOTOCICLETAS	VEHÍCULOS LIVIANOS	DIFERENCIA %
ARMENIA	No reportó	No reportó	
BARRANQUILLA	\$84.000	\$167.000	50%
Bogotá D.C	\$162.400	\$177.900	91%
Bucaramanga	\$90.904	\$191.102	48%
Cali	\$69.600	\$104.800	66%
Cartagena	\$77.332	\$154.664	50%
San José del Guaviare	No reportó	No reportó	
LETICIA	No reportó	No reportó	
MANIZALES	\$85.500	\$193.300	44%

PRECIO GRÚA A MAYO DE 2023			
CIUDAD	MOTOCICLETAS	VEHÍCULOS LIVIANOS	DIFERENCIA %
Medellín	\$71.675	\$211.888	34%
Montería	\$98.214	\$262.936	37%
Pereira	\$70.000	\$156.000	45%
Tunja	\$116.000	\$154.700	75%
Villavicencio	\$61.900	\$126.100	49%
Yopal	\$41.400	\$82.600	50%

Fuente: Cálculos elaborados por la UTL del H.S. Alejandro Vega Pérez según información de las Secretarías de Tránsito municipales.

De acuerdo con lo anterior, de 12 ciudades de las que se tiene información sobre el costo del servicio del traslado en grúa solo en 2 de ellas este se encuentra por debajo del 40% de lo que cuesta el mismo servicio para la categoría inmediatamente siguiente que es vehículos livianos. Teniendo en cuenta el volumen y peso de las motocicletas en comparación con los vehículos de cuatro o más ruedas, nuevamente estamos ante una desproporción injustificada, dado que incluso, como se verá más adelante, el Ministerio de Transporte ha avalado que en un mismo traslado se lleven simultáneamente varias motocicletas, por lo que no tiene sentido lo que ocurre en ciudades como Bogotá o Tunja donde el costo por el traslado de las motos equivale al 91 y 75% respectivamente de lo que cuesta trasladar un automóvil.

En este punto, debe tenerse en consideración además que el precio de una motocicleta de bajo cilindraje está entre \$5 y \$8 millones de pesos, y que una gran parte de quienes adquieren este tipo de vehículos lo hacen a través de créditos que normalmente van entre 60 a 72 meses por lo que las cuotas mensuales muchas veces son casi iguales a los costos de retiro de los patios.

Así mismo, a la hora de establecer las tarifas para los patios y grúas de las motocicletas debe considerarse que la moto se ha convertido en el medio de transporte por excelencia de las personas de menores ingresos y capacidad adquisitiva. El 91,4% de los hogares con moto se encuentra en estratos bajo-bajo a medio bajo, mientras que solo el 4,6% se ubica en zonas de

estratos medio a alto; lo que evidencia la importancia que tiene este vehículo para los hogares de menores ingresos del país.

Además, es necesario considerar que para un importante grupo de propietarios de motocicletas estas constituyen no solo su medio de transporte sino, más aún, su herramienta de trabajo. Según cálculos de la ANDI, unas 2,6 millones de personas utilizan este vehículo para realizar sus labores como domiciliarios, mensajeros, repartidores de correo o periódicos; si se toma un promedio de 3 personas por familia, se tiene que mediante la tenencia de una motocicleta se apoya la subsistencia de más de 7,8 millones de colombianos¹⁰.

Por estas razones, al cargar con costos tan altos a los propietarios de motocicletas que, en gran parte cuentan con menos ingresos y menores posibilidades de acceder a empleos mejor remunerados, respecto del resto de la población, termina por profundizar la brecha de desigualdad y por convertirse en una trampa más de la pobreza pues al propietario de moto que le inmovilizan la motocicleta y no cuenta con los recursos para sacarla de los patios no solo termina perdiendo su medio de transporte, sino, en muchos casos, su herramienta de trabajo, por lo que la normatividad vigente debe responder a dicha realidad, sin que ello signifique la renuncia por parte del Estado a los mecanismos para hacer los correctivos que correspondan ante las infracciones de las normas de tránsito.

- Impacto ambiental de la acumulación de vehículos en los patios de inmovilización.

El abandono de vehículos en los patios del país tiene un enorme impacto en el medio ambiente. Por los materiales de los que están hechos los vehículos al encontrarse en estado de abandono y al estar normalmente a la intemperie, contaminan la tierra, el aire y las capas

de agua (superficiales y subterráneas), dando origen al fenómeno denominado “lluvia ácida”¹¹.

De acuerdo con la Secretaría Distrital de Movilidad, los materiales que más contaminan de los vehículos son los metales pesados, como el plomo y el cromo, los cuales se encuentran tanto en las partes de aquellos como en las pinturas que los recubren, lo que quiere decir que todos los vehículos inmovilizados y/o abandonados en los patios son un foco permanente de contaminación.

Según el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en los patios es común registrar residuos peligrosos tales como aceites y combustibles sobre las superficies en las cuales se han dispuesto los vehículos. Parte de dichos residuos son arrastrados por las aguas lluvias y llevados a corrientes superficiales, mientras que otra parte se filtra al agua del suelo y por esta vía puede afectar aguas subterráneas.

Adicionalmente, el impacto de varios vehículos abandonados en el mismo lugar es mayor, pues se contamina a gran medida el ambiente que los rodea, esto es el ambiente receptor, afectando tanto el aire, el suelo, las aguas, como generando contaminación visual¹² y focos de acumulación de vectores transmisores de enfermedades.

Como señaló el secretario Tránsito y Seguridad Vial de Barranquilla en 2017, el problema de abandono de vehículos en los patios de tránsito en el país es también un tema de salubridad pública pues estos espacios son foco de criaderos de mosquitos¹³. Este insecto es el principal transmisor del dengue, enfermedad que ya ha sido la causa de muerte de 18 personas en el país a mayo de 2023¹⁴ y por cuya epidemia entre 2019 y 2020 se registraron 103 muertos y 168. 918 casos confirmados, por lo que es más que evidente la necesidad de mejorar la

¹⁰ Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, ANDI. 2019. Estudio Nacional Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país, Vol. 2. p. 26.

¹¹ Secretaría Distrital de Movilidad, Bogotá, D.C. 2022. Disponible en <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/search/content/www.superbid.com.co>
¹² Inforeg, 2021. Buenos Aires, Argentina. Los autos abandonados y el impacto ambiental.
¹³ El Heraldo, Barranquilla. 2017. Los patios del tránsito, un cementerio de 18.741 vehículos. Disponible en <https://www.elheraldo.co/barranquilla/los-patios-del-transito-un-cementerio-de-18741-vehiculos-366905>
¹⁴ Ministerio de Salud y Protección Social, Bogotá. 2023. Alerta epidemiológica por dengue en Colombia. Disponible en <https://www.minsalud.gov.co/Paginas/Alerta-epidemiologica-por-dengue-en-Colombia.aspx>

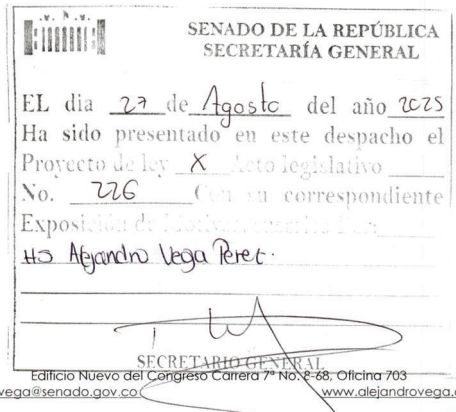
normatividad que permita a las autoridades territoriales salir de los más de noventa mil vehículos que hace más de un año están abandonados solo en 13 ciudades, sin contar con aquellas de las que no se tiene información. A fin de que salir de esta cantidad de vehículos acumulados en los patios del país debe considerarse el potencial de recuperación del material del que están hechos, especialmente el acero. El reciclaje de una tonelada de este material permite ahorrar 1.100 kilogramos de mineral de hierro, 630 kilogramos de carbón y 55 kilogramos de caliza¹⁵. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible ha estudiado esta situación y ha establecido que la proporción de masa factible recuperar de vehículos es, en promedio, del 90% en el caso de vehículos livianos y del 97% para el caso de motocicletas¹⁶. En atención a esta necesidad urgente, en este proyecto de Ley se propone una modificación a lo dispuesto en el artículo 128 del Código Nacional de Tránsito Terrestre a fin de agilizar el procedimiento de enajenación como chatarra de los vehículos que presenten alto deterioro o sean inservibles. B. Revisión y ajustes a la normatividad vigente. A continuación se revisará la normatividad vigente que regula los servicios de grúas y patios de inmovilización con el propósito de establecer cuáles son los ajustes que se requieren a fin de que garanticen los derechos de los propietarios y tenedores de vehículos y el ejercicio del deber de controlar el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de las autoridades competentes. ¹⁵ Infoleg, 2021. Buenos Aires, Argentina. Los autos abandonados y el impacto ambiental. ¹⁶ Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, Bogotá. 2015. Guía ambiental para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil (VFVU) o desintegración vehicular.	a. Ley 769 de 2002, por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre. • Artículo 2 del Código Nacional de Tránsito. Mediante este artículo se definen los términos de grúa y parqueadero, así: <i>“ARTÍCULO 2º. DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: (...)</i> <i>Grúa: Automotor especialmente diseñado con sistema de enganche para levantar y remolcar otro vehículo. (...)</i> <i>Parqueadero: Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos. (...)”</i> En primer lugar, respecto de la definición de grúa es necesario señalar que, contrario al común entendimiento de dicha palabra. La definición dada en el artículo 2 no incluye todos los vehículos que prestan el servicio de transporte de vehículos a los patios de inmovilización. Al respecto, el Ministerio de Transporte ha señalado: Hay que modificar la definición para que incluya otros vehículos que transportan vehículos en planchones o plataformas hacia los patios de inmovilización. En segundo lugar, se destaca que la definición de parqueadero es general. Ni el Código Nacional de Tránsito Terrestre, ni las demás normas expedidas incluyen una definición específica para el concepto de patios o parqueaderos destinados al aparcamiento de vehículos como consecuencia de una orden de inmovilización expedida por autoridad competente. En consecuencia, en este proyecto se propone adicionar una definición específica para este tipo de lugares. • Artículo 72 del Código Nacional de Tránsito. Respecto de la actividad de las grúas, el artículo 72 del Código incluye las siguientes disposiciones sobre el remolque de vehículos:
<i>“ARTÍCULO 72. REMOLQUE DE VEHÍCULOS. Solamente se podrán remolcar vehículos por medio de una grúa destinada a tal fin. En caso de una urgencia, un vehículo varado en vía urbana podrá ser remolcado por otro vehículo, sólo para que despeje la vía.</i> <i>En vías rurales, un vehículo diferente de grúa podrá remolcar a otro tomando las máximas precauciones y teniendo en cuenta las siguientes reglas:</i> <i>Cuando el vehículo es halado por medio de cable, la distancia entre los dos (2) vehículos debe estar entre tres (3) y cuatro (4) metros.</i> <i>Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados si no mediante una barra o un dispositivo especial.</i> <i>No se hará remolque en horas de la noche, excepto con grúas.</i> <i>El vehículo remolcado deberá portar una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas.</i> <i>No se podrá remolcar más de un vehículo a la vez”.</i> Una preocupación constante de los propietarios y tenedores de vehículos que son inmovilizados en las vías nacionales tiene que ver con la posibilidad de que en una misma grúa se lleven varios vehículos. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 72 aquí citado, no es posible remolcar más de un vehículo a la vez. Sin embargo, es frecuente ver varias motocicletas e incluso carros pequeños y motos al mismo tiempo sobre una grúa y un carro más llevado arrastrado con cable, situación respecto de la cual el Ministerio de Transporte se ha expresado en varios sentidos: En 2019, mediante concepto expedido en el Radicado No. 20191340407521 del 27 de agosto de 2019, el Ministerio señaló que la restricción de la que trata el artículo 72 solo aplica para el enganche de los vehículos grúa que corresponden con la definición dada en el artículo 2 del Código Nacional de Tránsito, esto es: <i>“Automotor especialmente diseñado con sistema de enganche para levantar y remolcar otro vehículo”</i>, mas no para los que el Ministerio señala como <i>vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma</i>, para los cuales, según la entidad, no existe disposición legal ni reglamentaria que determine la cantidad de carga que se puede transportar en ellos y la carga que sea transportada en ellos, que podrían ser	entonces por ejemplo varias motocicletas, no debe superar los límites de peso definidos en la ficha de homologación del vehículo¹⁷. En el mismo concepto expedido en 2019, el Ministerio aclaró que: <i>“Debemos indicar, que no es procedente remolcar motocicletas toda vez que por su diseño no cuentan con estabilidad propia o no pueden mantener su posición de equilibrio, razón por la cual para su inmovilización, se requiere que estas sean transportadas, lo que solo es procedente en un vehículo clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma.”</i> (Resaltado fuera del original) Con lo anterior, el Ministerio habría cambiado la postura respecto del tipo de vehículo en el que se pueden transportar las motocicletas a los patios, expresada en concepto con radicado 20151340281641 del 2015 en el que además aclaró que no existe limitación sobre el número de motos que se pueden llevar simultáneamente. El tenor literal de lo dicho por la entidad es el siguiente: <i>“Conforme a su primera consulta, cuando se trata de inmovilización de motocicletas estas deberán ser transportadas en una grúa, no existe disposición legal ni reglamentaria que determine la cantidad de éstas, que pueden trasladarse en un mismo momento en una grúa para efectos de su inmovilización cuando a ello haya lugar, y sobre los daños que se puedan causar durante la inmovilización y transporte de los vehículos a los patios, como antes se le mencionó, la Resolución 3027 de 2010 que adopto el Manual de Infracciones de Tránsito, establece los parámetros que se deben seguir desde que inicio la inmovilización hasta que se lleva a los patios el vehículo inmovilizado y señala quien tienen la responsabilidad de responder”.</i> (Resaltado fuera del original) Lo dicho en 2015 respecto de la cantidad de vehículos que se pueden llevar al mismo tiempo contrasta con lo que había expresado la entidad previamente, en el concepto 200913404181201 de 2009, en el que el Ministerio señaló la diferencia entre los verbos transportar y remolcar para efectos del traslado, y dejó claro que en el planchón solo puede ir un vehículo: ¹⁷ Ministerio de Transporte. Radicado No. 20191340407521 del 27 de agosto de 2019.

“El vehículo sobre el planchón va siendo transportado, otro vehículo necesariamente debe ser remolcado. 3. El vehículo transportado es aquel que está sobre el planchón. Según el Diccionario Larousse, el significado de Remolcar es: “Arrastrar una embarcación o vehículo por medio de un cabo o cuerda”. (...) 5. y 6. El espacio del planchón solo permite el transporte de un vehículo y el enganche o remolque de más de un vehículo no está permitido.” (Subrayado fuera del original) De lo dicho por el Ministerio en los tres conceptos aquí estudiados se hacen evidentes varias contradicciones. La primera, respecto del vehículo en el cual deben ser trasladadas las motocicletas a los patios. Si bien el Ministerio se ha esforzado en señalar que las grúas que corresponden al concepto del Código Nacional de Tránsito son distintas a los camiones con carrocería tipo planchón o plataforma, en el concepto de 2015 señaló que las motocicletas deben ser transportadas en una grúa, mientras que en el concepto de 2019 señaló, que por no poder ser remolcadas, el transporte de motos hacia los patios solo es procedente en un vehículo clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma. Si estos términos han generado este tipo de confusiones en el Código de Tránsito debe quedar lo suficientemente claro que las motocicletas no pueden ser remolcadas y que su transporte solo podrá hacerse en camiones con carrocería tipo planchón o plataforma, que pueden o no tener el mecanismo de enganche. Así mismo, hay que resolver vía legal la cuestión respecto de cuántos vehículos se pueden llevar a simultáneamente bien sea en una grúa o en un camión con planchón o plataforma. El mismo Ministerio ha emitido conceptos diversos sobre el tema, mientras en el concepto de 2009 se señaló que en el vehículo tipo planchón solo se podía llevar un vehículo a la vez, en los demás conceptos se indicó que no hay restricciones respecto de la cantidad de vehículos	que se puedan llevar transportados sobre el planchón, siempre que se respete la capacidad de carga del vehículo transportador según la Resolución de homologación respectiva. De lo anterior, es claro que hay una necesidad de unificación y se debe aclarar que en el caso de los vehículos distintos a motocicletas o similares no podrá trasladarse más de uno simultáneamente y, para el caso de las motos, bicicletas y patinetas eléctricas, debe dejarse la orden para que el Ministerio vía reglamentaria se ocupe de señalar una cantidad máxima de este tipo específico de vehículos que puedan trasladarse al mismo tiempo, dependiendo no sólo de la capacidad de carga del vehículo transportador sino, además, que se establezcan medidas para evitar que las motocicletas terminen siendo transportadas recostadas unas sobre otras, pues esto puede dañar dichos bienes durante el recorrido hacia los patios. • Artículo 125 del Código Nacional de Tránsito. Sobre el traslado de vehículos con orden de inmovilización hacia los patios se dispone: “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. 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 suspensión o cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta. 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. 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 al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales. 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 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. PARÁGRAFO 6. El propietario del vehículo será el responsable del pago al administrador o al propietario del parqueadero por el tiempo que estuvo inmovilizado el vehículo. PARÁGRAFO 7. Los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito correspondiente en resolución que determinará lo ateniende.” En primer lugar, se destaca que en el primer inciso del parágrafo 1 no se dice nada respecto de la responsabilidad que le atañe al propietario o administrador del patio si el vehículo es	retirado por alguien distinto al propietario del vehículo o al infractor, contrario a lo que sí ocurre en el siguiente inciso en el cual sí se establece que deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo. En consecuencia, en este Proyecto de Ley se propone la modificación de lo dispuesto en el artículo 125 del Código Nacional de Tránsito a fin de aclarar que le cabe responsabilidad al propietario o el poseedor del vehículo que entregue el vehículo no solo sin contar con la orden de la autoridad competente sino sin verificar la propiedad o tenencia del bien de acuerdo con la Ley. En segundo lugar, se evidencia que, aunque en el segundo inciso del parágrafo primero del artículo 125 del Código Nacional de Tránsito se señala la obligación del propietario o administrador del patio de responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo, no se establece un término para dar solución al afectado, razón por la cual en este proyecto de Ley se definirá un plazo máximo e improrrogable de dos (2) meses calendario para responder. Este término se establece considerando que para que inicie la actuación debe mediar una petición de parte del ciudadano afectado para cuya respuesta el propietario o administrador del patio tiene un plazo de quince (15) días hábiles, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 1437 de 2011. Adicionalmente, se tiene en cuenta que en algunos casos se puede requerir una extensión de dicho plazo para efectos de verificación de la solicitud, lo que, de conformidad con el parágrafo del mismo artículo, no podrá exceder del doble del inicialmente previsto, es decir un plazo máximo de cuarenta y cinco (45) días hábiles para responder la petición al ciudadano, que equivalen aproximadamente a un mes y medio. Además de este plazo, se considera prudente un lapso de otras dos semanas para que se adelanten los trámites para pagar efectivamente al afectado la reparación del daño causado, según lo que se establezca. Adicionalmente, se aclarará en el artículo que sobre la decisión que se tome serán procedentes los recursos administrativos contemplados en el Código de Procedimiento

Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, habida cuenta que se trata de una actividad pública ejercida por un particular como consecuencia de una autorización dada para ello por parte de una entidad pública, sin perjuicio de las acciones judiciales a las que tiene derecho el afectado si no queda conforme con la respuesta. Por último, en este artículo se considera necesario aclarar que si el infractor subsana la falta y se presenta ante la autoridad de tránsito esta no podrá poner trabas que impidan que este retire el vehículo, con lo cual se busca evitar que se dilate la entrega de los vehículos injustificadamente o por razones que no correspondan al propietario o tenedor y que si le ocasionen más costos de parqueadero en los patios. Se propone • Artículo 127 del Código Nacional de Tránsito. Respecto de la inmovilización de vehículos mal estacionados se señala: <i>“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.</i> <i>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.</i> <i>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.</i>	<i>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. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.</i> <i>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.</i> <i>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.</i> <i>La Superintendencia de Transporte vigilará lo correspondiente a los cobros por el retiro del equipo de bloqueo.”</i> En el primer inciso del artículo transcrito se establece la posibilidad de bloquear o retirar los vehículos que la autoridad de tránsito encuentre mal estacionados. Teniendo en consideración que la misma norma dispone que si el infractor se encuentra en el sitio no habrá lugar a la inmovilización, y que en el parágrafo primero se utiliza la expresión presentarse se aclarará que en caso de que el infractor se presente en el sitio de la inmovilización, antes de que se haya ido el vehículo transportador hacia los patios, no habrá lugar al traslado sino solo a la imposición de la orden de comparendo. El parágrafo 3 del artículo 127 del Código Nacional de Tránsito fue adicionado mediante la Ley 2283 de 2023 con el propósito de incentivar el uso de mecanismos distintos al traslado a patios en grúas, pero que sirvan igualmente para disuadir y sancionar a quienes estacionan en las vías públicas del país, propósito que se comparte por parte de los autores de este Proyecto de Ley. Sin embargo, se ajustará lo dispuesto en el tercer inciso de este parágrafo por el cual se exige realizar el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito como requisito para retirar el equipo de bloqueo, en tanto es un requisito de imposible cumplimiento. Dado que la agenda de estos cursos está determinada por la capacidad de los organismos de tránsito y
que estos requieren en muchos casos un agendamiento que puede tomar varios días, no tendría sentido esperar hasta que el infractor pueda hacer el curso para entonces si poder retirar el cepo o el mecanismo que se considere pertinente para la inmovilización en el sitio. • Artículo 128 del Código Nacional de Tránsito. El artículo 128 del Código Nacional de Tránsito fue sustituido por el artículo 1 de la Ley 1730 de 2014, quedando la redacción de dicha norma, así: <i>“Artículo 128. Disposición de los vehículos inmovilizados. Si pasado un (1) año, sin que el propietario o poseedor haya retirado el vehículo de los patios y no haya subsanado la causa que dio origen a la inmovilización y no esté a paz y salvo con la obligación generada por servicios de parqueadero y/o grúa, la autoridad de tránsito respectiva, deberá:</i> <i>Publicar por una vez en un periódico de amplia circulación nacional y en el territorio de la jurisdicción del respectivo organismo de tránsito, el listado correspondiente de los vehículos inmovilizados desde hace un (1) año como mínimo y que aún no han sido reclamados por el propietario o poseedor, para que dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la publicación, el propietario y/o poseedor del vehículo se presente a subsanar la causa que dio lugar a la inmovilización y a su vez, cancelar lo adeudado por concepto de servicios de parqueadero y/o grúa y luego se proceda a autorizar la entrega del vehículo.</i> <i>Vencido este término para reclamar el vehículo, si el propietario o poseedor no han subsanado la obligación por la infracción que dio lugar a la inmovilización y los servicios de parqueadero y/o grúa pendientes, se autoriza al organismo de tránsito para que mediante acto administrativo declare el abandono del vehículo inmovilizado. Acto administrativo que deberá garantizar el derecho a la defensa, conforme a lo establecido en las normas del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.</i> <i>Para tal efecto créese la figura de declaración administrativa de abandono, la cual consiste en declarar la renuencia del propietario o poseedor de retirar el vehículo del parqueadero y a su vez, asumir la obligación adeudada por concepto de los servicios prestados por concepto de parqueadero y/o grúa con el correspondiente organismo de tránsito que la declare. Siendo así, el organismo</i>	<i>de tránsito podrá proceder a la enajenación del vehículo para sustituirlo por su equivalente en dinero.</i> <i>En el acto administrativo deberá hacerse un recuento del tiempo que ha pasado el vehículo inmovilizado en el parqueadero respectivo y cualquier otra circunstancia que llegue a probar el desinterés del infractor o titular de derecho real de dominio frente al bien y por ende declarar el abandono del mismo. Además, dentro del contenido del acto administrativo se ordenará informar al organismo de tránsito donde se encuentra inscrito el vehículo para que adopte las decisiones necesarias.</i> <i>En cuanto a la notificación se tendrá en cuenta, que debe hacerse al propietario o poseedor, al titular del derecho real de dominio del vehículo, garantizando el debido proceso y el derecho de defensa. Cuando se trate de vehículos de servicio público, el acto administrativo de declaración de abandono, también deberá notificarse a la empresa transportadora, por las implicaciones que de la decisión puedan derivarse. En el proceso de cobro coactivo en la cual responderá como deudora solidaria.</i> <i>Ejecutoriado el acto administrativo que declare el vehículo en abandono, el organismo de tránsito que lo declara, podrá enajenarlo mediante cualquiera de los procedimientos autorizados por el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, ya sea por unidad o por lotes, previa tasación del precio unitario de cada vehículo.</i> <i>Con el objetivo de respetar el derecho de propiedad y dominio, se autoriza al organismo de tránsito correspondiente, para crear una cuenta especial, en una de las entidades financieras que existan en el lugar, donde se consignen los dineros individualizados de cada propietario o poseedor del vehículo producto de la enajenación del bien y de la cual se efectuarán las deducciones a las que esta dio lugar. Los recursos del propietario o poseedor depositados en esta cuenta, podrán ser objeto de embargo via cobro coactivo y de existir un remanente este debe ser puesto a disposición del dueño del automotor. Los dineros no reclamados serán manejados por la entidad de carácter nacional responsable de la ejecución de la política pública de seguridad vial, su caducidad será de cinco (5) años.</i> <i>Cuando sobre el vehículo se haya celebrado un contrato de leasing, prenda, renting o arrendamiento sin opción de compra, se le dará al locatario, acreedor prendario o arrendatario el mismo tratamiento que al propietario para que este pueda hacer valer sus derechos en el proceso.</i>

<i>El anterior procedimiento no será aplicado a los vehículos que hayan sido inmovilizados por orden judicial, los cuales seguirán el procedimiento señalado por la ley, caso en el cual la autoridad judicial instructora del proceso respectivo tendrá que asumir el costo del servicio de parqueadero y/o grúa prestado hasta el día que el vehículo sea retirado del parqueadero.</i> <i>La autoridad administrativa de carácter departamental, municipal o distrital, procederá a estudiar la viabilidad de condonación de las deudas generadas por todo concepto, a fin de sanear la cartera y permitir los trasposos y cancelaciones de las licencias de tránsito en el proceso de declaración administrativa de abandono.</i> <i>En todo caso los vehículos que presenten alto deterioro o sean inservibles como consecuencia del agua, el sol y otros factores recibidos en los parqueaderos como resultado de choque o infracción, serán enajenados como chatarra, previo dictamen de un perito adscrito al organismo de tránsito respectivo. El producto de la enajenación seguirá el mismo procedimiento del inciso 8o de este artículo.</i> <i>PARÁGRAFO. Las disposiciones de la presente ley se aplicarán sin perjuicio en concordancia con lo previsto en la Ley 1630 de 2013 en todo lo aplicable en materia fiscal, de tránsito y ambiental.”</i> La Ley 1730 de 2014 fue expedida en virtud de la decisión de la Corte Constitucional en Sentencia C-474-05 de 10 de mayo de 2005, con ponencia del Magistrado Humberto Antonio Sierra Porto, por la cual el artículo original fue declarado inexecutable por considerar que era lesiva del derecho de propiedad privada, por lo que las modificaciones que se hagan al artículo 128 del Código Nacional de Tránsito deberán tener en consideración lo dicho por la Corte. Mediante el nuevo artículo precitado, se pretendió establecer un procedimiento completo que permitiera sanear la cartera y evacuar el alto stock de inventario en los parqueaderos, sin atentar contra la propiedad privada de los ciudadanos, de forma que, si luego de un año el infractor o propietario haya retirado el vehículo de los patios la autoridad de tránsito inicie el procedimiento para que mediante acto administrativo declare el abandono del vehículo inmovilizado.	Pese a la buena intención, pasados 9 años de la expedición de la Ley 1730 de 2014 es claro que el objetivo de la norma no se ha cumplido y, por el contrario el problema de los vehículos abandonados en los patios ha venido incrementando consistentemente. Como se mostró previamente en esta exposición de motivos, en tan solo 13 de las 32 capitales departamentales del país, sin contar ciudades grandes como Medellín y Barranquilla, suman más de cien mil vehículos parqueados en los patios de inmovilización de vehículos y, de estos, el 81% ya llevan más de un año allí abandonados, lo que muestra que hay el procedimiento que se creó en 2014 debe ser objeto de ajustes que permitan agilizar su aplicación, respetando en todo caso los derechos de los propietarios y tenedores de vehículos. En primer lugar, teniendo en cuenta que el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo ya permite la notificación por medios electrónicos, se considera necesario y adecuado para los propósitos de garantizar los derechos de los infractores y dar agilidad al procedimiento que las notificaciones de que trata el artículo 128 se hagan a la dirección de correo electrónico asociada al vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, de manera que si el propietario no puede acceder a la publicación en el medio de comunicación nacional de que trata el primer inciso de la misma norma, tenga otro mecanismo para enterarse del trámite y tenga la oportunidad de presentarse ante la autoridad para retirar el vehículo. El artículo 128 del Código de Tránsito hace referencia a la creación de una cuenta especial en una entidad financiera donde se consignen los dineros individualizados de cada propietario o poseedor del vehículo que esté abandonado, lo cual implica un desgaste administrativo para los organismos y autoridades de tránsito, especialmente si se considera que estamos ante una situación que implicaría abrir miles de cuentas bancarias para el efecto, y añade otro costo adicional a los que ya se generan por cuenta de la inmovilización de vehículos. Por otra parte, en la Ley 1730 de 2014 no se determinó cómo se haría el pago de las deudas por concepto de impuestos o tasas a favor del municipio o departamento donde se encuentra matriculado el vehículo declarado abandonado, razón por la cual en este Proyecto de Ley se
propone incluir una disposición por la cual se permita deducir dichas acreencias de los recursos que resulten de la enajenación luego de la declaratoria de abandono y el posterior traslado hacia la entidad territorial titular de dichos conceptos. Tampoco se dijo nada respecto de quien debe asumir los costos asociados a los trámites de cancelación de matrícula o traspaso según apliquen, una vez se surta la enajenación. Para corregir esta situación, se propone que, si se trata de venta de vehículos inservibles la cancelación de la matrícula se pagará con el producto de la enajenación y, si se trata de vehículos que aún pueden seguir en circulación, será el comprador quien deberá asumir el costo del traspaso de la propiedad del bien. Por otro lado, el artículo 128 prevé un plazo de 5 años para que se puedan poner a disposición de la Agencia Nacional de Seguridad Vial los recursos que no sean reclamados por los propietarios o infractores de vehículos. Dicho término se reduce a 3 años, teniendo en consideración el término de prescripción sobre los bienes muebles establecido actualmente en el Código Civil colombiano. b. Resolución 20223040045295 de 2022 del Ministerio de Transporte, por medio del cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte. • Literales J.05 y J.06 del Artículo 8.5.1. de la Resolución 20223040045295 de 2022 del Ministerio de Transporte. En concordancia con lo dispuesto en el artículo 125 del Código Nacional de Tránsito, esta norma se refleja en los literales J.05. y J.06. del artículo 8.5.1. de la Resolución 20223040045295 de 2022 expedida por el Ministerio de Transporte, Resolución única compilatoria en materia de tránsito, por medio de la cual realizó una compilación de distintas normas que estaban dispersas, entre ellas la Resolución 3027 de 2010, por la cual se actualizó la codificación de las infracciones de tránsito. Al tenor literal los literales establecen:	<i>“Artículo 8.5.1. Codificación de las infracciones de tránsito. Los siguientes son los códigos asignados a las conductas que constituyen infracciones a las normas de tránsito, de acuerdo al monto de la multa impuesta:</i> <i>(...)</i> <i>J. Otras infracciones de competencia de las autoridades de tránsito.</i> <i>J.05. El propietario o administrador del parqueadero autorizado para materializar la inmovilización de un vehículo, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción a 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.</i> <i>J.06. El propietario o administrador del parqueadero autorizado que no entregue los elementos contenidos en el vehículo y relacionados en el inventario, así como las condiciones del estado exterior descritas a su recibo, será sancionado con una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y adicionalmente, deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.”</i> Al igual que ocurre en el parágrafo 1 del artículo 125 del Código Nacional de Tránsito, en el literal J.05 no se dice nada respecto de la responsabilidad que le atañe al propietario o administrador del patio si el vehículo es retirado por alguien distinto al propietario o el poseedor del vehículo, contrario a lo que sí ocurre en el literal J.06 en el cual sí se establece que deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo. • Artículo 8.5.3. de la Resolución 20223040045295 de 2022 del Ministerio de Transporte. Este artículo, compilatorio del artículo 3 de la Resolución 3027 de 2010, establece el procedimiento para la retención preventiva de los vehículos cuando es posible corregir la causa de la infracción en un plazo de una hora, disponiendo que en caso de que no se logre subsanar el vehículo será trasladado a los patios. El tenor literal señala:

<i>"Artículo 8.5.3. Retención preventiva del vehículo. La autoridad de tránsito podrá en forma preventiva inmovilizar un vehículo sin llevarlo a patios oficiales cuando se presente la comisión de una infracción que de acuerdo a lo previsto en el Código Nacional de Tránsito el vehículo no pueda transitar, hasta tanto se subsane la causa que dio origen a la inmovilización y por un término máximo de 60 minutos. En su defecto será trasladado a los patios o parqueaderos autorizados.</i> <i>En aquellos casos en que el Código Nacional de Tránsito determinó en forma expresa la inmovilización del vehículo, esta deberá realizarse con el traslado del vehículo a patios oficiales."</i> Dada la importancia que tiene la disposición normativa precitada para la adecuada gestión de las autoridades de tránsito en las vías del país y para evitar que vehículos que no lo requieren lleguen a los patios, en este Proyecto de Ley se propone elevarla a rango legal por lo que su contenido se incluye en el articulado que se pone a consideración del Congreso de la República. El único cambio de fondo que se propone respecto de la norma como está hoy en el artículo 8.5.3. de la Resolución 20223040045295 de 2022 es extender en una hora adicional el plazo de tiempo para la subsanación de la causal, es decir ampliarlo a un total de ciento veinte (120) minutos teniendo en cuenta que el tráfico de las principales ciudades del país ha venido empeorando como consecuencia de la ampliación del parque automotor y la migración de la población de las zonas rurales hacia las urbanas que hace que el tiempo estimado en la Resolución 3027 de 2010 sea hoy insuficiente para lograr el objetivo de la disposición. c. Ley 962 de 2005, por la cual se dictan disposiciones sobre racionalización de trámites y procedimientos administrativos de los organismos y entidades del Estado y de los particulares que ejercen funciones públicas o prestan servicios públicos En la Ley 962 de 2005, sobre racionalización de trámites, se incluyó un capítulo especial dedicado a regulaciones, procedimientos y trámites del sector de transporte, el cual contiene tres artículos con disposiciones aplicables a los procesos de inmovilización de vehículos.	• Artículo 65 de la Ley 962 de 2005. <i>ARTÍCULO 65. SISTEMA DE INFORMACIÓN. En caso de inmovilización de vehículos, las autoridades de tránsito establecerán un sistema de información central, preferiblemente de acceso telefónico, que les permita a los interesados conocer de manera inmediata el lugar donde este se encuentra inmovilizado.</i> Respecto de lo dispuesto en el artículo 65 citado, se propondrá que el acceso al sistema de información sea también preferiblemente virtual y no solo telefónico como lo estableció el legislador en 2005, teniendo en cuenta, por un lado, el incremento de la penetración del servicio de internet móvil en la población colombiana que, de acuerdo con la Comisión de Regulación de Comunicaciones, para diciembre de 2022 alcanzó una tasa de 77,7 por cada 100 habitantes. Por otro lado, se considera que la necesidad de conocer dónde está inmovilizado el vehículo es de mayor impacto en las ciudades grandes y medianas por ser estas las que cuentan con más de un patio de inmovilización de vehículos y donde hay una mayor penetración del servicio de internet. Sin embargo, dado que la conectividad a internet sigue siendo precaria en las zonas rurales y dispersas del país se propone mantener el acceso telefónico, además del virtual, al sistema de información de que trata el artículo 65 de la Ley 962 de 2005. • Artículo 66 de la Ley 962 de 2005. <i>ARTÍCULO 66. PAGOS. Los pagos que deban hacerse por concepto de multas, grúas y parqueo, en caso de inmovilización de automotores por infracciones de tránsito, serán cancelados en un mismo acto, en las entidades financieras con la cuales las autoridades de tránsito realicen convenios para tal efecto. En ningún caso, podrá establecerse una única oficina, sucursal o agencia para la cancelación de los importes a que se refiere este.</i> Por las mismas consideraciones efectuadas respecto del artículo 65 de la Ley 962 de 2005, respecto del artículo 66 se propone incluir la posibilidad, en ningún caso exclusiva, de efectuar
los pagos por concepto de multas, grúas y parqueo en caso de inmovilización por medios electrónicos, lo cual deberá quedar incluido en los convenios con las entidades financieras que deberán ofrecer tal opción sin costo adicional. • Artículo 67 de la Ley 962 de 2005. <i>ARTÍCULO 67. CÓMPUTO DE TIEMPO. Para efectos del cobro de los derechos de parqueo de vehículos inmovilizados por las autoridades de tránsito, sólo se podrá computar el tiempo efectivo entre la imposición de la multa y la cancelación de la misma ante la autoridad correspondiente.</i> <i>En este sentido, no se tendrá en cuenta el tiempo que le tome al interesado en cumplir con los requerimientos adicionales al mencionado en el inciso anterior, para retirar el automotor."</i> Tal como está redactado el artículo 67 de la Ley 962 de 2005 desconoce que el requisito que se debe cumplir para retirar un vehículo inmovilizado de los patios está señalado expresamente en el parágrafo 2 del artículo 125 del Código Nacional de Tránsito: haber subsanado la causa que motivó la inmovilización, sin que la norma exija el pago previo de la multa. En consecuencia, la disposición del artículo 67 resulta contradictoria con la norma del Código Nacional de Tránsito pues establece como requisito fáctico pagar primero la multa para que se pueda liquidar el valor a pagar por concepto del parqueo en los patios, pues según el artículo en cuestión para establecer dicho valor se debe tener en cuenta el tiempo que pase entre la imposición del comparendo y el pago del mismo, desconociendo que el Código permite pagar la multa después de retirar el vehículo de los patios. Por estas razones, y con el fin de corregir la antinomia descrita, en el articulado del Proyecto de Ley se incluye la derogatoria expresa del artículo 67 de la Ley 962 de 2005.	c. Ley 2294 de 2023, por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida". • Artículo 313 de la Ley 2294 de 2023. El Plan Nacional de Desarrollo incluye una disposición que es relevante para efectos de los servicios de traslado y parqueo de vehículos inmovilizados por cuanto establece que todos los cobros, sanciones, multas, tasas, tarifas y estampillas, actualmente denominados y establecidos con base en el salario mínimo mensual legal vigente (smmlv), deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Tributario (UVT). El tenor literal de la norma dispone. Artículo 313. Unidad de Valor Básico (UVB). Créase la Unidad de Valor Básico (UVB). El valor de la Unidad de Valor, Básico (UVB) se reajustará anualmente en la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) sin alimentos ni regulados, certificado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), en el periodo comprendido entre el primero (1°) de octubre del año anterior al año considerado y la misma fecha del año inmediatamente anterior a este. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público publicará mediante Resolución antes del primero (1°) de enero de cada año, el valor de la Unidad de Valor Básico (UVB) aplicable para el año siguiente. El valor de la UVB para el año 2023 será de diez mil pesos (\$10.000.00). <i>Todos los cobros; sanciones; multas; tarifas; requisitos financieros para la constitución, la habilitación, la operación o el funcionamiento de empresas públicas y/o privadas; requisitos de capital, patrimonio o ingresos para acceder y/o ser beneficiario de programas del estado; montos máximos establecidos para realizar operaciones financieras; montos mínimos establecidos para el pago de comisiones y contraprestaciones definidas por el legislador; cuotas asociadas al desarrollo de actividades agropecuarias y de salud; clasificaciones de hogares, personas naturales y personas jurídicas en función de su patrimonio y/o ingresos; incentivos para la prestación de servicio público de aseo; y honorarios de los miembros de juntas o consejos directivos, actualmente denominados y establecidos con base en salarios mínimos o en Unidades de Valor tributario</i>

(UVT), deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Básico (UVB) el año 2023, conforme lo dispuesto en este artículo. Parágrafo 1°. Si como consecuencia de la aplicación de lo dispuesto en el presente artículo el valor de los conceptos objeto de indexación no es un número entero, se deberá aproximar dicho valor a la cifra con dos (2) decimales más cercana; y si es inferior a una (1) Unidad de Valor Básico (UVB), se deberá aproximar a la cifra con tres (3) decimales más cercana. Parágrafo 2°. Lo dispuesto en este artículo no será aplicable a las cifras y valores aplicables a tributos, sanciones y, en general, a los asuntos previstos en las disposiciones tributarias, ni en relación con los asuntos de índole aduanera ni de fiscalización cambiaria, que se encuentren medidos o tasados en Unidades de Valor Tributario (UVT). Parágrafo 3°. Los cobros; sanciones; multas; tarifas; requisitos financieros para la constitución, la habilitación, la operación o el funcionamiento de empresas públicas y/o privadas; requisitos de capital, patrimonio o ingresos para acceder y/o ser beneficiario de programas del Estado; montos máximos establecidos para realizar operaciones financieras; montos mínimos establecidos para el pago de comisiones y contraprestaciones definidas por el legislador; cuotas asociadas al desarrollo de actividades agropecuarias y de salud; clasificaciones de hogares, personas naturales y personas jurídicas en función de su patrimonio y/o sus ingresos; incentivos para la prestación de servicio público de aseo; y honorarios de los miembros de juntas o consejos directivos, que se encuentren en firme o ejecutoriados con anterioridad al 1° de enero de 2024, se mantendrán determinados en salarios mínimos o en Unidades de Valor Tributario (UVT), según el caso. Parágrafo 4°. Los valores que se encuentren definidos en salarios mínimos en UVT en la presente ley, deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Básico (UVB) conforme lo dispuesto en el presente artículo, con excepción de lo previsto en el artículo 293 de esta ley en relación con el concepto de vivienda de interés social.	• Artículo 372 de la Ley 2294 de 2023. <i>“Artículo 372. Vigencias y derogatorias. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</i> (...) Parágrafo 1°. El artículo 313 de la presente ley entrará en vigencia a partir del 1° de enero de 2024. (...).” De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 372 de la Ley del Plan Nacional de Desarrollo, la orden calcular todos los cobros que hace el Estado con base en salarios mínimos o en Unidades de Valor tributario (UVT), con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Básico (UVB) entrará en rigor solo a partir del 1 de enero de 2024. No obstante, debe tenerse en cuenta que el artículo 49 de la Ley 1955 de 2019, por la cual se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022 dispuso que a partir del 1 de enero de 2020, todos los cobros establecidos con base en el salario mínimo mensual legal vigente (smmlv), debían ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Tributario (UVT), por lo que los cálculos que se hacían en salarios mínimos ya deben estar calculándose en UVT y, próximamente en UVB. Sin embargo, como se demostró, apenas una minoría de municipios actualmente calcula sobre UVT los cobros de los servicios de transporte de vehículos hacia los patios y de parqueadero de vehículos inmovilizados. En consecuencia, en este proyecto de ley se pretende hacer efectivo lo ordenado en el Artículo 313 de la Ley 2294 de 2023 y para ello se establecerá expresamente en el artículo 168 de la Ley 769 de 2002 que todos los cobros relacionados con los trámites para el retiro de vehículos que sean inmovilizados deberán calcularse en UVB habida cuenta de que esta será la unidad que empezará a regir en 2024. III. ANÁLISIS DE IMPACTO FISCAL DE LA INICIATIVA
Este proyecto de ley no genera impacto fiscal negativo. Por el contrario, genera un beneficio para el erario de las entidades territoriales que hoy se ven en la obligación de sufragar los costos de parqueo para la custodia y vigilancia de los miles de vehículos que se encuentran abandonados en los patios a su cargo y para cuya administración y manejo deben contratar con particulares no solo la operación de los patios sino la posterior chatarrización de los vehículos abandonados. Adicionalmente, las modificaciones que se plantean a varios artículos del Código Nacional de Tránsito y, especialmente, al artículo 128 de dicha norma, servirán para agilizar el procedimiento por el cual las entidades territoriales podrán tomar medidas con mayor agilidad respecto de aquellos vehículos cuyos propietarios o legítimos tenedores dejen abandonados en los patios, lo que les permitirá, no solo recuperar recursos, si no también reducir el gasto por concepto de vigilancia y custodia que se debe hacer para garantizar la integridad de dichos bienes. De otra parte, al aclarar las condiciones de la responsabilidad de los encargados del transporte y parqueadero de los vehículos inmovilizados las entidades territoriales ahorrarán recursos que hoy funcionarios o contratistas dedican a atender dichas diferencias ante la ausencia de un desarrollo normativo que deje claras tales situaciones. Las precisiones que se hacen en el articulado que se propone en este Proyecto de Ley permitirán que las entidades territoriales puedan atender de manera ágil y eficiente las controversias que se generan alrededor de la inmovilización de vehículos por la infracción de normas de tránsito y brindará a los ciudadanos garantías para que puedan retirarlos de manera expedita una vez se subsane la causal que dio origen a la sanción, lo que redundará en una reducción de la acumulación de vehículos en los patios de los municipios del país que hoy está afectando tanto a los ciudadanos como a las entidades territoriales, por lo que este proyecto tendrá un impacto positivo en el erario. IV. RELACIÓN DE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS	En cumplimiento con lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, por el cual se modifica el artículo 29 de la Ley 5ª de 1992, el ponente, siguiendo la jurisprudencia del Consejo de Estado sobre este tema, considera que el presente proyecto de ley no genera conflictos de interés para su discusión y votación por cuanto se trata de un proyecto de carácter general, aplicable sin distinciones a todos los propietarios o tenedores de vehículos de cualquier tipo en Colombia, y que no crea un beneficio o perjuicio particular, actual y directo para nadie en concreto. No obstante lo anterior, en cada caso cada Congresista deberá evaluar si, en su caso particular y el de sus parientes en los grados establecidos en la Ley, hay o no un conflicto de interés respecto de lo propuesto en este Proyecto de Ley. Del Senador,  ALEJANDRO VEGA PÉREZ Senador de la República  SENADO DE LA REPÚBLICA SECRETARÍA GENERAL EL día 27 de Agosto del año 2025 Ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley X Acto legislativo No. 226 Con su correspondiente Exposición de motivos H. Alejandro Vega Pérez SECRETARIO GENERAL Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 68. Oficina 703 alejandro.vega@senado.gov.co www.alejandrovega.com.co

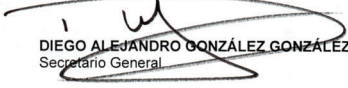
SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 27 de Agosto de 2025

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.226/25 Senado “POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS SOBRE LA INMOVILIZACIÓN DE VEHÍCULOS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador ALEJANDRO VEGA PÉREZ. La materia de qué trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SEXTA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.



DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – AGOSTO 27 DE 2025

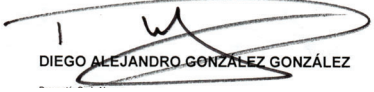
De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión SEXTA Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA



LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY
SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA



DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

CONTENIDO

Gaceta número 1681 - Jueves, 11 de septiembre de 2025

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

	Págs.
Proyecto de Ley número 225 de 2025 Senado, por la cual se regula el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros respecto del equipaje	1
Proyecto de Ley número 226 de 2025 Senado, por la cual se establecen medidas sobre la inmovilización de vehículos y se dictan otras disposiciones.....	6

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2025