



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXV - N° 396

Bogotá, D. C., jueves, 30 de abril de 2026

EDICIÓN DE 24 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

### PONENCIAS

#### INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 414 DE 2025 CÁMARA

*por medio del cual la nación se vincula a la celebración del Centenario y Bicentenario de Turbo, Antioquia; se exalta su contribución histórica, presente y futura al desarrollo de Colombia y el mundo, y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., abril de 2026

Señor

**ÁLVARO MAURICIO LONDOÑO**

Presidente Comisión Segunda Constitucional  
Cámara de Representantes

Señora

**MAGDA LORENA TORRES BOCANEGRA**

Secretaria Comisión Segunda Constitucional  
Cámara de Representantes

**Asunto:** Informe de ponencia para primer debate en la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes al **Proyecto de Ley número 414 de 2025 Cámara**, *por medio del cual la Nación se vincula a la celebración del Centenario y Bicentenario de Turbo, Antioquia; se exalta su contribución histórica, presente y futura al desarrollo de Colombia y el mundo, y se dictan otras disposiciones.*

En cumplimiento de la designación que realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, y de conformidad con los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, de la manera más atenta y dentro del término establecido para tal efecto, procedemos a rendir informe de

**PONENCIA POSITIVA** para **PRIMER DEBATE** al **Proyecto de Ley número 414 de 2025 Cámara**, *por medio del cual la nación se vincula a la celebración del Centenario y Bicentenario de Turbo, Antioquia; se exalta su contribución histórica, presente y futura al desarrollo de Colombia y el mundo, y se dictan otras disposiciones.*

Atentamente,

**LUIS MIGUEL LÓPEZ ARISTIZABAL**

Representante a la Cámara

Coordinador Ponente

**DAVID ALEJANDRO TORO RAMIREZ**

Representante a la Cámara

Partido Pacto Histórico

#### INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEGUNDA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 414 DE 2025 CÁMARA

*por medio del cual la nación se vincula a la celebración del centenario y bicentenario de Turbo, Antioquia; se exalta su contribución histórica, presente y futura al desarrollo de Colombia y el mundo, y se dictan otras disposiciones.*

#### I. TRÁMITE DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto, de iniciativa de la Congresista *Olga Lucía Velásquez Nieto*, el cual fue radicado en la

Secretaría General de la Cámara de Representantes el 15 de octubre de 2025 y publicado en la *Gaceta del Congreso* número 23 de 2026.

La Secretaría de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes designó al honorable Representante *Luis Miguel López Aristizábal*, Ponente Coordinador y al honorable Representante *David Alejandro Toro Ramírez*, Ponente para rendir ponencia para primer debate ante la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, mediante oficio CSCP - 3.2.02.612/2026(IIS) del 8 de abril de 2026.

En cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes de manera atenta y dentro del término establecido para tal efecto, procedemos a rendir informe de ponencia positiva para primer debate.

## II. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

La presente ley tiene por objeto instaurar un proceso que cuente con la vinculación protagónica y la voluntad política de la nación, permita generar las condiciones necesarias para la celebración del Centenario de inicio de la Construcción de la Vía al Mar Medellín - Turbo, el Puerto Internacional Puerto Cesar y el Aeropuerto Internacional Gonzalo Mejía, junto con el Bicentenario de la Fundación y distritalización de Turbo Antioquia en condiciones como corresponde, más allá de las formalidades tradicionales.

## III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO

El proyecto de ley se organiza en nueve (9) artículos que establecen un marco normativo integral para la conmemoración de los centenarios y bicentenarios de Turbo (Antioquia), con enfoque en desarrollo territorial y no solo en actos simbólicos.

**1. Objeto (artículo 1º):** Define la finalidad de la ley: crear un proceso liderado por la nación para garantizar condiciones dignas en la celebración de los hitos históricos de Turbo, incluyendo infraestructura estratégica y su distritalización.

**2. Reconocimiento y tributo (artículo 2º):** Establece la visibilización de las capacidades humanas, ambientales y geopolíticas de Turbo, así como el reconocimiento de su aporte histórico, económico y estratégico al país.

**3. Declaratoria de fechas (artículo 3º):** Declara los días 13 de febrero y 15 de septiembre como festivos nacionales, vinculados a la fundación, distritalización y proyectos estratégicos, modificando la Ley 51 de 1983.

**4. Organización institucional (artículo 4º):** Crea la Corporación Bicentenarios de Turbo 2050 como entidad encargada de planificar y coordinar las acciones del proyecto, con participación pública, privada y social.

**5. Plan de corto plazo - PAII (artículo 5º):** Adopta un plan inmediato para reducir brechas sociales y garantizar condiciones dignas previas a las celebraciones.

**6. Plan de largo plazo -Agenda Turbo 2050 (artículo 6º):** Define una estrategia de desarrollo integral, sostenible e incluyente con proyección nacional e internacional.

**7. Financiación (artículo 7º):** Crea el Fondo Bicentenario de Turbo con fuentes públicas, privadas e internacionales, garantizando recursos hasta el año 2050.

**8. Implementación (artículo 8º):** Establece que la ley da inicio formal al proceso y autoriza la ejecución de los planes definidos.

**9. Vigencia (artículo 9º):** Dispone la entrada en vigor inmediata y la derogatoria de normas contrarias.

## IV. RESEÑA HISTÓRICA DEL MUNICIPIO

Un recorrido a fondo por la historia de Turbo revela varias facetas las cuales permiten desentrañar las grandes potencialidades y/o ventajas competitivas que posee, y recrea el rol protagónico en la historia de Colombia, América y el mundo (aporte injustamente invisibilizó), que indudablemente lo posicionan como un territorio único, vislumbrando un futuro promisorio, si se planifica correctamente y adoptan las decisiones más audaces en pro de los más elevados intereses del país, lo cual es posible si se transforman las meras formalidades y las celebraciones festivas de tan importantes efemérides centenarias y bicentenarios en la oportunidad propicia, para reescribir la historia y construir la senda que nos permitirá tomar el destino en nuestras manos, vivir con dignidad y oportunidad para todos.

En esa perspectiva, el nombre Turbo, la génesis, la fundación, distritalización la importancia histórica, la defensa de la soberanía nacional fronteriza, el aporte al PIB nacional y las proyecciones de desarrollo futuro para el país, están intrínsecamente ligadas a las grandes virtudes humanas, la variada riqueza natural, gran biodiversidad, la privilegiada posición astronómica y la ubicación geopolítica estratégica; especialmente como rotula en relación con las subregiones Darién - Urabá, las regiones Caribe - Pacífico - Andina, los subcontinentes centro - Suramérica y los océanos Atlántico - Pacífico.

### Los primeros habitantes

Como gesto de justicia y lealtad con nuestra historia nativa, es preciso visibilizar y generar conciencia acerca de la milenaria presencia de los pueblos originarios del continente de América. Al respecto, los vestigios encontrados en la zona testimonian la coexistencia de múltiples pueblos nativos en la zona, desde tiempos inmemoriales. En el momento de la llegada de los europeos en 1501 al golfo Darién - Urabá, la geografía de Turbo era habitada por varios colectivos aborígenes (tiempos precolombinos): en la franja oriental del golfo de Darién o Urabá, específicamente en las riberas del río Verde, nombrado colonialmente río Turbo (abundante en pesca y un extenso valle fértil), se localizaban los Urabaees y otros grupos más a su alrededor. En el lugar se asentaron algunos europeos logrando coexistir con los nativos temporalmente.

Forzosamente el asentamiento fue abandonado y en el sitio se edificó posteriormente el palenque Chucunate, conformado por integrantes de la diáspora africana, fugitivos de la esclavización y este derivó en la cabecera urbana tras la fundación formal de la villa de Turbo más adelante.

Situación similar ocurrió en la margen occidental del mismo golfo, donde se asentaban los nativos Cuna cerca de la costa, y más adentro se fundó la ciudad española Santa María la Antigua del Darién; más al sur, en las riberas del río Darién, colonialmente nombrado como Atrato y cerca de las desembocaduras del mismo río habitaba el pueblo Cueva, quienes igual que otros pueblos emigraron forzosamente. Siguiendo el ejemplo de la primera (la franja oriental), la zona (la franja occidental) también es ocupada en menor escala por integrantes de la diáspora africana, que lograron escapar de la esclavización.

### **El golfo y la región Darién - Urabá**

Por virtud de las dinámicas anteriores, el nombramiento del golfo como Darién - Urabá, junto con el impulso de la economía colonial extractivista y esclavista, la dinámica comercial, y la colonización nacional y extranjera, la zona sufre un proceso inmigratorio acelerado y de poblamiento disperso, surgiendo la subregión Darién en la margen occidental, y Urabá en la margen oriental del golfo respetivamente. El proceso de articulación y/o sincretismo de las dos subregiones configuran la importante región Darién - Urabá y posiciona a Turbo como centro de la región, por ser el único ente territorial que cuenta con jurisdicción en ambas subregiones.

### **La época colonial**

Desde inicios de la colonización europea hacia el año 1501, Turbo fue reconocido por las inconmensurables potencialidades como las condiciones naturales de extenso valle fértil, surcado por un sin número de ríos, tributarios de sus aguas a los ríos León y Atrato y otros directamente al mar, conformando ciénagas y dentro de estas yacían las turberas, de donde se extraía la turba como fuente de energía primitiva, dando lugar al nombre de Turbo. Sus habitantes nativos, algunos reconocidos como aguerridos guerreros y otros más pasivos fueron fundamentales para el desarrollo de los acontecimientos en el contexto histórico; pero uno de los elementos más notorios fue su ubicación geopolítica estratégica, como istmo y estrecho, rotula, eje articulador y piedra angular configurándose el Diamante virtuoso río Atrato - mar Caribe, subregiones Darién - Urabá, regiones Atlántica y pacífica Centro - Suramérica y el océano Atlántico y el recién descubierto mar del Sur hoy océano Pacífico. Tempranamente este valioso diamante se transformó en inspiración para la ideal más prominente y vigente en el continente de América hasta el presente. “La Comunicación Interoceánica”.

### **Comunicación interoceánica**

El auge de la navegación marítima, y con ello el incremento de los intercambios comerciales y la economía global en general, motivada por la Revolución Industrial, especialmente, el invento la máquina a vapor, y la independencia de un sinnúmero de colonias europeas en el recién nombrado continente de América, las aspiraciones hegemónicas navales y el predominio en occidente, por parte de Francia, Inglaterra, E. E. U. U., y la fiebre del oro en el oeste de este último entre otros acontecimientos, revivieron la antigua idea y reforzaron el interés por la construcción de una hidrovía, que permitiera el paso de los barcos entre un océano a otro, reduciendo los riesgos, distancia, tiempo y costos de los viajes transoceánicos. En este contexto, Turbo se consolida como epicentro importante para la concreción de dicha iniciativa interoceánica, ya que varias alternativas convergen en su jurisdicción y recibe el apelativo de “FUTURA CIUDAD BIOCEÁNICA”, destacándose la ruta conocida con el nombre: El Proyecto Canal Interoceánico Atrato - Truandó. En años venideros dichas ventajas competitivas como posibilidad de construir un canal multimodal en Colombia, con Turbo como epicentro, seguirá posicionándose con la promulgación de varias leyes con el espíritu de impulsar la iniciativa, frente a las graves consecuencias derivadas de la separación de Panamá, junto a la pérdida del canal del mismo nombre, preservar la importancia geopolítica estratégica, asegurar el desarrollo futuro y en última, la salvación para el país.

### **Turbo - centro de la economía global**

Simultáneamente con los grandes acontecimientos mundiales, la explotación de los recursos naturales, la navegación de cabotaje, internacional, marítima y fluvial, el comercio atreves del mar Caribe y el río Atrato de manera informal o contrabando, se incrementaron exponencialmente, favoreciendo la consolidación del rol protagónico de Turbo, como ventana de Colombia ante el mundo y factor estratégico para la economía nacional y global.

### **Colombia reconoce las grandes potencialidades, y la importancia estratégica de Turbo**

El Estado colombiano, por todos esos factores que ponen de relieve la grandeza de Turbo se ve forzado a reconocer la muy evidente riqueza naturales e importancia estratégica y fija la atención en Turbo en forma decidida, disponiendo la instalación de un puesto de control aduanero y la formalización de la fundación, la elevación a Distrito Parroquial de Turbo en 1839, lo años 1840 (destinando inicialmente de 8000 fanegadas de tierra para dicho propósito), 1847 y la entrega de baldíos a colonos mediante la Ley 5ª de 1930 (concesionando 100.000 hectáreas para la expansión poblacional y la explotación agrícola y pecuaria), por decisión de los entonces Presidentes de la República José Ignacio de Márquez, Tomás Cipriano de Mosquera y Enrique Olaya Herrera, respectivamente.

### **Turbo - territorio fronterizo**

Por el impacto de la separación de Panamá y la pérdida del canal del mismo nombre, cuyos perjuicios, pese al paso del tiempo, aún no logra superar el país, consecuentemente Turbo mejoró de manera exponencial su posición geopolítica estratégica, convirtiéndose en un territorio fronterizo clave para garantizar la soberanía nacional en la franja ístmica y/o estrecho que todavía se conserva, la única oportunidad para construir un canal interoceánico a nivel en América, e impulsar la productividad, competitividad y el desarrollo socioeconómico de Colombia. Desde esa dimensión se proyectaron diversas iniciativas y emprendieron varios proyectos importantes como central hidroeléctrica, sistema férreo, la vía al mar (para conectar al interior del país), el puerto internacional y aeropuerto internacional, la construcción del primer tramo por 40/km de la carretera Panamericana en territorio colombiano, varias leyes ordenando la realización de los estudios de factibilidad técnicos, económicos y la agilización de los procesos, para la construcción del Canal Interoceánico Colombiano, la ley que formaliza el puerto de Turbo y confiere el mismo rango de otros puertos importantes (Ley 18 de 1969), en los gobiernos de Guillermo León Valencia, Belisario Betancur y Carlos Restrepo respectivamente; construcción del primer tramo de la carretera Panamericana, grandes proyectos agroindustriales, disposición como zona de libre comercio, Centro Administrativo y de Servicios Regional (CASER), sede de la Universidad Nacional, hospital universitario con servicios desde el primer hasta el más alto grado de complejidad, la diócesis Darién - Urabá, distrito, territorio PDET, ZOMAC, entre otros.

### **La gran paradoja de Turbo**

A pesar de la visión global generada desde inicios de la colonización, la trascendental ruta encaminada y los grandes avances logrados, paradójicamente las condiciones de desarrollo y calidad de vida, hoy son abismalmente desfavorables evidenciando un retroceso inversamente proporcional a las grandes potencialidades y/o ventajas competitivas que, por la gracia Divina, virtud de la naturaleza y la fuerza de los acontecimientos le son reconocidas a Turbo. Esto a causa de las políticas erráticamente mezquinas de gobiernos posteriores, que de manera deliberada y mal intencionada defraudaron la confianza cambiando las proyecciones originales y reversando las decisiones, impidiendo los avances alcanzados, recortando, saqueando y trasladando todo lo que resulta importante lo que implícitamente significa un trasteo territorial, institucional y en general la conculcación de las posibilidades de un futuro de bienestar y dignificación para las gentes de Turbo, por el desconocimiento, la falta de liderazgo, la indiferencia y participación activa o pasiva de los tomadores de las grandes decisiones en el país.

### **Justificación**

El presente proyecto de ley busca evitar repetir las experiencias del pasado, en donde algunas decisiones que buscan reconocerle a Turbo los grandes atributos humanos, naturales, geopolíticos estratégicos, importancia histórica, aporte a la soberanía nacional, contribución al PIB nacional, la proyección y esperanzas de desarrollo para Colombia, quedaron reducidas a meras formalidades, sumiéndolo en la frustración y desesperanza de sus gentes y un franco retroceso socioeconómico, pérdida del territorio, el desplazamiento de actividades económicas, institucional, servicios regionales y una violencia importada interminable con la irreparable pérdida de innumerables valiosas vidas humanas.

Lo más grave aún, como si lo anterior no fuera suficiente, es que en poco o nada es reparado ni retribuido al punto de que *ad portas* de cumplirse tan trascendentales efemérides, prácticamente no existen razones para alegrarse y celebrar como amerita, prevaleciendo la falta de todo incluyendo lo más elemental “los servicios básicos domiciliarios”; y aunque se anuncian grandes inversiones en proyectos de infraestructura viales y portuarios, contrarios al deber ser estos en esencia no se traducen en detonantes del desarrollo para el Distrito de Turbo, por la forma en que han sido concebidos, demandando un cambio de enfoque estructural y la intervención inmediata que perita corregir la senda antes de que esta se torne irreversible.

Por último, los procesos de celebración de las precitadas efemérides tienen un significado profundo para Turbo y Colombia, especialmente en la reconstrucción del tejido social y el resurgimiento del liderazgo para gestionar los asuntos de su competencia e impulsar el desarrollo local. Complementariamente, para el Gobierno nacional y el Congreso de la República, quienes cuentan con la potestad para la toma y ejecución de las grandes decisiones, se convierte en el desafío y la oportunidad impostergable en relación con la imperativa necesidad de abordar una reflexión sincera y profunda, propiciando el giro positivo de la historia, resignificando la concepción y cambiando la mirada indiferente hacia Turbo, pese a todo lo que representa para el futuro del país, por las inconmensurables potencialidades territoriales, la biodiversidad, la ubicación geopolítica estratégica y la grandeza de sus gentes entre otros atributos, como se ha reiterado copiosamente, las cuales deben ser aprovechados sabiamente en pro de los más elevados intereses impactando en el desarrollo integral y el bienestar general con visión local, regional, nacional y global.

Por último, poniendo de relieve lo más esencial de la presente iniciativa, esta busca instaurar un proceso integral de preparación de la celebración de los certámenes centenarios y bicentenarios descritos, con la vinculación protagónica de la nación, en cuyo marco se prevé la estructuración y ejecución de un plan de acción inmediata para la celebración con dignidad y la Agenda Estratégica 2050, los cuales

contemplan planes, programas y proyectos regulares y estratégicos de corto, mediano y largo plazo los cuales contribuirán a resarcir las afectaciones revertiendo las condiciones de invisibilización sistemática y atraso histórico, logrando restaurar a Turbo como ciudad bioceánica y transfronteriza como fue en el pasado, posicionándolo como, un gran polo de desarrollo, con alcance continental y mundial, articulando esfuerzos de los Gobiernos nacional, departamental, distrital, la Academia, sector social, sector privado (gremios y empresas) y la comunidad internacional, agencias de cooperación, sector financiero y fondos de inversión, entre otros actores importantes.

Si se sabe aprovechar las potencialidades inconmensurables de Turbo, retomando la ruta trazada inicialmente como se demuestra en párrafos anteriores, Colombia puede lograr con toda certeza apalancar la transición energética, alcanzando la autosuficiencia sin depender de la explotación de fuentes energéticas fósiles entre otras ventajas, proyectando nuevamente a Turbo como gran centro estratégico de desarrollo económico, retomando el puerto internacional, aeroportuario internacional, los sistemas férreo, terrestre, oleoducto, gasoducto, interconexión eléctrica, para una conexión nacional, continental y mundial, generando varios corredores logísticos través de la vía al mar, la carretera panamericana y lo más trascendental, doble navegación interoceánica mediante los canales de Panamá y el futuro canal interoceánico de Colombiano (confiriéndole a Turbo el privilegio de convertirse en el único puerto del mundo ubicado entre dos canales interoceánicos) entre otras iniciativas, dentro de una estrategia de corto, mediano y largo plazo concebida como el plan de atención inmediata y la Estrategia Turbo 2050, enmarcados en el proceso de celebración de los centenarios y bicentenarios del puerto, aeropuerto, la formalización de fundación y distritalización de Turbo, respectivamente.

## V. CONSIDERACIONES JURISPRUDENCIALES SOBRE LAS LEYES DE HONORES O DE RECONOCIMIENTO

La Sentencia C-817 de 2011[115] hizo una síntesis de las reglas jurisprudenciales sobre las leyes de honores. Allí se señalaron los siguientes aspectos: “La jurisprudencia constitucional ha fijado un grupo de reglas particulares acerca de la naturaleza jurídica de las leyes de honores, las cuales pueden sintetizarse del modo siguiente:

1. La naturaleza jurídica de las leyes de honores se funda en el reconocimiento estatal a personas, hechos o instituciones que merecen ser destacadas públicamente, en razón de promover significativamente, valores que interesan a la Constitución. Como lo ha previsto la Corte, las disposiciones contenidas en dichas normas ‘... exaltan valores humanos que, por su ascendencia ante la comunidad, han sido considerados como ejemplo vivo de grandeza, nobleza, hidalguía y buen vivir, y por ello se les pone como ejemplo

ante la posteridad’. 2. Contrario a como sucede con la actividad legislativa ordinaria del Congreso, las leyes de honores carecen de carácter general y abstracto, agotándose en su expedición de manera subjetiva y concreta, respecto de la persona, situación o institución objeto de exaltación. En términos de la jurisprudencia reiterada, ‘esta clase de leyes, debe anotarse, producen efectos particulares sin contenido normativo de carácter abstracto. Desde el punto de vista material, no crean, extinguen o modifican situaciones jurídicas objetivas y generales que le son propias a la naturaleza de la ley, pues simplemente se limitan a regular situaciones de orden subjetivo o singulares, cuyo alcance es únicamente la situación concreta descrita en la norma, sin que sean aplicables indefinidamente a una multiplicidad de hipótesis o casos”.

Estas leyes se limitan entonces, como lo dice el artículo 150, numeral 15 de la Constitución vigente, a ‘decretar honores a los ciudadanos que hayan prestado servicios a la patria’ y de manera alguna pueden desprenderse de su contenido, efectos contrarios a su origen, o interpretaciones diversas que se aparten del sentido de la ley.’ 3. El legislador puede adoptar diversas acciones para exaltar o asociar a la nación, a la persona, situación u organización objeto del decreto de honores, de manera tal que las categorías avaladas por la Corte solo tienen carácter enunciativo.

De acuerdo con el desarrollo analítico e interpretativo de las sentencias de la Corte Constitucional, las leyes de honores “pueden ser utilizadas para una exaltación de hechos, lugares o instituciones que merecen ser destacados públicamente, para promover valores que atañen a los principios de la Constitución” 1. Estas leyes tienen un carácter singular con un alcance dirigido a una situación concreta. Finalmente, se acogen las conclusiones de la Corte, que afirma: “este tipo de leyes se pueden entremezclar aspectos relacionados con la asignación de partidas presupuestales para obras de interés social relacionadas con la celebración, aniversario u honor y, en este caso, no debe considerarse como rentas de destinación específica porque no se trata de ingresos permanentes del presupuesto nacional”.

### Cumplimiento de criterios jurisprudenciales

El presente proyecto de ley presenta una serie de disposiciones dirigidas a la celebración del centenario y bicentenario de Turbo, Antioquia; se exalta su contribución histórica, presente y futura al desarrollo de Colombia.

A continuación, se expone brevemente de qué forma se cumplen los parámetros dispuestos por la Corte Constitucional para este tipo de proyectos de ley.

1. Reconocimiento estatal a personas, hechos o instituciones que merecen ser destacadas públicamente: como se encuentra en el artículo 1º, el propósito es reconocer y vincularse a la celebración de un hecho histórico.

2. Singular o particular: el proyecto de ley atiende a una situación particular como es la celebración del centenario y bicentenario de Turbo, Antioquia; se exalta su contribución histórica, presente y futura al desarrollo de Colombia. Adicionalmente, las obras o proyectos pretendidos o propuestos van en línea de generar progreso con ocasión de la celebración.

3. Libertad del legislador para adoptar las disposiciones a favor del exaltado o exaltados. La Corte ha dispuesto que, en el marco del reconocimiento, es el legislador quien puede definir las acciones concretas. En este proyecto de ley se dispone a vincular al Congreso a esta celebración, lo cual se materializa en el acto de expedición de la ley y en la autorización al gobierno para que considere la inversión en obras necesarias para el municipio.

## VI. IMPACTO FISCAL

El artículo 7° de la Ley 819 de 2003 establece que “el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo”. Es importante resaltar que, la Honorable Corte Constitucional, mediante sentencia C-502 de 2007, consideró lo siguiente con respecto a la aplicación del artículo 7° de la Ley 819 de 2003:

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

*Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del ministro de Hacienda. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco*

*Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda. Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente”.*

Por su parte la Sentencia C-162 de 2019 de la Corte Constitucional de Colombia aborda el alcance y la naturaleza de las leyes de honores en relación con los municipios. Estas leyes, según el artículo 150, numeral 15 de la Constitución, están destinadas a “decretar honores a los ciudadanos que hayan prestado servicios a la patria”. Sin embargo, la Corte ha interpretado que estas leyes también pueden exaltar hechos, lugares o instituciones que merecen reconocimiento público, promoviendo valores alineados con los principios constitucionales. En estos términos, precisamos, que este proyecto de ley no define una disponibilidad específica, o monto exacto para destinarlo al cumplimiento de su objeto. Por consiguiente, está debidamente estructurado, dándole la posibilidad al poder ejecutivo para que realice los actos de reconocimiento en el marco de la ley, sin que sea un imperativo de orden presupuestal.

## VII. ANÁLISIS SOBRE POSIBLE CONFLICTO DE INTERÉS

De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5ª de 1992 (Reglamento del Congreso), y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, se puede concluir preliminarmente que la misma no representa un conflicto de interés **para los ponentes**, ni para los Congresistas que participen en su trámite, dado su alcance general y abstracto. Lo anterior, sin perjuicio de la libertad que le asiste a todo congresista para declararse impedido por advertir que de la ley pueda resultar un beneficio particular, actual y directo, a su favor, de su cónyuge o compañero(a) permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

## VIII. PROPOSICIÓN

Por lo anteriormente expuesto, solicitamos a los honorables congresistas que integran la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes dar **PRIMER DEBATE** y aprobar el **Proyecto de Ley número 414 de 2025 Cámara**, por medio del cual la nación se vincula a la celebración del centenario y bicentenario de Turbo, Antioquia; se exalta su contribución histórica, presente y futura al desarrollo de Colombia y el mundo, y se dictan otras disposiciones. Conforme al texto propuesto.

Cordialmente,



**LUIS MIGUEL LÓPEZ ARISTIZABAL**  
Representante a la Cámara  
Coordinador Ponente



**DAVID ALEJANDRO TORO RAMIREZ**  
Representante a la Cámara  
Partido Pacto Histórico

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER  
DEBATE EN LA COMISIÓN SEGUNDA DE  
LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL  
PROYECTO DE LEY NÚMERO 414 DE 2025  
CÁMARA**

*por medio del cual la nación se vincula a la  
celebración del centenario y bicentenario de Turbo,  
Antioquia; se exalta su contribución histórica,  
presente y futura al desarrollo de Colombia y el  
mundo, y se dictan otras disposiciones.*

**El Congreso de Colombia**

**DECRETA:**

**Artículo 1º.** La presente ley tiene por objeto instaurar un proceso que cuente con la vinculación protagónica y la voluntad política de la Nación, permita generar las condiciones necesarias para la celebración del centenario de inicio de la Construcción de la Vía al Mar Medellín - Turbo, el Puerto Internacional Puerto Cesar y el Aeropuerto Internacional Gonzalo Mejía, junto con el bicentenario de la Fundación y distritalización de Turbo Antioquia en condiciones dignas como corresponde, más allá de las formalidades tradicionales.

**Artículo 2º. Rendir tributo.** Visibilizar los atributos que convierten a Turbo en un territorio único, entre los que sobresalen las inconmensurables potencialidades humanas, naturales, biodiversidad, posición astronómica y la ubicación geopolítica estratégica; homenajear al estoicismo demostrado en pro de la defensa de la soberanía de Colombia frente a las amenazas extranjeras y por la falta de presencia del Estado durante larga data; exaltar las virtudes intelectuales, espirituales y materiales de sus gentes; reconocimiento por su aporte a la historia nacional y mundial, en relación a la llegada de personas provenientes de Europa a América y el descubrimiento del océano Pacífico por parte de estos; valorar su contribución al PIB nacional como aeropuerto y puerto internacional, centro de servicios, comercio, logística, pecuario y agroindustrial; respaldar, proyectar y planificar su desarrollo estratégicamente en aspectos geopolíticos globales, como conexión interoceánica, continental

y nacional, el desarrollo económico ambientalmente sostenible y socialmente incluyente, y preservación de la biodiversidad, las culturas ancestrales y el liderazgo colectivo; estimular la integración e internacionalización del territorio promoviendo la participación de la comunidad internacional en los procesos que se lleven a efecto.

**Artículo 3º. Días de la fundación y distritalización de Turbo, junto con los proyectos Canal Interoceánico de Colombia y la Vía Panamericana.** Declárense los días 13 de febrero y 10 septiembre, como días de la fundación y distritalización de Turbo, el Canal Interoceánico de Colombia (C.I.C.) y la Vía Panamericana, respectivamente, con el fin de visibilizar la importancia estratégica de Turbo, manteniendo vigente la mayor aspiración de Colombia, consistente en convertirse en la Mejor Esquina de América y el Centro del Mundo. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley, los días 13 de febrero y 15 de septiembre se declaran días festivos y/o feriados nacionales y su celebración se traslada para el lunes de la semana siguiente respectivamente, modificando los artículos 1º y 2º de la Ley 51 de 1983.

**Artículo 4º. Organización.** Créase la Corporación Bicentenarios de Turbo 2050, entidad encargada de planificar, coordinar impulsar las celebraciones centenaria y bicentenarias, junto con las políticas, planes, programas y proyectos estratégicos derivados de la presente ley. Los recursos que demande las actividades de la corporación serán con cargo al presupuesto nacional.

La corporación estará integrada por:

1. El Gobierno nacional
2. La Gobernación de Antioquia,
3. La Alcaldía/Distrito de Turbo
4. Comunidad Internacional
5. Representantes de la Sociedad Civil
6. Ecopetrol
7. La Academia
8. Gremios
9. Empresas
10. Sectores locales
11. Sector financiero nacional y extranjero
12. Agencias de cooperación internacional
13. ONG
14. Otros.

**Artículo 5º. Plan de Acción Integral Inmediato para la Celebración con Dignidad (PAII).** Adóptese un Plan de Acción Integral de corto plazo, el cual está destinado a reducir brechas territoriales, económicas y sociales, garantizando las condiciones dignas para los habitantes de Turbo, como parte del proceso de preparar la celebración de los centenarios y bicentenarios citados en el artículo primero. La financiación de este Plan de Acción Integral, Inmediato será con cargo al presupuesto nacional y

recursos de otras fuentes adicionales resultantes de la gestión desplegada por la nación y otros actores importantes.

**Artículo 6º. Agenda Turbo 2050.** La nación, en coordinación con la Corporación Bicentenario de Turbo 2050, impulsará, financiará y ejecutará un plan de intervención a mediano y largo plazo con el nombre Agenda Turbo 2050, concebida como un plan estratégico de desarrollo integral, sostenible, incluyente, que dinamice y fortalezca la productividad, la competitividad reforzando la posición geopolítico estratégica y la proyección internacional del país. en general la economía y el bienestar de todos los colombianos.

**Artículo 7º. Financiación.** Créase el Fondo Bicentenario de Turbo, integrado por:

1. Recursos del Sistema General de Participaciones (SGP)
2. Créditos internos y externos de la Nación
3. Estampilla Pro-Bicentenario de Turbo
4. Dividendos de empresas nacionales y departamentales, y recursos del balance
5. Contribuciones, donaciones, alianzas público-privadas
6. Recursos de cooperación internacional, fondos de inversión nacional y extranjero

El Fondo gozará de autonomía y quedará incorporado en el Presupuesto General de la Nación, garantizando las vigencias futuras hasta el año 2050.

**Artículo 8º. Estructuración e implementación.** La aprobación de esta ley constituye: en primera instancia, el impulso y el inicio formal del proceso de celebración de los centenarios, bicentenarios e implementación del distrito de Turbo según la Ley 1883 de 2018; y en segunda instancia, la autorización para estructuración y ejecución del Plan de Acción Integral Inmediato o de corto plazo y la Agenda Turbo 2050, respectivamente, conforme a los artículos 4º y 5º de la presente ley.

**Artículo 9º. Vigencia y derogatorias.** La presente ley rige a partir de su expedición y publicación, y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



**LUIS MIGUEL LOPEZ ARISTIZABAL**  
Representante a la Cámara  
Coordinador Ponente



**DAVID ALEJANDRO TORO RAMIREZ**  
Representante a la Cámara  
Partido Pacto Histórico

\* \* \*

**INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 119 DE 2025 CÁMARA**

*por medio de la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, estableciendo medidas respecto a grúas y parqueaderos y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., marzo de 2026

Honorable Representante

**HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ**

Presidente Comisión Sexta Constitucional

Cámara de Representantes

Ciudad

Doctor

**RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN**

Secretario Comisión Sexta Constitucional

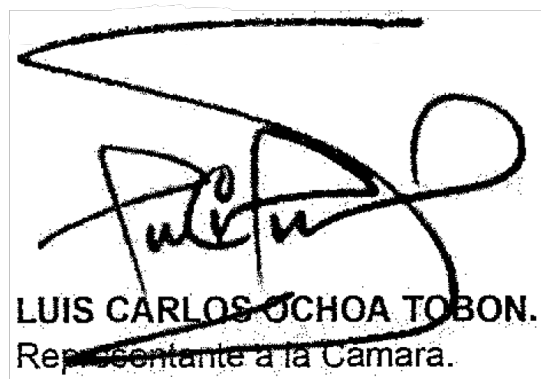
Cámara de Representantes

Ciudad

**REFERENCIA: Informe de ponencia para segundo debate en Cámara al Proyecto de Ley número 119 de 2025 Cámara, por medio de la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, estableciendo medidas respecto a grúas y parqueaderos y se dictan otras disposiciones.**

Atendiendo a lo dispuesto en los artículos 150, 153, y 156 de la Ley 5ª de 1992, y conforme a la designación hecha por la Mesa Directiva como ponente de esta iniciativa, me permito rendir informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley número 119 de 2025 Cámara, por medio de la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, estableciendo medidas respecto a grúas y parqueaderos y se dictan otras disposiciones.

De las y los honorables Representantes,



**LUIS CARLOS UCHOA TOBON.**  
Representante a la Cámara.

**INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 119 DE 2025 CÁMARA**

*por medio de la cual se modifica el código nacional de tránsito terrestre, estableciendo medidas respecto a grúas y parqueaderos y se dictan otras disposiciones.*

## 1. TRÁMITE DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA

El Proyecto de Ley número 119 de 2025 Cámara, por medio de la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, estableciendo medidas respecto a grúas y parqueaderos y se dictan otras disposiciones, fue radicado el 30 de julio de 2025 en la cámara de Representantes, con la autoría de los Representantes Wilmer Yesid Guerrero Avendaño, Álvaro Leonel Rueda Caballero, Luis Carlos Ochoa Tobón, Germán Rogelio Rozo Anís, Héctor David Chaparro Chaparro, Leonardo de Jesús Gallego Arroyave, Carlos Ardila Espinosa y el Senador Alejandro Carlos Chacón Camargo.

El día 11 de noviembre de 2025, este proyecto fue aprobado en la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, fue designado como ponente para primer debate.

## 2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El Proyecto de Ley número 119 de 2025 Cámara, por medio de la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, estableciendo medidas respecto a grúas y parqueaderos y se dictan otras disposiciones, busca realizar modificaciones al Código Nacional de Tránsito Terrestre, a través de medidas relacionadas al pago y funcionamiento de grúas y parqueaderos por inmovilización de vehículos en el país, promoviendo cobros justos, proporcionales y el fortalecimiento de procedimientos de recaudo las autoridades de tránsito municipales

## 3. JUSTIFICACIÓN NORMATIVA DEL PROYECTO DE LEY

El principio de necesidad de las sanciones tiene fundamento en los artículos 6° y 29 de la Constitución Política de 1991. El artículo 6° superior prevé que “*Los particulares solo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución y las leyes*”; el artículo 29 advierte que nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa”, entre tanto el principio de necesidad de las sanciones señala que la facultad sancionadora del Estado solo es legítima frente a sujetos que merecen un juicio de reproche por sus actos u omisiones, con el fin de corregirlas y mantener un orden social, que por supuesto deben cumplir un principio de legalidad, como sucede con la trasgresión de las normas del código nacional de tránsito terrestre, que dan lugar a la imposición de una orden de comparendo que acarrea como consecuencia la multa.

Igualmente, el presente proyecto se fundamenta en el artículo 29 de la Constitución, que establece que “*El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas*”, dado que, con el presente proyecto, se busca que, en caso de absolución de la infracción cometida, se pueda establecer un procedimiento en el cual al ciudadano se le pueda hacer devolución de los valores cobrados por conceptos de grúas y parqueaderos.

Así mismo, el artículo 150 de nuestra Carta, numeral 2, establece que corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce la función de, “*expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones*”, y el Código Nacional de Tránsito, es la ley objeto de todas las modificaciones que pretende la presente iniciativa.

## 4. CONVENIENCIA DEL PROYECTO DE LEY

Con fundamento en el cumplimiento constitucional del principio de necesidad de las sanciones, la presente iniciativa legislativa busca una corrección en el Sistema Jurídico Colombiano para conseguir que los particulares que son sancionados por cometer una infracción de tránsito cancelen la sanción correspondiente en un tiempo casi inmediato de un solo día hábil, incentivando su buen comportamiento de pago y buscando por supuesto corregir la conducta antijurídica que cometió, lo anterior sin incurrir en costos adicionales por concepto de grúas y parqueaderos que finalmente terminan desincentivando el pago.

Con esta iniciativa se busca ajustar el ordenamiento a los principios constitucionales, pues si bien se necesita el servicio de grúa y parqueadero en el país para proceder a la inmovilización de vehículos cuando las infracciones de tránsito lo ameritan, no deberían existir dos sanciones económicas concurrentes y desproporcionales, sino una sola correspondiente a la del valor de la multa que busca sancionar el comportamiento del ciudadano, razón por la cual es la autoridad de tránsito el organismo que debería asumir estos costos de grúa y parqueadero que en últimas se convierten en herramientas para cumplir el fin coercitivo estatal, lo anterior con el mismo dinero recaudado por la multa que se le está pagando, teniendo en cuenta que esa multa se paga para cumplir un fin social de mantener el orden y la seguridad vial.

## LA SANCIÓN ADICIONAL QUE ENFRENTAN LOS CONDUCTORES Y PROPIETARIOS:

En Colombia se encuentra que cuando una persona comete una infracción como la de conducir un vehículo sin seguro obligatorio, infracción respecto la cual la multa cuesta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, que a valor corresponde (\$1.207.855), esa persona no solo está obligada a pagar esa sanción que busca corregir su comportamiento antijurídico (que trasgrede lo que dice una norma), sino que además termina pagando en promedio, alrededor de \$300.000 adicionales, valor que varía dependiendo el municipio de Colombia en que se encuentre, como se verá más adelante, y que se incrementa dependiendo del tiempo que se tarde en retirar el vehículo de los patios.

Así pues, ese dinero es recibido de manera inmediata por particulares que prestan el servicio de grúas y parqueaderos oficiales, pues es la condición que ha establecido el Código de Tránsito

para proceder al retiro del vehículo, mientras que la sanción si se le puede adeudar a la autoridad de tránsito, ejemplificación que se realiza para demostrar que con la configuración legislativa actual se trasgrede el principio de necesidad de las sanciones, pues además que el sancionado termina pagando un monto adicional y diferente al del valor de la multa que castiga su comportamiento antijurídico, es este valor adicional el que debe pagar de manera casi inmediata para retirar su vehículo, sin que pague la medida que si busca resocializar su comportamiento, siendo esta la principal y correctiva.

**ALTOS COSTOS DE LOS SERVICIOS DE PARQUEADERO POR INMOVILIZACIÓN**

Por autorización legal, los costos por concepto de grúa y parqueaderos en el país pueden ser variables de acuerdo con el esquema que defina cada ente territorial.

De acuerdo a la información recaudada por la UTL del Representante Wilmer Guerrero, en Bogotá ocho (8) días de parqueo de un vehículo liviano cuestan alrededor de setecientos mil pesos (\$700.000), pues se implementa una tarifa variable bajo la cual los primeros días el costo aumenta, para luego disminuir, lo que podría ser interpretado como una medida para fomentar el retiro inmediato, o simplemente para obtener un mayor lucro entre tanto el ciudadano obtiene los recursos necesarios para proceder al pago de los costos de inmovilización y retiro del vehículo en estos primeros días desde la comisión de la infracción.

Ahora bien, como se verá a continuación, los esquemas de valores por día de parqueo son totalmente variables en el país, lo que sí es una certeza es que las diversas estrategias utilizadas para proceder con los cobros no están diseñadas para prestar el servicio requerido de inmovilización, sino para obtener un gran lucro económico mayor al que generaría la simple prestación de un servicio de parqueadero, como el que todo ciudadano adquiere y paga en cualquier parqueadero de una ciudad sin que su vehículo esté parqueado por inmovilización, discrepancia que no tendría que generarse. Por lo anterior se analizan las tarifas de municipios de diferentes categorías en el país.

MUNICIPIO	DÍA	MOTOCICLETAS	LIVIANOS	PESADOS
BOGOTÁ, D. C.	1	\$ 44.200	\$ 136.200	\$ 378.200
	2	\$ 61.300	\$ 142.400	\$ 395.800
	3	\$ 96.400	\$ 163.300	\$ 453.700
	4 AL 30	\$ 13.800	\$ 54.600	\$ 151.400
	31 +	\$ 1.000	\$ 4.800	\$ 12.900
M E D E - LLÍN	NO DIFERENCIA	\$ 19.278	\$ 38.318	\$ 36.414

MUNICIPIO	DÍA	MOTOCICLETAS	LIVIANOS	PESADOS
VILLAVICENCIO	1	\$ 44.100	\$ 86.100	\$ 140.900
	2 AL 10	\$ 25.700	\$ 54.800	\$ 102.100
	11 AL 30	\$ 14.600	\$ 25.700	\$ 69.600
	31 +	\$ 3.000	\$ 5.400	\$ 7.100
MANIZALES	1 AL 30	\$ 16.500	\$ 29.000	\$ 65.500
	31 AL 360	\$ 4.200	\$ 7.200	\$ 15.600
	361 +	\$ 3.500	\$ 6.300	\$ 9.700
BARRANQUILLA	NO DIFERENCIA	\$ 9.800	\$ 20.000	\$ 35.000
CARTAGENA	NO DIFERENCIA	\$ 33.215	\$ 47.450	\$ 94.900
FLORIDABLANCA	NO DIFERENCIA	\$ 21.405	\$ 33.863	\$ 68.723
BUCARAMANGA	NO DIFERENCIA	\$ 16.730	\$ 30.520	\$ 62.630
V DEL ROSARIO	NO DIFERENCIA	\$ 29.800	\$ 41.700	\$ 61.900
OCAÑA	NO DIFERENCIA	\$ 23.941	\$ 38.848	\$ 89.666
CÚCUTA	NO DIFERENCIA	\$ 21.345	\$ 33.215	\$ 33.215

Fuente: Elaboración propia UTL Representante a la Cámara Wilmer Guerrero, datos secretarías de tránsito municipales.

De los costos expuestos anteriormente, aunque disímiles entre sí, resulta válido afirmar que terminan obedeciendo a una sanción adicional al ciudadano, no a la prestación de un servicio, por eso es momento de generar una solución eficiente para los conductores y propietarios de vehículos del país que ponga fin a estos cobros adicionales, que como se ha expuesto, terminan desincentivando el pago de la sanción.

Igualmente, se observa que pese a los altos costos por servicio de parqueadero, las condiciones físicas de estos establecimientos en muchos municipios del país son precarias, exponiendo los vehículos inmovilizados a las condiciones climáticas y los daños que les puedan generar permanecer a la intemperie y en suelos llenos de lodo y tierra, por lo cual, el presente proyecto de ley busca exigir un mínimo de condiciones que deban cumplir los parqueaderos que son autorizados para prestar este servicio, debiendo contar como mínimo con un suelo pavimentado y un techo que proteja y garantice las condiciones en las que fueron inmovilizados los vehículos.

Otro de los problemas que enfrentan los ciudadanos, respecto a los servicios de parqueadero cuando sus vehículos son inmovilizados, es que pese a que los vehículos pueden ser inmovilizaciones en días no hábiles, los parqueaderos no cuentan con atención al público los días no hábiles, lo que conlleva que el vehículo que fue inmovilizado en día viernes, solo pueda ser retirado de patios hasta el siguiente día hábil, obligando de manera injusta

al conductor o propietario a asumir dos o tres días de manera obligatoria de parqueadero, que si se tiene en cuenta que esto suceda con tarifas variables como las establecidas para Bogotá, resultan ser los días con la tarifa más costosa de acuerdo al esquema expuesto.

Esta situación merece ser solucionada con la presente iniciativa, pues los parqueaderos, si bien operados por privados, bajo un sentido de responsabilidad social empresarial, que en palabras de la Corte Constitucional se relaciona con la contribución al Estado en procura de la garantía de los Derechos Fundamentales de los ciudadanos como la solidaridad, se entiende que de manera justa en la prestación de su servicio deban estar obligados a disponer de los medios necesarios para que el vehículo pueda ser retirado cualquier día de la semana, con la necesaria consecuencia que en caso contrario el costo de parqueo sea gratuito, lo que implícitamente sería una sanción adicional, el hecho que obliguen a una persona a pagar días de parqueadero de manera obligatoria, reteniendo además arbitrariamente el bien sobre el que ejerce su derecho a la propiedad privada.

Veamos sobre los municipios estudiados cuáles tienen un mecanismo para entrega de vehículos en días inhábiles y cuáles no:

MUNICIPIO	ENTREGA DÍA NO HÁBIL	COBRA DÍAS NO HÁBILES
BOGOTA, D. C.	SÍ	SÍ
MEDELLÍN	SÍ	SÍ
VILLAVICENCIO	NO	SÍ
MANIZALES	NO	SÍ
BARRANQUILLA	SÍ	SÍ
CARTAGENA	NO	SÍ
FLORIDABLANCA	NO	SÍ
BUCARAMANGA	NO	SÍ
V DEL ROSARIO	NO	SÍ
OCAÑA	NO	SÍ
CÚCUTA	NO	SÍ

Fuente: Datos Secretarías de Tránsito Municipales. Elaboración propia UTL Representante a la Cámara Wilmer Guerrero.

Como se observa, solo en algunos municipios de Colombia entregan vehículos inmovilizados en días no hábiles, en otros pocos como Cartagena y Bucaramanga solo entregan hasta mediodía del sábado y en la gran mayoría no tienen establecidos mecanismos para la entrega en estos días, mientras que el usuario si está obligado a pagar los costos por el cobro que las autoridades realizan por el parqueadero de estos días, en lo que radica la importancia de la iniciativa contemplada en el presente proyecto de ley.

### ALTOS COSTOS DE LOS SERVICIOS DE GRÚA POR INMOVILIZACIÓN

Bajo el mismo esquema expuesto, se procederá a dar a conocer los costos por traslado en grúa a patios en las mismas ciudades que se tomaron para el estudio anterior, anticipando que se presentan las

mismas disparidades en cuanto a la falta de unidad en los esquemas tarifarios, como se verá a continuación y que desde la misma observancia de las tarifas es válido concluir que fungen bajo el mismo objetivo de generar un lucro económico adicional al equivalente a la prestación del servicio, carga que repercute sobre la economía del ciudadano colombiano.

MUNICIPIO	MOTOCICLETAS	LIVIANOS	DIFERENCIA %
BOGOTA, D. C.	\$199.300	\$218.300	91%
MEDELLÍN	\$ 95.676	\$ 282.744	34%
VILLAVICENCIO	\$ 67.800	\$ 138.100	49%
MANIZALES	\$ 104.900	\$ 237.300	44%
BARRANQUILLA	\$ 98.000	\$ 195.000	50%
CARTAGENA	\$ 80.526	\$ 161.052	50%
FLORIDABLANCA	\$ 68.723	\$ 144.915	47%
BUCARAMANGA	\$91.670	\$192.710	48%
V DEL ROSARIO	\$89.300	\$172.000	51%
OCAÑA	\$ 56.800	\$ 133.300	43%
CÚCUTA	\$142.350	\$142.350	100%

Fuente: Elaboración propia UTL Representante a la Cámara Wilmer Guerrero, datos portal oficial secretarías de tránsito municipales.

La anterior es una gráfica que permite además de vislumbrar los altos costos por traslado en grúa, a los que hay que sumarle a los costos de parqueo ya expuestos, para demostrar que la diferencia tarifaria entre el valor que se le cobra a una motocicleta, que en la práctica son trasladadas en grupos numerosos en una grúa convencional, de lo que se desprende la necesidad de regular estos cobros desproporcionados, pues mientras un vehículo liviano solo puede ser trasladado de manera individual por disposición del Código Nacional de Tránsito, a una motocicleta se le cobra por este concepto alrededor del 50% y en otros casos como Bogotá y Cúcuta hasta el 91% y 100% de lo que paga el vehículo liviano, con la diferencia que transportan en promedio hasta 10 motocicletas.



Es por lo anterior que resulta conveniente, proporcional, que el costo por servicio de grúa sea dividido equitativamente entre el número de motocicletas que se transportan a patios, lo anterior para generar un alivio tanto a los municipios del país que concurrirán al pago de este servicio, como a los conductores o propietarios que no alcanzan a ser cobijados por el beneficio otorgado con el pago de la multa en el primer día que pretende esta iniciativa

y que obtienen un tratamiento desigual en materia económica en beneficio de privados.

### **BRECHAS SALARIALES, LA IMPORTANCIA DE ESTAS MEDIDAS DE ALIVIO ECONÓMICO AL CIUDADANO**

Según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) el 34,1% de la población gana menos del salario mínimo, lo que equivale a más de 9,43 millones de personas, a su vez cerca del 6,9% de la población, lo que equivale a 1,55 millones de personas, reciben un salario y medio a dos salarios. También se determinó que 113.000 personas reciben entre ocho a diez salarios mínimos, equivalente al 0,5% de la población colombiana. De acuerdo a esta información es válido afirmar que si una persona de la media poblacional del país comete una infracción de tránsito que acarrea la inmovilización de su vehículo, se encuentra en una situación en la cual probablemente solo podría priorizar el pago de lo equivalente a grúa y patios para recuperar su vehículo, dejando la multa, por la falta de capacidad económica sin pagar, por lo que la iniciativa resulta ajustada a la realidad social del país, contribuyendo en un doble propósito, aliviar las cargas económicas adicionales de los colombianos y mejorar el recaudo por concepto de multas por parte de los municipios, ya que el ciudadano priorizaría el pago de la multa en el primer día siguiente a la infracción, para recuperar su vehículo sin costos adicionales de inmovilización.

### **DEL PROCESO CONTRAVENCIONAL DE TRÁNSITO, DERECHO A LA DEFENSA MEDIANTE DEBIDO PROCESO ADMINISTRATIVO SIN MAYORES COSTOS**

De los artículos 134 a 142 del Código Nacional de Tránsito, se encuentra el proceso contravencional, el cual está compuesto por cuatro etapas fundamentales: (i) la orden de comparendo o de comparecer, (ii) la presentación de la persona citada a comparecer ante la autoridad respectiva en los términos dispuestos por la ley, (iii) la audiencia de pruebas y alegatos y (iv) la audiencia de fallo, momento donde se determina si el inculpado es exonerado o sancionado con una multa.

**La orden de comparecer o comparendo:** La contiene el comparendo y da inicio al trámite contravencional de tránsito, no consiste en la imposición de una sanción, sino que ella tiene por objeto citar al presunto infractor para que se presente ante la autoridad de tránsito competente dentro de los 5 días hábiles siguientes. Una vez surtida la orden de comparendo es admisible que el propio citado ponga fin al proceso contravencional en su contra, aceptando voluntariamente la comisión de la infracción y cancelando la sanción. Con ello, termina el proceso contravencional de tránsito sin necesidad de que el citado concorra a las siguientes etapas.

Se busca con este proyecto de ley que el beneficio proceda en la primera etapa del proceso contravencional, momento en el cual el presunto

infractor es citado ante la autoridad de tránsito, y cuenta con el término legal de 5 días hábiles para que proceda la aceptación y pago de la sanción impuesta. De aprobarse la presente iniciativa el conductor o propietario del vehículo no tendrá que pagar los costos adicionales asociados a la inmovilización cuando cancele en el primer día de esta etapa, lo que busca promover el recaudo efectivo de este monto por parte de las autoridades municipales, del que muchas veces se posterga el pago, sin que la autoridad deba responder por más de 1 día de parqueo, fortaleciendo y protegiendo así sus finanzas, razón por la que además se ha establecido que en los casos en que el valor a pagar sea superior a lo efectivamente recaudado con el pago de la multa, el propietario concurrirá en el pago del valor excedente.

Cabe mencionar que en esta etapa el beneficio concurriría con lo consagrado en el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito, bajo el cual se ha planteado para todas las infracciones de tránsito en cuanto al pago de sus sanciones, “Cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa dentro de los cinco (5) días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito o en un Centro de Enseñanza Automovilística o un Centro integral de atención debidamente registrados ante el RUNT...”. La diferenciación entre ambas medidas que serían inicialmente concurrentes es que el costo de grúa y patios es un rubro adicional que deben sufragar los infractores solo en los tipos de infracción que generan inmovilización, por lo cual el beneficio loable pretendido en el presente proyecto de ley solo aplicaría y sería concurrente con el consagrado en el artículo 136, para las infracciones en las cuales la ley dispone la inmovilización.

Otra de las medidas que plantea la presente iniciativa legislativa en unidad de materia con las problemáticas que enfrentan los conductores y propietarios de vehículos del país cuando su vehículo es inmovilizado, está relacionada con que una vez el presunto infractor en desarrollo justo del debido proceso para ejercer su derecho de defensa, decide agotar el proceso contravencional presentando sus pruebas y es absuelto del pago de la multa, no cuenta actualmente con los mecanismos legales para que la medida complementaria sea la absolución también del pago de grúas y patios o para exigir la devolución del dinero pagado por este concepto cuando el vehículo ha sido retirado con anterioridad entre tanto se adelanta la actuación administrativa.

Así, se ejemplifica el caso puntual de un ciudadano al que le inmovilizaron su vehículo por encontrarse estacionado en sitio prohibido según los agentes de tránsito, imponiendo el respectivo comparendo, sin embargo, para el caso el infractor solicitó impugnación al contar con los medios probatorios para demostrar que su vehículo fue retirado de un lugar en el que estaba permitido estacionarse.

La problemática inicial a la que se enfrenta el conductor es que estas audiencias se conceden en términos no expeditos (alrededor de 2 meses o más), por lo cual el infractor necesita retirar su vehículo de los patios, pues entre más tiempo pase, más se le cobrará, por esa razón el presunto infractor realiza el pago de grúas y patios; pues lo que se presenta es que si esta persona resulta absuelta de la sanción por parte de la autoridad de tránsito en la respectiva audiencia por tratarse de un comparendo injustamente

impuesto, no cuenta con los medios para que se le devuelva el dinero que pagó previamente por grúas y patios, situación que se corrige con el presente proyecto de ley.

**INFRACCIONES QUE ACARREAN INMOVILIZACIÓN PARA AUTOMOTORES Y SUS COSTOS**

Fuente: Elaboración propia UTL Representante a la Cámara Wilmer Guerrero, artículo 131 CNT.

SEGÚN EL ARTÍCULO 131 DEL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO, LAS INFRACCIONES QUE ACARREAN INMOVILIZACIÓN				
Categoría	Código	Descripción	Multa (SMLDV)	Valor UVB (2025)
B	B.1	Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.	8	\$ 322.095
B	B.2	Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.	8	\$ 322.095
B	B.3	Conducir sin placas o sin el permiso vigente expedido por la autoridad de tránsito.	8	\$ 322.095
B	B.4	Conducir con placas adulteradas.	8	\$ 322.095
B	B.5	Conducir con una sola placa o sin el permiso vigente expedido por la autoridad de tránsito.	8	\$ 322.095
B	B.6	Conducir con placas falsas.	8	\$ 322.095
B	B.7	No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo.	8	\$ 322.095
C	C.1	Presentar licencia de conducción adulterada o ajena.	15	\$ 603.928
C	C.2	Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.	15	\$ 603.928
C	C.3	Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito	15	\$ 603.928
C	C.14	Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente.	15	\$ 603.928
C	C.16	Conducir un vehículo escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios.	15	\$ 603.928
C	C.18	Conducir vehículo de servicio público con taxímetro dañado, sin sellos o con calibración vencida o adulterada, o sin cumplir normas.	15	\$ 603.928
C	C.20	Conducir vehículo de carga con materiales de construcción sin medidas de protección, higiene y seguridad.	15	\$ 603.928
C	C.21	No asegurar la carga para evitar que se caiga en la vía.	15	\$ 603.928
C	C.22	Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin requisitos.	15	\$ 603.928
C	C.27	Carga o pasajeros obstruyen visibilidad del conductor o control del vehículo.	15	\$ 603.928
C	C.35	No realizar revisión técnico-mecánica en el plazo o con fallas técnicas/emisiones, aunque se tenga certificado.	15	\$ 603.928
C	C.36	Transportar carga en contenedores sin dispositivos de sujeción adecuados.	15	\$ 603.928
D	D.1	Conducir sin haber obtenido la licencia.	30	\$ 1.207.855

SEGÚN EL ARTÍCULO 131 DEL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO, LAS INFRACCIONES QUE ACARREAN INMOVILIZACIÓN				
Categoría	Código	Descripción	Multa (SMLDV)	Valor UVB (2025)
D	D.2	Conducir sin portar los seguros obligatorios por ley.	30	\$ 1.207.855
D	D.3	Transitar en sentido contrario.	30	\$ 1.207.855
D	D.4	No detenerse ante semáforo en rojo o señal de "PARE".	30	\$ 1.207.855
D	D.5	Conducir sobre aceras, zonas peatonales, separadores, zonas verdes, bermas, etc.	30	\$ 1.207.855
D	D.6	Adelantar en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel, cima de cuesta o sitios prohibidos.	30	\$ 1.207.855
D	D.7	Maniobras altamente peligrosas o irresponsables.	30	\$ 1.207.855
D	D.8	Conducir sin luces, sin dispositivos luminosos o con alguno dañado.	30	\$ 1.207.855
D	D.12	Usar vehículo para servicio diferente del autorizado.	30	\$ 1.207.855
D	D.13	Transportar carga con sobrepeso.	30	\$ 1.207.855
D	D.14	Uso de combustibles no regulados que pongan en peligro la vida de usuarios o peatones.	30	\$ 1.207.855
D	D.15	Cambio de recorrido no autorizado en transporte público.	30	\$ 1.207.855
E	E.4	Transportar personas junto con sustancias peligrosas. Inmovilización del vehículo por 1 año cada vez.	45	\$ 1.811.783
F	F	Conducir en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias alucinógenas.	Desde 90	\$ 3.623.000
H	H.01	Circular con defensas rígidas no originales.	Obligación de realizar curso en 30 días	Después de 30 días sin realizarse el curso \$237.165
H	H.02	No portar la licencia de tránsito.	Obligación de realizar curso en 30 días	Después de 30 días sin realizarse el curso \$237.165
H	H.07	Llevar pasajeros en la parte exterior del vehículo.	Obligación de realizar curso en 30 días	Después de 30 días sin realizarse el curso \$237.165
H	H.08	Portar luces exploradoras en la parte posterior del vehículo.	Obligación de realizar curso en 30 días	Después de 30 días sin realizarse el curso \$237.165
H	H.10G	No usar casco de seguridad cuando corresponda.	Obligación de realizar curso en 30 días	Después de 30 días sin realizarse el curso \$237.165

Se aclara que las infracciones de categoría H no serían objeto de la presente iniciativa, pues aunque acarreen inmovilización, la sanción definida para esta clase de infracciones en la Resolución número 3027 de 2010 del Ministerio de Transporte es la amonestación, mas no la multa, con la correspondiente obligación de asistir a un curso, que deberá ser realizado por el conductor en los primeros 30 días desde la imposición del comparendo, procediendo solo después de este tiempo la imposición de una multa equivalente a una sanción pecuniaria bastante inferior respecto de la establecida para las demás infracciones (5 SMLDV), mucho tiempo después de transcurrido el primer día hábil, razón por la cual no procedería lo dispuesto en el articulado del proyecto, que solo procede para la imposición de multas de carácter económico que pueden ser pagadas en los

primeros días. Lo anterior porque la iniciativa se ha diseñado de tal forma que no afecte las finanzas de las entidades territoriales.

#### DEL COBRO POR EL RETIRO DEL CEPO

En algunas ciudades como Bogotá donde se implementa el dispositivo de bloqueo o "cepo" para imponer una sanción al conductor que estaciona el vehículo trasgrediendo la normatividad sobre las zonas de parqueo, se está utilizando la imposición de una sanción adicional consistente en el cobro por el retiro de ese dispositivo, cuestión que en nada guarda relación con la multa. Esa clase de disposiciones que guardan relación con el espíritu de la iniciativa legislativa merecen ser modificadas.

Para el caso de Bogotá se tiene que el valor del retiro del cepo es de \$120.000 para el caso de

carros y \$90.000 para el caso de motocicletas, y según la secretaría de movilidad mientras que en 2023 se instalaron 10.927 cepos, en 2024 la cifra subió a 23.625, lo que denota la utilización de esta herramienta y la necesidad de establecer ajustes normativos para corregir costos adicionales que deban asumir los ciudadanos.

**INFRACCIONES COMETIDAS EN COLOMBIA ES EL SIGUIENTE, DE LAS CUALES LA MAYORÍA ACARREA INMOVILIZACIÓN:**

1. C29 Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.
2. C35 No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido. (Acarrea inmovilización).
3. C02 Estacionar un vehículo en sitios prohibidos. (Acarrea inmovilización).
4. C24 Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas.
5. C14 Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. (Acarrea inmovilización).

**DESEQUILIBRIO ENTRE LOS COSTOS DE INMOVILIZACIÓN Y DE LAS SANCIONES, LA CORRESPONDENCIA DE ESTA INICIATIVA CON UNA REGULACIÓN QUE AL RESPECTO REALICEN LAS AUTORIDADES MUNICIPALES PARA FORTALECER SUS FINANZAS:**

De un análisis a los esquemas tarifarios expuestos, por un lado el de parqueaderos y grúas, y por otro el de las sanciones por cometer una infracción de tránsito en Colombia, resulta importante establecer que serán las autoridades de tránsito locales conforme a sus facultades constitucionales y legales, particularmente establecidas en el parágrafo 2° del artículo 127 del Código Nacional de Tránsito, quienes realicen una regulación oportuna a las tarifas cobradas en cada municipio por concepto de prestación del servicio de grúas y patios, para garantizar que sea proporcional al servicio prestado y no sea en ningún caso superior a lo que se paga por concepto de multa, teniendo en cuenta las limitaciones que se pretenden con la presente iniciativa legislativa.

Se establece entonces que para que la presente iniciativa beneficie al ciudadano colombiano, pero además fortalezca las finanzas municipales, es necesario que concurra con la iniciativa de las autoridades de tránsito y los concejos municipales y distritales, que serán en últimas en respeto de sus facultades, las encargadas de que lo consagrado en este proyecto de ley en beneficio de la ciudadanía, también le resulte más beneficioso a dichas autoridades, en el entendido de que las tarifas pagadas por concepto de grúas y patios sean justas y les permita en todo caso contar con un saldo a favor de lo pagado por la multa.

**EL BAJO PORCENTAJE DE PAGO DE LAS MULTAS EN COLOMBIA**

Según información oficial suministrada por la Federación Nacional de Municipios, en 2024 se impusieron un total de 5.550.867 comparendos equivalentes a 4,08 billones de pesos, de los

cuales solo se pagaron 1.930.569 equivalentes a 1,24 billones, es decir solo el 35% de las multas impuestas, de lo que se deduce que más de la mitad de comparendos impuestos en el país no se pagan, cifra que empeora contrastada con el año 2023, donde solo el 38% de los comparendos fueron pagados, situación que merece ser solucionada si se quiere ver desde la perspectiva de los municipios para que esos recursos ingresen de manera efectiva a sus cuentas.

Complementariamente, los reportes arrojan que en el país son Atlántico, La Guajira y Chocó los departamentos que menos comparendos pagan, según la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

VIGENCIA	COMPAR-RENDOS	PAGADOS	PORCENTAJE PAGO
2023	5.448.871	2.081.347	38,20%
2024	5.550.867	1.930.569	34,77%

Fuente: Elaboración propia UTL Representante a la Cámara Wilmer Guerrero, datos Fedemunicipios.

**COMPORTAMIENTO DE PAGO DE ACUERDO AL TIEMPO QUE PASA DESDE LA IMPOSICIÓN DE LA SANCIÓN:**

De la anterior cifra de pago, se resalta que de 1.930.569 multas pagadas, 1.345.859 se pagaron en los primeros 5 días hábiles desde la orden de comparendo, es decir el 70% de las que se pagaron efectivamente, se hicieron en ese lapso, y solo 532.955 se pagaron después de 5 días hábiles, que corresponde al 27% del total pagado, lo que quiere decir que la mayor probabilidad de pago efectivo de la sanción se da en los primeros días desde la orden de comparendo, y que a mayor tiempo transcurrido, menor es la posibilidad de pago de la sanción.

COMPARENDOS IMPUESTOS SIN INMOVILIZACIÓN 2024				
VIGENCIA	VALOR	CANTIDAD		
2024	\$ 2.271.624.303.261	3.870.212		
COMPARENDOS CON INMOVILIZACION PAGADOS EN LOS PRIMEROS CINCO DIAS HABILES				
VIGENCIA	DIAS HABILES	VALOR COMPARENDO	CANTIDAD	% DE PAGO
2024	1	\$ 236.500.315.521	388.902	10,00%
2024	2	\$ 91.887.288.660	155.175	4,00%
2024	3	\$ 88.634.953.647	150.811	3,89%
2024	4	\$ 93.942.848.566	159.998	4,13%
2024	5	\$ 98.288.286.455	167.507	4,30%
<b>TOTAL PRIMEROS 5 DIAS</b>		<b>\$ 609.253.692.849</b>	<b>1.022.393</b>	<b>26%</b>
2024	MAS DE 5	\$ 231.671.179.244	443.516	11,40%
<b>CANTIDAD IMPUESTA</b>		<b>CANTIDAD PAGADA</b>		<b>%</b>
3.870.212		1.465.909 (\$840.924.872.093)		37,87 %

COMPARENDOS IMPUESTOS CON INMOVILIZACIÓN 2024				
VIGENCIA	VALOR	CANTIDAD		
2024	\$ 1.810.871.550.954	1.680.655		
COMPARENDOS CON INMOVILIZACION PAGADOS EN LOS PRIMEROS CINCO DIAS HABILES				
VIGENCIA	DIAS HABILES	VALOR COMPARENDO	CANTIDAD	% DE PAGO
2024	1	\$ 125.511.684.447	147.398	8,77%
2024	2	\$ 36.953.547.109	41.921	2,49%
2024	3	\$ 36.108.356.033	41.037	2,44%
2024	4	\$ 39.744.306.136	45.076	2,68%
2024	5	\$ 43.127.779.526	47.989	2,85%
<b>TOTAL PRIMEROS 5 DIAS</b>		<b>\$ 281.445.673.251</b>	<b>323.421</b>	<b>19%</b>
2024	MAS DE 5	\$ 122.613.353.745	141.239	8,40%
<b>CANTIDAD IMPUESTA</b>		<b>CANTIDAD PAGADA</b>		<b>%</b>
1.680.655		464.660 (\$404.059.026.996)		27,65 %

Fuente: Elaboración propia, cálculos diseñados UTL Representante a la Cámara Wilmer Guerrero, datos Federación Colombiana de Municipios.

Se evidencia de los cálculos expuestos que, en primer lugar, el porcentaje de pago de multas es mayor en los primeros 5 días hábiles y particularmente en el primer día hábil desde la orden de comparendo,

por lo tanto, entre más tiempo transcurrido desde la imposición del comparendo, la posibilidad de pago disminuye sustancialmente de manera proporcional, y, por ende, la posibilidad de recaudo efectivo por este concepto para las entidades territoriales del país. Por lo que el objeto de la presente iniciativa se ajusta a la necesidad legal de promover el pago efectivo de la sanción sin mayores dilaciones.

**DIFERENCIACIÓN PORCENTAJE DE PAGO DE LAS MULTAS QUE ACARREAN INMOVILIZACIÓN:**

VIGENCIA	CANTIDAD		% PAGO
	IMPUESTAS	PAGADAS	
2024	1.680.554	464.322	27,63%

Fuente: Elaboración propia UTL Representante a la Cámara Wilmer Guerrero, datos Federación Colombiana de Municipios.

Como se expone, los bajos porcentajes de pago de multas en el país se agravan si se revisa de manera particular el comportamiento de pago individualizado de las infracciones que acarrean inmovilización, donde se tiene que solamente se paga el 27% de estas, porcentaje que puede estar ligado con el aumento en los costos por concepto de grúa e inmovilización que son priorizados en la mayoría de los casos por los conductores o propietarios de los vehículos, en menoscabo del pago de la multa.

**LA MOTOCICLETA, EL VEHÍCULO MÁS INMOVILIZADO Y CON MENOR PORCENTAJE DE PAGO DE MULTAS:**

De las 1.680.554 multas que dan lugar a la inmovilización del vehículo impuestas en 2024, 1.043.423 se cometieron en motocicletas, de las cuales solo se pagaron 183.298, es decir el 17%, de lo que se infiere que es el vehículo que más se sanciona, y que menos paga la multa, lo que estaría directamente relacionado con los altos costos de inmovilización y la baja capacidad de pago de los conductores de esta clase de vehículos.

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, unos 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 colombianos y el 90% de propietarios de motocicletas son estratos bajos. Por lo tanto, la inmovilización de esta clase de vehículos no solo equivale a la retención de un objeto, sino que socialmente equivale a la herramienta de trabajo de una persona que mientras consigue lo necesario para pagar grúa y parqueo, y costear los documentos vencidos hipotéticamente, muy probablemente le resulte más económico dejar perder la moto, y viceversa si consigue lo necesario para pagar grúa y parqueo, para así retirar la motocicleta,

probablemente no lo haga para pagar la multa, perjudicando el recaudo por este concepto de los municipios, situación que soluciona el presente proyecto de ley que le habla a la ciudadanía colombiana.

**PRESCRIPCIÓN DE LAS MULTAS Y BAJO CUMPLIMIENTO DE LOS ACUERDOS DE PAGO EN COLOMBIA, LA CONDUCTENCIA DE MEDIDAS QUE PROMUEVAN EL PAGO LOS PRIMEROS DÍAS:**

CANTIDAD ACUERDOS DE PAGO		CANTIDAD DE ACUERDOS DE PAGO PAGADOS		% PAGADO
VIGENCIA	CANTIDAD	VIGENCIA	CANTIDAD	
2023	149.665	2023	58.804	39,29%
2024	177.618	2024	47.885	26,96%

Fuente: Elaboración propia UTL Representante a la Cámara Wilmer Guerrero, datos Fedemunicipios.

Como se observa en el gráfico expuesto, conforme pasa el tiempo, el porcentaje y la posibilidad de pagar efectivamente la sanción se aminora, por lo que las acciones tendientes a incentivar el pago oportuno, como se plantea en la presente iniciativa para que se realice en el primer día hábil desde la ocurrencia de la infracción de tránsito, mejorarían sustancialmente las finanzas de las entidades territoriales, que además invierten recursos y esfuerzos en llevar a cabo procesos de cobro que permitan consolidar acuerdos de pago que tampoco terminan por pagarse.

A su vez, anualmente, en Colombia prescriben alrededor de 362.439 multas, equivalentes a 216.000 millones de pesos, porque cumplieron 3 años desde su imposición, cuestión que se cumple por cuanto los organismos de tránsito no alcanzan a realizar todos los procesos de cobro coactivo, y muchas veces la persona no tiene patrimonio con el cual pueda responder por su obligación.

Las anteriores cifras denotan la viabilidad de la presente propuesta para incentivar a los conductores a pagar la sanción impuesta de una vez, sin dilaciones, pues con lo que antes tenía que buscar, en muchos casos recurriendo incluso a créditos para pagar el parqueadero y la grúa, ahora pagará directamente la sanción, lo que promovería el pago del comparendo por parte del ciudadano, aumentando así el recaudo de las entidades territoriales, que como se expuso en la actualidad no supera ni la mitad de las sanciones que se imponen.

**EL GRAN NÚMERO DE VEHÍCULOS ABANDONADOS EN EL TIEMPO EN LOS PATIOS, UNA CARGA ECONÓMICA ADICIONAL PARA LAS AUTORIDADES DE TRÁNSITO Y AFECTACIÓN AMBIENTAL**

Otra de las realidades a las que se enfrentan las autoridades de tránsito municipales está relacionada con el gran número de vehículos que son dejados en abandono en los patios, sin responsables que los reclamen, problemática que está ligada tanto a los altos costos de parqueaderos y grúas en el país, como a la irresponsabilidad de quienes deberían ejercer su derecho a la propiedad de estos bienes. Esta es una

problemática que se suma a la del bajo porcentaje de pago de multas, pues acarrea necesariamente que la autoridad de tránsito se haga responsable de los costos por concepto de parqueadero por años de estos vehículos, además de altos costos administrativos para realizar procesos de declaratoria de abandono que en el país poco efectivos resultan siendo.

A continuación, se exponen estas cifras de vehículos abandonados en patios a corte mayo de 2025:

CANTIDAD DE VEHÍCULOS CON MÁS DE UN AÑO EN PATIOS			
MUNICIPIO	MOTO-CICLETAS	LIVIANOS	TOTAL
BOGOTA, D. C.	25.900	11.100	37.000
MEDELLÍN	46.955	3.417	50.372
MANIZALES	2.648	145	2.793
BARRANQUILLA	33.211	2.059	35.270
CARTAGENA	6.300	2.700	9.000
OCAÑA	1.339	163	1.502
CÚCUTA	4.640	195	4.835

Fuente: Elaboración propia UTL Representante a la Cámara Wilmer Guerrero, datos secretarías municipales de tránsito.

Las anteriores cifras de abandono de vehículos en patios, también hacen parte del conjunto de medidas que se esperan solucionar si se incentiva el pago inmediato de la sanción, con la consecuencia inmediata de dar lugar al retiro del vehículo en ese mismo momento de patios, sin mayores costos, ni dilaciones, lo que implicaría que las entidades territoriales además de fortalecer sus finanzas se liberarían de un pasivo adicional relacionado con la responsabilidad sobre estos vehículos que una vez inmovilizados, jamás son retirados de patios, sucediendo mucho con las motocicletas, donde muchas veces vale más pagar el parqueo, la grúa, subsanar la falta y la sanción, que lo que cuesta el mismo automotor.

La afectación ambiental y de salud pública que genera el abandono de vehículos al aire libre también debería generar una importante preocupación, pues estos vehículos, al deteriorarse, liberan sustancias tóxicas como aceite, oxidación y corrosión que contaminan el suelo y el agua. Además, pueden convertirse en criaderos de vectores de enfermedades, por lo que urge establecer medidas que eviten la acumulación durante años de los vehículos inmovilizados en patios, como lo pretende la presente iniciativa.

Adicionalmente, los procedimientos administrativos para subastar estos vehículos unas veces declarados el abandono también acarrear altos costos que en muchos casos lleva a ni siquiera ser contemplados en municipios diferentes a la capital del país, lo que apoya de igual manera la procedencia de la presente iniciativa legislativa.

#### DESTINACIÓN DE LOS RECURSOS PROVENIENTES DE INFRACCIONES

El artículo 160 del Código Nacional de Tránsito establece: “De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a la ejecución de los planes y proyectos del sector movilidad, en aspectos tales como planes de tránsito, transporte y movilidad, educación, dotación de equipos, combustible, seguridad vial, operación e infraestructura vial del servicio de transporte público de pasajeros, transporte no motorizado, y gestión del sistema de recaudo de las multas (No puede ser superior al 10% del recaudo según el artículo 7° de la norma precitada), salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios (que también corresponde al 10% del recaudo SIMIT, según el artículo 10 del mismo código).

En atención al Principio de Unidad de Materia con fundamento en la Ley 5ª de 1992, Reglamento del Congreso, y de acuerdo al objeto del presente proyecto de ley, deberá realizarse una modificación del artículo 160 precitado para que se enmarque la posibilidad de realizar el pago de grúas y patios dentro de la destinación legal de las multas.

#### POSIBILIDAD CONSTITUCIONAL DE ESTABLECER UN PORCENTAJE DE LO RECAUDADO POR CONCEPTO DE MULTAS AL PAGO DE GRÚAS Y PATIOS:

Como se vio, el artículo 160 del Código Nacional de Tránsito establece la posibilidad de realizar una destinación que permita remunerar la gestión del sistema de recaudo de las multas, lo anterior en concordancia con el artículo 7° de la misma norma que establece tal posibilidad, que no podrá ser superior al 10% del recaudo, lo que quiere decir que en torno al funcionamiento de las autoridades de tránsito encargadas del servicio, la misma ley ha establecido la posibilidad de realizar destinaciones específicas que permitan afianzar el funcionamiento de dicho sistema, desde la imposición de una orden de comparendo, hasta el pago de la correspondiente sanción.

Seguidamente, el artículo 160 también establece la respectiva concordancia con la destinación que debe realizarse a la Federación Colombiana de Municipios, para remunerar lo correspondiente al SIMIT, para que guarde la respectiva unidad de materia con el artículo 10 CNT, que establece:

*“ARTÍCULO 10. SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACIÓN SOBRE LAS MULTAS Y SANCIONES POR INFRACCIONES DE TRÁNSITO. Con el propósito de contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios, se autoriza a la Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado a nivel nacional, un sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT), por lo cual percibirá el 10% por la administración del sistema cuando se cancele el valor adeudado. En ningún caso podrá ser inferior a medio salario mínimo diario legal vigente”.*

Como se observa de lo expuesto, resulta ajustado a derecho que se permita que un porcentaje del recaudo de la multa esté dirigido a financiar los costos de inmovilización de un vehículo que así como están planteados actualmente resultan abusivos, transgresores de principios y derechos constitucionales y en nada contribuye al objetivo principal del ejercicio del poder punitivo del Estado, que es la imposición y pago de una multa que corrija la actuación personal, que además contribuya al fortalecimiento de las finanzas municipales para cumplir con criterios como la seguridad vial que se establecen dentro de las destinaciones específicas de lo recaudado.

Así lo estableció la Corte Constitucional en Sentencia C-477 de 2003, al establecer que el porcentaje destinado a la Federación de Municipios es exequible, al respecto manifestó:

*“Resulta ajustado al Ordenamiento Superior el segmento normativo acusado, porque sencillamente lo que hace es reiterar la determinación contenida en el artículo 10 del citado ordenamiento legal según la cual el 10% de los recaudos por concepto de multas y sanciones de tránsito será destinado a la Federación Colombiana de Municipios para pagar la administración del SIMIT, por lo cual dicho porcentaje no puede ingresar a los fiscos territoriales para ser aplicado en los planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial”.*

**PROCEDENCIA DE LA PRESENTE INICIATIVA, GRÚAS Y PATIOS COMO HERRAMIENTA PARA EJERCER EL IUS PONIENDI:**

En los mismos términos a través de la presente iniciativa se modifica el artículo 160 del Código Nacional de Tránsito para que la destinación de lo recaudado guarde correspondencia con la modificación central de la iniciativa, bajo la cual se modifica el artículo 125 y 127 de la misma norma, consistente en la posibilidad de que sean las autoridades de tránsito quienes estén obligadas a realizar el pago de grúa y patios cuando la sanción se cancele dentro del primer día siguiente a la orden de comparendo, sin que las autoridades paguen mayores costos a lo efectivamente recaudado con la multa, por lo que siempre existirá un saldo positivo a favor de la entidad territorial, pudiendo tener las grúas y los patios el mismo tratamiento de herramienta como se planteó en su momento con el Simit que permita ejercer el poder punitivo estatal.

Ahora bien, además de la debida correspondencia, el Tribunal Constitucional reiteró que la disposición estudiada en nada resultaría nugatoria de principios constitucionales como la autonomía de las entidades territoriales, estableciendo:

*“La creación de ese sistema de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito y el funcionamiento continuo y eficiente del mismo, trae como consecuencia necesaria una mayor posibilidad de recaudo de las sumas de dinero*

*causadas por ese concepto a favor de las entidades territoriales municipales, es decir, que es ese un mecanismo ideado por el legislador para contribuir de esa manera a mejorar los ingresos municipales”.*

La presente iniciativa también resulta ajustada al tenor de lo dispuesto por el tribunal que ejerce la salvaguarda de la Carta Política de 1991, puesto que como se expuso, en el país actualmente se contempla un muy bajo recaudo por concepto de multas, situación a la que se enfrentan las entidades territoriales, y que se busca corregir con este proyecto de ley que le apunta a generar incentivos en cuanto al pago de la sanción por parte del legislador en expresión del artículo 150 Constitucional, que contribuyan a mejorar sus ingresos por el logro de un pago más eficiente, inmediato y oportuno por parte del infractor. Lo anterior es una perspectiva desde la entidad territorial, aunada a criterios constitucionales que también se buscan proteger con el ciudadano como eje central, como la igualdad, debido proceso, derecho de defensa y demás postulados de justicia expuestos en favor del colombiano conductor que se protegen con la presente ley.

**5. IMPACTO FISCAL**

El artículo 7° de la Ley 819 de 2003, *por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones*, establece que en todo proyecto de ley que se ordene gastos debe existir en la exposición de motivos el respectivo análisis del impacto fiscal de la iniciativa.

La presente iniciativa legislativa no genera un impacto fiscal negativo a las entidades territoriales, pues como se expuso, lo que se busca en primera medida es realizar una corrección legislativa que permita que el pago de la sanción sea priorizado por el infractor, antes que el pago de grúas y parqueaderos, lo que necesariamente generará un mayor recaudo por este concepto para los fines previstos en la ley.

Lo anterior generaría un impacto positivo para el erario, pues además de contribuir a solucionar la problemática del impago de más de la mitad de multas impuestas en el país, contribuye a solucionar la situación a la que se enfrentan las autoridades municipales de estar a cargo de los costos por grúa y parqueo de miles de vehículos que se encuentran abandonados hace años en los patios por el abandono de las personas que no pudieron sufragar los costos de grúa y parqueo.

**6. CIRCUNSTANCIAS O EVENTOS QUE PODRÍAN GENERAR CONFLICTOS DE INTERÉS**

De conformidad con el artículo 3° de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, *por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992 y se dictan otras disposiciones*, que establece que tanto el autor del proyecto y el ponente dentro de la exposición de motivos, deberán incluir un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, sirviendo de guía para que los otros

congresistas tomen una decisión en torno, si se encuentran incursos en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el congresista pueda encontrar.

En ese orden de ideas, el presente proyecto de ley, por ser de carácter general, no configura un beneficio particular, actual y directo para ningún congresista, ya que la misma tiene como propósito reglamentar la profesión de gerontología en Colombia. Finalmente, sobre los conflictos de interés resulta importante recordar lo señalado por el Consejo de Estado que, en la Sala Plena Contenciosa Administrativa del Honorable mediante Sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M. P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

*“No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que solo lo será aquel del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador, particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna”.*

En el mismo sentido, es pertinente señalar lo que la Ley 5ª de 1992 dispone sobre la materia en el artículo 286, modificado por el artículo 1º de la Ley 2003 de 2019:

“Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

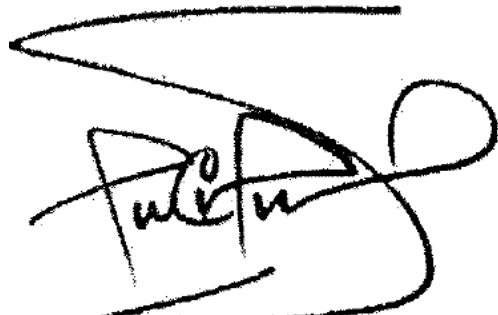
c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

## 9. PROPOSICIÓN

Por las anteriores consideraciones y haciendo uso de las facultades conferidas por el artículo 153 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir **Ponencia**

**Positiva** y solicitar a la Honorable Cámara de Representantes, dar segundo debate al **Proyecto de Ley número 119 de 2025 Cámara**, por medio de la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, estableciendo medidas respecto a grúas y parqueaderos y se dictan otras disposiciones.

De las y los honorables Representantes.



**LUIS CARLOS UCHOA TOBON.**  
Representante a la Cámara.

## 10. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE - CÁMARA

### PROYECTO DE LEY NÚMERO 119 DE 2025

*por medio de la cual se modifica el Código Nacional De Tránsito Terrestre estableciendo medidas respecto a grúas y parqueaderos y se dictan otras disposiciones.*

**El Congreso de Colombia**

**DECRETA:**

**ARTÍCULO 1º. Objeto.** La presente ley tiene por objeto realizar algunas modificaciones al Código Nacional de Tránsito Terrestre, estableciendo medidas respecto al pago y funcionamiento de grúas y parqueaderos por inmovilización de vehículos en el país, con el fin de corregir prácticas injustas a las que se enfrentan los conductores y propietarios de vehículos inmovilizados, e incentivar el pago de la multa, fortaleciendo así las herramientas de las autoridades de tránsito municipales.

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

**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 1º.** El propietario o administrador del parqueadero autorizado utilizado para este fin, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción de las normas de tránsito, sin orden

de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio o 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 2º.** La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.

**PARÁGRAFO 3º.** En el caso de vehículos de servicio público, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco días. Copia del acta se remitirá a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo. 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 4º.** En el caso de inmovilización de vehículos de servicio público, la empresa transportadora responderá como deudor solidario de las obligaciones que se contraigan, entre ellas las derivadas de la prestación del servicio de grúa y parqueaderos. La inmovilización o retención a que hacen referencia las normas de transporte se registrarán por el procedimiento establecido en este artículo.

**PARÁGRAFO 5º.** Cuando el vehículo no sea llevado a parqueaderos autorizados la inmovilización se hará bajo la responsabilidad del propietario del vehículo o del infractor, para lo cual, el agente de tránsito notificará al propietario o administrador del parqueadero autorizado.

**PARÁGRAFO 6º.** La autoridad de tránsito correspondiente será responsable del pago de los costos por traslado con grúa y los costos por parqueadero solamente cuando la multa se cancele dentro del primer (1) día siguiente a la orden de comparendo, en los demás casos lo será el propietario del vehículo. En los casos en que, habiéndose cancelado la multa en el primer día, los costos de grúa y parqueadero superen el valor efectivamente recaudado con la multa, el propietario del vehículo

será responsable del pago del valor excedente por este concepto.

Todo lo anterior se realizará en el marco del debido proceso y de las actuaciones administrativas pertinentes, para lo cual el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.

Así mismo, en el caso de presentarse elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo, el propietario podrá realizar la reclamación ante el propietario o administrador del parqueadero, para lo cual el Gobierno nacional a través de la Superintendencia de Transporte o quien haga sus veces y en el término de 6 meses reglamentará el procedimiento administrativo y trámite que se llevará a cabo una vez radicada la reclamación.

No obstante, el presunto infractor será responsable del pago de los costos por traslado con grúa y los costos por parqueadero por la comisión de las siguientes infracciones del artículo 131 de este código: B.4, C.2, C.35, D.1, D.2, D.4, D.5, D.7 y las infracciones del literal F que consagran la inmovilización como sanción.

**PARÁGRAFO 7º.** Los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito correspondiente en resolución que determinará lo atinente. En todo caso se verificará que los parqueaderos utilizados para la inmovilización de vehículos cuenten con un suelo totalmente pavimentado y un techo que cubra todos los vehículos. Los parqueaderos aprobados contarán con un (1) año a partir de la entrada en vigencia de esta ley para cumplir con lo dispuesto en el presente parágrafo.

En el caso de que los parqueaderos utilizados para la inmovilización de vehículos sean de propiedad de una entidad territorial, la obligación de contar con el suelo pavimentado y un techo que cubra a los vehículos se realizará gradualmente. A partir del primer año de la entrada en vigencia de esta ley, las autoridades deberán cumplir con dicha obligación sobre el 50% del total del parqueadero; en el segundo año, deberán cumplir con dicha obligación con el 100% del total del parqueadero.

**PARÁGRAFO 8º.** La autoridad de tránsito deberá disponer de un mecanismo idóneo que permita efectuar el trámite de autorización y retiro del parqueadero de los vehículos que hayan sido inmovilizados cualquier día de la semana. Cuando dicho trámite no pueda realizarse en días no hábiles por ausencia de disponibilidad institucional, no se generará cobro alguno por concepto de parqueadero durante esos días, en tanto el propietario o el infractor no tuvo la posibilidad real y efectiva de realizar el trámite de autorización y retiro del vehículo. El cobro por parqueadero se aplicará únicamente a partir del primer día hábil siguiente, momento en el **cual esté habilitado el trámite para el retiro del vehículo.**

**ARTÍCULO 3º. No cobro por cepos y proporcionalidad en el transporte de motocicletas.** Modifíquese el artículo 127 de la Ley 769 de 2002,

Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará de la siguiente manera:

**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, este será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de la grúa y el parqueadero estarán a cargo de la respectiva autoridad de tránsito solamente cuando la multa se cancele dentro del primer (1<sup>er</sup>) día siguiente a la orden de comparendo, en los demás casos lo será el propietario del vehículo. En los casos en que, habiéndose cancelado la multa en el primer día, los costos de grúa y parqueadero superen el valor efectivamente recaudado con la multa, el propietario del vehículo será responsable del pago del valor excedente por este concepto.

**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.

**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.

**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.

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.

Los costos por el retiro del equipo de bloqueo estarán a cargo de la respectiva autoridad de tránsito solamente cuando la multa se cancele dentro del primer día hábil siguiente a la orden de comparendo, en los demás casos lo será el propietario del vehículo. En los casos en que habiéndose cancelado la multa en el primer día, los costos por el retiro del equipo de bloqueo superen el valor efectivamente

recaudado con la multa, el propietario del vehículo será responsable del pago del valor excedente por este concepto.

**PARÁGRAFO 4º.** Para todo tipo de inmovilización el costo de la grúa será dividido de manera proporcional entre el número de vehículos transportados simultáneamente en una misma grúa. Se entregará un reporte al conductor o propietario del vehículo y a la autoridad de tránsito correspondiente que informe la capacidad de transporte simultáneo de vehículos en cada grúa, así como el tipo y número de vehículos transportados simultáneamente al momento de proceder con la inmovilización de cada vehículo.

**ARTÍCULO 4º. Devolución pago por absolución.** Adiciónese el parágrafo 4º al artículo 136 de la Ley 769 de 2002, Código nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará de la siguiente manera:

**PARÁGRAFO.** La autoridad de tránsito deberá disponer de un medio idóneo para garantizar que encontrándose decisión en firme que absuelve al inculpado, sea exonerado de los costos o le sea devuelto el dinero pagado por concepto de grúa y parqueadero cuando esto proceda.

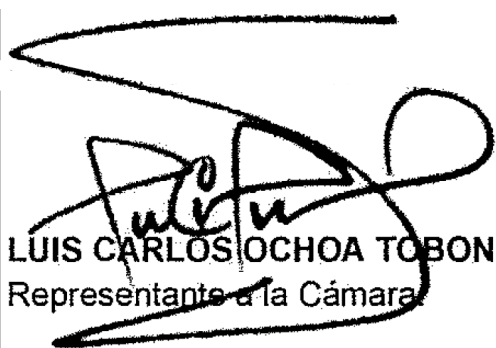
**ARTÍCULO 5º. Destinación.** Modifíquese el artículo 160 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará de la siguiente manera:

**ARTÍCULO 160. DESTINACIÓN DE MULTAS Y SANCIONES.** De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a la ejecución de los planes y proyectos del sector movilidad, en aspectos tales como planes de tránsito, transporte y movilidad, educación, dotación de equipos, combustible, seguridad vial, operación e infraestructura vial del servicio de transporte público de pasajeros, transporte no motorizado, gestión del sistema de recaudo de las multas, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios y lo que corresponde a los pagos de grúa y parqueadero cuando estos procedan.

**PARÁGRAFO.** En lo que se refiere al servicio de transporte público las entidades territoriales que cuenten con sistemas de transporte cofinanciados por la nación priorizarán la financiación de estos sistemas.

**ARTÍCULO 6º. Vigencia.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De las y los honorables Representantes.



**LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN.**  
Representante a la Cámara

**TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA ONCE (11) DE NOVIEMBRE DE 2025, AL PROYECTO DE LEY 119 DE 2025 CÁMARA**

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE ESTABLECIENDO MEDIDAS RESPECTO A GRÚAS Y PARQUEADEROS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

**EL CONGRESO DE COLOMBIA  
DECRETA**

**ARTÍCULO 1º. Objeto.** La presente Ley tiene por objeto realizar algunas modificaciones al Código Nacional de Tránsito Terrestre, estableciendo medidas respecto al pago y funcionamiento de grúas y parqueaderos por inmovilización de vehículos en el país, con el fin de corregir prácticas injustas a las que se enfrentan los conductores y propietarios de vehículos inmovilizados, e incentivar el pago de la multa, fortaleciendo así las herramientas de las autoridades de tránsito municipales.

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

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

cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta.

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 2o.** La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.

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

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

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

**PARÁGRAFO 5o.** Cuando el vehículo no sea llevado a parqueaderos autorizados la inmovilización se hará bajo la responsabilidad del propietario del vehículo o del infractor, para lo cual, el agente de tránsito notificará al propietario o administrador del parqueadero autorizado.

**PARÁGRAFO 6o.** La autoridad de tránsito correspondiente será responsable del pago de los costos por traslado con grúa y los costos por parqueadero solamente cuando la multa se cancele dentro del primer (1) día siguiente a la orden de comparendo, en los demás casos lo será el propietario del vehículo. En los casos en que, habiéndose cancelado la multa en el primer día, los costos de grúa y parqueadero superen el valor efectivamente recaudado con la multa, el propietario del vehículo será responsable del pago del valor excedente por este concepto. Todo lo anterior se realizará en el marco del debido proceso y de las actuaciones administrativas pertinentes, para lo cual el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.

Así mismo, en el caso de presentarse elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo, el propietario podrá realizar la reclamación ante el propietario o administrador del parqueadero, para lo cual el Gobierno nacional a través de la Superintendencia de Transporte o quien haga sus veces y en el término de 6 meses reglamentará el procedimiento administrativo y trámite que se llevará a cabo una vez radicada la reclamación.

No obstante, el presunto infractor será responsable del pago de los costos por traslado con grúa y los costos por parqueadero por la comisión de las siguientes infracciones del artículo 131 de este código: B.4, C.2, C.35, D.1, D.2, D.4, D.5, D.7 y las infracciones del literal F que consagran la inmovilización como sanción.

**PARÁGRAFO 7o.** Los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito correspondiente en resolución que determinará lo atinente. En todo caso se verificará que los parqueaderos utilizados para la inmovilización de vehículos cuenten con un suelo totalmente pavimentado y un techo que cubra todos los vehículos. Los parqueaderos aprobados contarán con un (1) año a partir de la entrada en vigencia de esta ley para cumplir con lo dispuesto en el presente párrafo.

En el caso de que los parqueaderos utilizados para la inmovilización de vehículos sean de propiedad de una entidad territorial, la obligación de contar con el suelo pavimentado y un techo que cubra a los vehículos se realizará gradualmente. A partir del primer año de la entrada en vigencia de esta ley, las autoridades deberán cumplir con dicha obligación sobre el 50% del total del parqueadero; en el segundo año, deberán cumplir con dicha obligación con el 100% del total del parqueadero.

**PARÁGRAFO 8o. (NUEVO).** La autoridad de tránsito deberá disponer de un mecanismo idóneo que permita efectuar el trámite de autorización y retiro del parqueadero de los vehículos que hayan sido inmovilizados cualquier día de la semana. Cuando dicho trámite no pueda realizarse en días no hábiles por ausencia de disponibilidad institucional, no se generará cobro alguno por concepto de parqueadero durante esos días, en tanto el propietario o el infractor no tuvo la posibilidad real y efectiva de realizar el trámite de autorización y retiro del vehículo. El cobro por parqueadero se aplicará únicamente a partir del primer día hábil siguiente, momento en el cual este habilitado el trámite para el retiro del vehículo.

**ARTÍCULO 3º. No cobro por cepos y proporcionalidad en el transporte de motocicletas.** Modifíquese el artículo 127 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará de la siguiente manera:

**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 estarán a cargo de la respectiva autoridad de tránsito solamente cuando la multa se cancele dentro del primer (1) día siguiente a la orden de comparendo, en los demás casos lo será el propietario del vehículo. En los casos en que, habiéndose cancelado la multa en el primer día, los costos de grúa y parqueadero superen el valor efectivamente

recaudado con la multa, el propietario del vehículo será responsable del pago del valor excedente por este concepto.

**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.

**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.

**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.

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.

Los costos por el retiro del equipo de bloqueo estarán a cargo de la respectiva autoridad de tránsito solamente cuando la multa se cancele dentro del primer día hábil siguiente a la orden de comparendo, en los demás casos lo será el propietario del vehículo. En los casos en que habiéndose cancelado la multa en el primer día, los costos por el retiro del equipo de bloqueo superen el valor efectivamente recaudado con la multa, el propietario del vehículo será responsable del pago del valor excedente por este concepto.

**PARAGRAFO 4o. (NUEVO).** Para todo tipo de inmovilización el costo de la grúa será dividido de manera proporcional entre el número de vehículos transportados

simultáneamente en una misma grúa. Se entregará un reporte al conductor o propietario del vehículo y a la autoridad de tránsito correspondiente que informe la capacidad de transporte simultáneo de vehículos en cada grúa, así como el tipo y número de vehículos transportados simultáneamente al momento de proceder con la inmovilización de cada vehículo.

**ARTÍCULO 4°. Devolución pago por absolución.** Adiciónese el Parágrafo 4 al artículo 136 de la Ley 769 de 2002, Código nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará de la siguiente manera:

**PARAGRAFO 4o. (NUEVO)** La autoridad de tránsito deberá disponer de un medio idóneo para garantizar que encontrándose decisión en firme que absuelve al inculpado, sea exonerado de los costos o le sea devuelto el dinero pagado por concepto de grúa y parqueadero cuando esto proceda.

**ARTÍCULO 5°. Destinación.** Modifíquese el Artículo 160 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará de la siguiente manera:

**ARTÍCULO 160. DESTINACIÓN DE MULTAS Y SANCIONES.** De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a la ejecución de los planes y proyectos del sector movilidad, en aspectos tales como planes de tránsito, transporte y movilidad, educación, dotación de equipos, combustible, seguridad vial, operación e infraestructura vial del servicio de transporte público de pasajeros, transporte no motorizado, gestión del sistema de recaudo de las multas, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios y lo que corresponde a los pagos de grúa y parqueadero cuando éstos procedan.

**PARÁGRAFO.** En lo que se refiere al servicio de transporte público las entidades territoriales que cuenten con sistemas de transporte cofinanciados por la Nación priorizarán la financiación de estos sistemas.

**ARTÍCULO 6°. Vigencia.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

CÁMARA DE REPRESENTANTES. -COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 11 de noviembre de 2025.-En sesión de la fecha, fue aprobado en primer debate, y en los términos anteriores, el Proyecto de 119 de 2025 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE ESTABLECIENDO MEDIDAS RESPECTO A GRÚAS Y PARQUEADEROS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES" (Acta No. 017 de 2025) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 4 de noviembre de 2025, según Acta No. 016, en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003.

Lo anterior con el fin de que en el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes.

  
**LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN**  
Coordinador Ponente

  
**HALVER RINCÓN GUTIÉRREZ**  
Presidente

  
**RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN**  
Secretario General

Elaboró: Ruth Claudia Sáenz/Forero  
11.11.25

CÁMARA DE REPRESENTANTES

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D.C., 28 de abril de 2026

Autorizo la publicación del presente informe de Ponencia para Segundo Debate, el texto aprobado en primer debate y el texto que se propone para segundo debate del Proyecto de Ley No. 119 de 2025 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE, ESTABLECIENDO MEDIDAS RESPECTO A GRÚAS Y PARQUEADEROS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

La ponencia para segundo debate fue firmada por el Honorable Representante **LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN.**

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 - 196 /26 del 28 de abril de 2026, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



**RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN**  
Secretario

**CONTENIDO**

Gaceta número 396 - jueves, 30 de abril de 2026

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

**Págs.**

Informe de ponencia para primer debate texto propuesto al proyecto de ley número 414 de 2025 Cámara, por medio del cual la nación se vincula a la celebración del Centenario y Bicentenario de Turbo, Antioquia; se exalta su contribución histórica, presente y futura al desarrollo de Colombia y el mundo, y se dictan otras disposiciones.....	1
Informe de ponencia para segundo debate texto propuesto al proyecto de ley número 119 de 2025 Cámara, por medio de la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, estableciendo medidas respecto a grúas y parqueaderos y se dictan otras disposiciones.....	8