REPÚBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

I S S N 0 1 2 3 - 9 0 6 6

AÑO XXXV - Nº 1760 Bogotá, D. C., martes, 10 de noviembre de 2026 EDICIÓN DE 28 PÁGINAS

DIRECTORES: DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ VÁSQUEZ
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA CON MODIFICACIONES PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 257 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se transforma el modelo de inmovilización vehicular, se elimina el esquema de lucro desproporcionado en la prestación del servicio de grúas y patios, y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 20 de octubre de 2026

Honorable Representante

LUIS HERNANDO GONZÁLEZ

Presidente

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

E. S. D.

Asunto: Informe de Ponencia Positiva con modificaciones para Primer Debate del Proyecto de Ley número 257 de 2026 Cámara, *por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se transforma el modelo de inmovilización vehicular, se elimina el esquema de lucro desproporcionado en la prestación del servicio de grúas y patios, y se dictan otras disposiciones*.

Señor Presidente:

En cumplimiento de la designación efectuada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, mediante Comunicación número C.S.C.P. 3.6-524/2026, y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos rendir Informe de Ponencia Positiva con modificaciones para Primer Debate del Proyecto de Ley número 257 de 2026 Cámara, *por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se transforma el modelo de inmovilización vehicular, se elimina el esquema de lucro desproporcionado en la prestación del servicio de grúas y patios, y se dictan otras disposiciones*, para su discusión y aprobación en la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes.

Cordialmente,

EDUAR ALEXIS TRIANA RINCÓN
Representante a la Cámara por Boyacá
Coordinador Ponente

JESÚS ARMANDO BEDOYA RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara por el Quindío
Partido Centro Democrático
Ponente

INFORME DE PONENCIA POSITIVA CON MODIFICACIONES PARA PRIMER DEBATE

PROYECTO DE LEY NÚMERO 257 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se transforma el modelo de inmovilización vehicular, se elimina el esquema de lucro desproporcionado en la prestación del servicio de grúas y patios, y se dictan otras disposiciones.

A continuación, se presenta el Informe de Ponencia para Primer Debate del Proyecto de Ley número 257 de 2026 Cámara, *por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se transforma el modelo de inmovilización vehicular, se elimina el esquema de lucro desproporcionado en la prestación del servicio de grúas y patios, y se dictan otras disposiciones*.

La presente ponencia consta de la siguiente estructura:

1. Objeto del proyecto
2. Trámite de la iniciativa
3. Contenido de la iniciativa
4. Marco constitucional, legal y jurisprudencial
5. Justificación de la ponencia
6. Pliego de modificaciones
7. Conflictos de interés
8. Impacto fiscal
9. Proposición
10. Texto propuesto para primer debate

1. OBJETO DEL PROYECTO

El Proyecto de Ley número 257 de 2026 Cámara tiene por objeto transformar el modelo de inmovilización vehicular en Colombia, estableciendo el bloqueo mediante cepo u otras tecnologías equivalentes como medida preferente frente al traslado de vehículos a patios mediante grúa.

Asimismo, la iniciativa busca limitar los esquemas contractuales que otorgan a los operadores privados una proporción desproporcionada del recaudo generado por los servicios de grúa y patios, y promover la transparencia en su ejecución, la protección del patrimonio público y de la propiedad privada, la reducción de costos para los ciudadanos y el uso eficiente de los recursos públicos.

2. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El Proyecto de Ley número 257 de 2026 Cámara, de autoría del honorable Representante *Daniel Felipe Briceño Montes,* fue radicado en la Cámara de Representantes el 24 de agosto de 2026, durante la Legislatura 2026-2027. El texto del proyecto y su exposición de motivos fueron publicados en la ***Gaceta del Congreso*** número 1132 de 2026.

Por razón de la materia, la Mesa Directiva asignó el proyecto a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, competente, conforme al artículo 2° de la Ley 3ª de 1992, para conocer de los asuntos relacionados con el transporte.

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6-524/2026, del 21 de septiembre de 2026, fueron designados como ponentes para primer debate los honorables Representantes *Eduar Alexis Triana Rincón,* en calidad de coordinador, y *Jesús Armando Bedoya Rodríguez.*

3. CONTENIDO DE LA INICIATIVA

El proyecto de ley radicado consta de quince (15) artículos, incluido el de vigencia, organizados en cinco capítulos, cuyo contenido se resume a continuación:

Artículo 1°. ***Objeto*****:** establece la transformación del modelo de inmovilización vehicular, priorizando el uso de cepos u otras tecnologías equivalentes frente al traslado de vehículos a patios.

Artículo 2°. ***Principios rectores:*** incorpora los principios de proporcionalidad y necesidad, protección de la propiedad privada, debido proceso, transparencia, eficiencia y buen uso de los recursos públicos.

Artículo 3°. ***Ámbito de aplicación:*** determina que las disposiciones serán aplicables a los organismos de tránsito y a los particulares que presten servicios de grúa, bloqueo y custodia de vehículos inmovilizados.

Artículo 4°. ***Jerarquía de medidas para la inmovilización:*** establece un orden de preferencia que prioriza el bloqueo mediante cepo, seguido de la custodia por parte del propietario y, excepcionalmente, el traslado a patios mediante grúa.

Artículo 5°. ***Resolución ágil de infracciones:*** permite subsanar determinadas infracciones en el lugar de los hechos o dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes, sin generar costos de grúa ni parqueadero.

Artículo 6°. ***Eficiencia y reducción de costos administrativos:*** dispone la adopción de planes para reducir en al menos un 25% los costos asociados a la operación de patios y grúas en un plazo de tres años.

Artículo 7°. ***Modificación del artículo 125 de la Ley 769 de 2002:*** modifica las reglas sobre inmovilización vehicular, establece el bloqueo como medida preferente y limita el traslado a parqueaderos autorizados.

Artículo 8°. ***Modificación del artículo 127 de la Ley 769 de 2002:*** prioriza el uso de cepos para vehículos mal estacionados y restringe el retiro mediante grúa a los casos en que resulte necesario.

Artículo 9°. ***Adición de un parágrafo al artículo 128 de la Ley 769 de 2002:*** fortalece la notificación a los propietarios de vehículos susceptibles de declaratoria de abandono mediante correo electrónico, teléfono y publicación en la página web de la entidad.

Artículo 10. ***Transparencia y rendición de cuentas:*** obliga a publicar semestralmente información sobre el recaudo, la distribución de los ingresos, los vehículos inmovilizados y los procesos sancionatorios relacionados con los contratos de grúas y patios.

Artículo 11. ***Tope máximo de remuneración del contratista privado:*** limita al 20% del recaudo total la remuneración de los operadores privados y destina el saldo a programas de seguridad vial, tecnología de bloqueo, chatarrización e interventoría.

Artículo 12. ***Duración y competencia en la contratación:*** establece una duración máxima de cinco años para los contratos, prorrogables por una sola vez hasta por el mismo término, previa evaluación, y exige procesos de selección con pluralidad de oferentes.

Artículo 13. ***Aplicación temporal y contratos vigentes:*** aplica el límite de remuneración a los nuevos contratos y a aquellos que se prorroguen o modifiquen, y promueve la revisión de los contratos

vigentes dentro del año siguiente a la entrada en vigencia de la ley.

Artículo 14. ***Reglamentación*****:** ordena al Gobierno nacional, por medio del Ministerio de Transporte, reglamentar en un plazo máximo de seis meses los estándares técnicos para el uso de cepos y la clasificación de las infracciones.

Artículo 15. ***Vigencia y derogatorias:*** establece que la ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

4. MARCO CONSTITUCIONAL, LEGAL Y JURISPRUDENCIAL

4.1. Fundamento constitucional

Artículo 24. *Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.*

La inmovilización de vehículos, en cualquiera de sus modalidades, constituye una limitación legítima al derecho de circulación, pero debe ejercerse de forma proporcional. El traslado a patios prolonga en el tiempo y en la intensidad la restricción a este derecho, muchas veces de manera innecesaria frente a alternativas como el cepo, que permiten al ciudadano recuperar la disponibilidad de su vehículo de forma más expedita una vez subsanada la infracción.

Artículo 29. *El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas. Nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio.*

Las modificaciones propuestas a los artículos 125 y 127 de la Ley 769 de 2002 preservan las garantías de comparendo, defensa y contradicción previstas en el Código Nacional de Tránsito y las refuerzan mediante la exigencia de motivación expresa para el traslado a patios y de notificación efectiva a los propietarios antes de la declaratoria de abandono.

Artículo 58. *Se garantizan la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles, los cuales no pueden ser desconocidos ni vulnerados por leyes posteriores. Cuando de la aplicación de una ley expedida por motivos de utilidad pública o interés social, resultaren en conflicto los derechos de los particulares con la necesidad por ella reconocida, el interés privado deberá ceder al interés público o social. La propiedad es una función social que implica obligaciones. Como tal, le es inherente una función ecológica.*

El vehículo automotor es un bien mueble amparado por la garantía constitucional de la propiedad privada. El traslado sistemático a patios, con los sobrecostos de grúa y parqueadero que conlleva, puede derivar en la pérdida efectiva del bien cuando su valor comercial es inferior a la deuda acumulada por dichos conceptos. Ello exige que el legislador module la intensidad de la afectación al derecho de propiedad conforme al principio de proporcionalidad y privilegie medidas menos lesivas, como el cepo.

Artículos 287 y 288. La Constitución reconoce a las entidades territoriales autonomía para la gestión de sus intereses, dentro de los límites de la Constitución y la ley, incluido el derecho a administrar sus recursos, y ordena que las competencias entre los distintos niveles territoriales se ejerzan conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad. Este marco es relevante para el proyecto, pues los servicios de grúas y patios son contratados y administrados por los municipios y organismos de tránsito, y los recursos que generan hacen parte de sus ingresos. Por ello, las reglas que la ley imponga sobre la estructura de esos contratos y la destinación de esos recursos deben justificarse en un interés que trascienda el ámbito local (ver numeral 5.6).

Artículo 333. *La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley. La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades. (...) El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.*

La limitación de la duración de los contratos, la prohibición de prórrogas automáticas y la exigencia de procesos con pluralidad de oferentes desarrollan este mandato, en la medida en que evitan que un mismo operador concentre por largos periodos la prestación de un servicio que se presta en condiciones de exclusividad territorial.

4.2. Fundamento legal

Ley 769 de 2002, *"por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"*. Es la norma objeto de las modificaciones propuestas en los artículos 7°, 8° y 9° del proyecto, en lo relativo a la inmovilización (artículo 125), el retiro de vehículos mal estacionados (artículo 127) y la disposición de los vehículos inmovilizados (artículo 128)[1]. Dos de sus disposiciones vigentes resultan especialmente relevantes para esta ponencia: el parágrafo 5° del artículo 125, que ya contempla la posibilidad de que la inmovilización se cumpla sin traslado a parqueadero, bajo la responsabilidad del propietario o del infractor; y el parágrafo 2° del artículo 127, que dispone que los municipios contratarán con terceros los programas de operación de grúas y

[1] Congreso de la República. Ley 769 de 2002, *"por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"*, artículos 125, 127 y 128, texto vigente con notas de vigencia. Secretaría General del Senado. Disponible en: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002_pr003.html

parqueaderos, fundamento legal de los contratos que el proyecto pretende regular.

Ley 1730 de 2014, *"por la cual se sustituye el contenido del artículo 128 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre"*. Regula el procedimiento para la declaratoria administrativa de abandono de los vehículos que permanecen inmovilizados por un término igual o superior a un año sin ser reclamados. El procedimiento exige la publicación del listado de vehículos, por una sola vez, en un periódico de amplia circulación nacional y en el territorio de la jurisdicción, a partir de lo cual el propietario o poseedor cuenta con quince (15) días hábiles para subsanar la causa de la inmovilización y recuperar el vehículo[2]. El proyecto complementa este mecanismo con reglas adicionales de notificación, sin alterar el término allí previsto.

Ley 2161 de 2021. Su artículo 13 adicionó el artículo 144-A a la Ley 769 de 2002, relativo al retiro de los vehículos en los casos de daños materiales en los que solo resulten afectados vehículos, inmuebles, cosas o animales[3]. Esta disposición no se modifica, pero debe articularse con la jerarquía de medidas propuestas.

Ley 2283 de 2023. Su artículo 5° adicionó el parágrafo 3° al artículo 127 de la Ley 769 de 2002, que facultó a los municipios y a los organismos de tránsito para contratar, por sí mismos o a través de un tercero, programas de bloqueo de vehículos mediante cepos u otras tecnologías que cumplan la misma finalidad. Según dicha disposición, el equipo de bloqueo solo puede retirarse una vez el propietario, poseedor o tenedor subsane la falta y cumpla los demás requisitos allí previstos, y la Superintendencia de Transporte vigila los cobros por el retiro del equipo[4]. El presente proyecto no crea esta figura: la eleva de mecanismo contractual optativo a criterio preferente dentro de una jerarquía obligatoria de medidas.

Ley 80 de 1993 y Ley 1150 de 2007. Constituyen el marco general de la contratación estatal y desarrollan los principios de transparencia y selección objetiva que el artículo 12 del proyecto exige aplicar a la selección de los operadores de grúas y patios.

Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo). Rige la notificación del acto administrativo de declaratoria de abandono, conforme lo dispone el propio artículo 128 de la Ley 769 de 2002. La notificación al correo electrónico y al número telefónico registrados en el RUNT que propone el artículo 9 del proyecto constituye una regla especial que debe armonizarse con las disposiciones de dicho Código sobre notificación electrónica.

Ley 1581 de 2012 (Régimen General de Protección de Datos Personales). Resulta aplicable a la publicación en sitios web de los listados de vehículos susceptibles de declaratoria de abandono, razón por la cual la ponencia propone limitar dicha publicación a los datos estrictamente necesarios para identificar el vehículo.

4.3. Fundamento jurisprudencial

Sentencia C-018 de 2004[5]. Al examinar varias disposiciones de la Ley 769 de 2002, la Corte Constitucional concluyó que la inmovilización no vulnera el derecho de propiedad ni el derecho a la subsistencia, pues el vehículo permanece inmovilizado solo mientras persiste la infracción y es el propio conductor quien, con su conducta, determina cuándo cesa la medida. Este razonamiento respalda el enfoque del proyecto: si la inmovilización se justifica por la persistencia de la falta, la medida debe permitir que el ciudadano la subsane con la mayor agilidad posible, lo que el cepo facilita y el traslado a patios dificulta.

Sentencia C-361 de 2016[6]. Declaró exequible la expresión *"o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo"*, contenida en el artículo 127 de la Ley 769 de 2002, frente a los cargos por violación de la libertad de locomoción y del debido proceso. La decisión confirma que el retiro de vehículos mal estacionados persigue una finalidad constitucionalmente legítima, la protección del espacio público, finalidad que el proyecto mantiene.

Sentencia C-146 de 2017[7]. La Corte se declaró inhibida para pronunciarse de fondo sobre la Ley 1730 de 2014, por ineptitud sustantiva de la demanda. En consecuencia, no existe un pronunciamiento de fondo de la Corte sobre el procedimiento de declaratoria de abandono. Esta ponencia corrige la referencia que a esta providencia se hacía en el texto radicado, en el sentido de haber declarado exequible el plazo de un año previsto en dicha ley.

---

2 Congreso de la República. Ley 1730 de 2014, *"por la cual se sustituye el contenido del artículo 128 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre"*. Función Pública, Gestor Normativo. Disponible en: https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=58773

3 Congreso de la República. Ley 2161 de 2021, artículo 13, que adiciona el artículo 144-A a la Ley 769 de 2002. Disponible en: https://normativa.colpensiones.gov.co/colpens/compilacion/docs/ley_2161_2021.htm

4 Congreso de la República. Ley 2283 de 2023, artículo 5, que adiciona el parágrafo 3° al artículo 127 de la Ley 769 de 2002. Función Pública, Gestor Normativo. Disponible en: https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=200326

5 Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-018 de 2004, M. P. Manuel José Cepeda Espinosa. Disponible en: https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2004/c-018-04.htm

6 Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-361 de 2016, M. P. Luis Ernesto Vargas Silva. Disponible en: https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2016/c-361-16.htm

7 Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-146 de 2017, M. P. (e) Iván Humberto Escrucería Mayolo. Disponible en: https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2017/C-146-17.htm

Sentencia C-038 de 2020.[8] Declaró inexequible la solidaridad del propietario del vehículo frente a las infracciones detectadas por medios tecnológicos, prevista en el parágrafo 1° del artículo 8° de la Ley 1843 de 2017. La Corte precisó que la solidaridad en materia sancionatoria exige que la autoridad administrativa demuestre que la infracción es personalmente atribuible al responsable solidario.

Sentencia C-321 de 2022[9]**.** Al examinar el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, que impone al propietario el deber de procurar que su vehículo circule con SOAT y revisión técnico-mecánica vigentes, la Corte señaló que la sanción al propietario no puede imponerse de manera automática y que su responsabilidad debe establecerse en el marco del procedimiento contravencional, con plenas garantías de debido proceso. Las modificaciones propuestas en esta iniciativa respetan dicho estándar, pues no alteran las garantías procesales del Código Nacional de Tránsito.

5. JUSTIFICACIÓN DE LA PONENCIA

5.1. El modelo de grúas y patios: el caso de Bogotá

El modelo de grúas y patios, tal como opera hoy en buena parte de las ciudades colombianas, se ha convertido en un negocio que, en no pocos casos, opera en detrimento del patrimonio público y de la propiedad privada de los ciudadanos, sin una correlación clara entre el interés público que se dice perseguir y la estructura económica de los contratos que lo sostienen.

El caso de Bogotá resulta ilustrativo. Desde 2018, la Secretaría Distrital de Movilidad mantiene un contrato de concesión con la Sociedad GYP S.A.S. para la operación de grúas y patios en la ciudad. Según lo expuesto en debate de control político en el Concejo de Bogotá en junio de 2024, entre abril de 2018 y enero de 2024 el contrato habría generado cerca de 163.000 millones de pesos, de los cuales aproximadamente 134.000 millones correspondieron al concesionario y 28.000 millones a la Secretaría, lo que equivale a una distribución de 82,3% para el contratista y 17,7% para el Distrito[10]. En agosto de 2024, la Procuraduría General de la Nación abrió indagación disciplinaria contra funcionarios de la Secretaría Distrital de Movilidad por el presunto detrimento patrimonial derivado de dicha distribución de ingresos[11].

Posteriormente, en el debate adelantado en la plenaria del Concejo de Bogotá el 11 de septiembre de 2025, la Secretaría Distrital de Movilidad informó que el recaudo del contrato entre abril de 2018 y agosto de 2025 ascendió a $218.526.713.832.[12]

Las cifras más recientes de la Secretaría Distrital de Movilidad confirman la tendencia. Según información divulgada en mayo de 2026, entre abril de 2018 y enero de 2026 el recaudo del contrato ascendió a 237.677 millones de pesos, de los cuales 195.608 millones correspondieron a GYP Bogotá S.A.S. y 42.068 millones a la Secretaría, lo que mantiene la proporción de 82,3% y 17,7%. Desde 2018 han ingresado a los patios 615.670 vehículos, el 53% de ellos motocicletas; el 81,5% salió dentro de los siete días siguientes, pero el 5,5% nunca fue retirado. A esa fecha permanecían en los patios 34.266 vehículos, y el contrato de concesión se encuentra vigente hasta 2028[13].

La magnitud del fenómeno también se refleja en el volumen de vehículos afectados. Entre enero de 2020 y febrero de 2024 se inmovilizaron en Bogotá 331.188 vehículos, de los cuales 193.444 fueron motocicletas, esto es, cerca del 58% del total[14]. Este dato fue cuestionado en el Concejo de la ciudad por el eventual incentivo económico que representa para el concesionario priorizar la inmovilización de motocicletas, dado que una sola grúa puede transportar varias unidades a la vez, lo que maximiza el recaudo por viaje.

---

[8] Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-038 de 2020, M. P. Alejandro Linares Cantillo. Disponible en: https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2020/C-038-20.htm

[9] Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-321 de 2022, M. P. Jorge Enrique Ibáñez Najar. Disponible en: https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2022/C-321-22.htm

[10] Reyes Bohórquez, P. "Concejal de Bogotá cuestionó contrato de grúas y patios: cómo distribuye los ingresos". *El Carro Colombiano*, 18 de junio de 2024 (con información de La W). Recoge las cifras expuestas por el concejal Emel Rojas en debate de control político en la Comisión del Plan del Concejo de Bogotá. Disponible en: https://www.elcarrocolombiano.com/movilidad/concejal-de-bogota-cuestiono-contrato-de-gruas-y-patios-como-distribuye-los-ingresos/

[11] Cuevas Sánchez, L. "La Procuraduría indaga a los funcionarios de la Secretaría de Movilidad de Bogotá". *Asuntos Legales*, 13 de agosto de 2024. Disponible en: https://www.asuntoslegales.com.co/actualidad/la-procuraduria-indaga-a-los-funcionarios-de-la-secretaria-de-movilidad-de-bogota-3928538

[12] Moreno Quintero, T. "El contrato de grúas y patios de vehículos inmovilizados, en la lupa del Concejo de Bogotá". *El Tiempo*, 11 de septiembre de 2025. Disponible en: https://www.eltiempo.com/bogota/el-contrato-de-gruas-y-patios-de-vehiculos-inmovilizados-en-la-lupa-del-concejo-de-bogota-3489910

[13] Díaz Malpica, Á. N. "'Patio en casa', la fórmula que busca transformar la inmovilización de vehículos en Bogotá: así funcionaría la estrategia". *El Tiempo*, 16 de mayo de 2026. Recoge cifras de la Secretaría Distrital de Movilidad y la opinión del profesor Darío Hidalgo (Pontificia Universidad Javeriana). Disponible en: https://www.eltiempo.com/bogota/patio-en-casa-la-formula-que-busca-transformar-la-inmovilizacion-de-vehiculos-en-bogota-asi-funcionaria-la-estrategia-3556203

[14] Reyes Bohórquez, P. "Concejal de Bogotá cuestionó contrato de grúas y patios: cómo distribuye los ingresos". *El Carro Colombiano*, 18 de junio de 2024 (con información de La W). Recoge las cifras expuestas por el concejal Emel Rojas en debate de control político en la Comisión del Plan del Concejo de Bogotá. Disponible en: https://www.elcarrocolombiano.com/movilidad/concejal-de-bogota-cuestiono-contrato-de-gruas-y-patios-como-distribuye-los-ingresos/

El impacto sobre el ciudadano es directo. Según las cifras expuestas en el mismo debate, un motociclista que retiraba su vehículo el mismo día de la inmovilización debía pagar $222.300 ($182.000 por grúa y $40.300 por parqueadero), sin contar el valor del comparendo; si lo retiraba al tercer día, el valor ascendía a $366.200[15]. La estructura tarifaria, que crece con cada día de permanencia, ha generado cuestionamientos sobre si el diseño del cobro incentiva la permanencia prolongada de los vehículos en los patios, en detrimento del ciudadano.

5.2. Congestión de los patios y abandono masivo de vehículos: un problema de alcance nacional

El problema no se limita al reparto económico de los contratos: se extiende a la congestión estructural de los patios y al consecuente abandono masivo de vehículos, con implicaciones ambientales y patrimoniales. Según la Alcaldía Mayor de Bogotá, a julio de 2025 más de 37.000 vehículos permanecían inmovilizados en los patios de la ciudad sin ser reclamados por sus propietarios, y la administración distrital había chatarrizado 7.515 vehículos abandonados mediante ocho subastas[16]. Para 2025, la Secretaría Distrital de Movilidad se fijó la meta de declarar en abandono cerca de 10.000 vehículos[17].

La misma Alcaldía ha advertido que los vehículos abandonados liberan fluidos como aceite de motor, líquido de frenos y refrigerante, que se filtran en el suelo y pueden generar contaminación de alto impacto cuando alcanzan fuentes de agua cercanas[18].

Esta problemática no es exclusiva de la capital. En Medellín, la Secretaría de Movilidad reportó en febrero de 2024 más de 67.000 vehículos abandonados en los patios de la ciudad. La situación se agravó porque el proceso de contratación para la chatarrización, asociado a la Unión Temporal RYM S.A.S., fue intervenido por la Fiscalía y la Contraloría, ante un detrimento patrimonial estimado en cerca de 33.000 millones de pesos en caso de suscribirse el contrato[19]. En Ibagué, la Secretaría de Movilidad reportó para 2024 cerca de 15.000 vehículos abandonados en sus patios[20].

En julio de 2026, la Procuraduría General de la Nación exhortó a las gobernaciones, alcaldías y organismos de tránsito del país a fortalecer la aplicación de la Ley 1730 de 2014, tras constatar la permanencia de vehículos inmovilizados y abandonados durante dos, tres y hasta más años. Entre las dificultades identificadas, el Ministerio Público señaló los problemas para ubicar y notificar a los propietarios, la falta de personal y presupuesto de los organismos de tránsito y los riesgos de contaminación del suelo y de manejo inadecuado de residuos peligrosos[21]. Estos datos confirman que la problemática que motiva la iniciativa es de alcance nacional y no puede resolverse exclusivamente mediante decisiones administrativas de carácter local.

5.3. El cepo como medida menos lesiva y su anclaje en el ordenamiento vigente

Frente a este panorama, el bloqueo del vehículo mediante cepo en el sitio de la infracción constituye una alternativa menos lesiva que el traslado forzoso a patios: evita los sobrecostos de grúa y parqueadero, reduce el riesgo de daño o pérdida de elementos del vehículo durante el traslado y la custodia, no contribuye a la congestión de los patios y permite una resolución más ágil de la infracción.

Esta alternativa no es ajena al ordenamiento. El parágrafo 3° del artículo 127 de la Ley 769 de 2002, adicionado por la Ley 2283 de 2023, ya habilita a los municipios y organismos de tránsito para contratar programas de bloqueo mediante cepos, y el parágrafo 5° del artículo 125 del mismo Código permite que la inmovilización se cumpla sin traslado a parqueadero, bajo la responsabilidad del propietario o del infractor. El proyecto, por tanto, no crea instituciones nuevas: ordena las existentes en una jerarquía que privilegia la medida menos gravosa y reserva el traslado a patios para los casos de mayor gravedad o de imposibilidad técnica del bloqueo.

---

15 Reyes Bohórquez, P. “Concejal de Bogotá cuestionó contrato de grúas y patios: cómo distribuye los ingresos”. *El Carro Colombiano*, 18 de junio de 2024 (con información de La W). Recoge las cifras expuestas por el concejal Emel Rojas en debate de control político en la Comisión del Plan del Concejo de Bogotá. Disponible en: https://www.elcarrocolombiano.com/movilidad/concejal-de-bogota-cuestiono-contrato-de-gruas-y-patios-como-distribuye-los-ingresos/

16 Alcaldía Mayor de Bogotá. “En esta Administración se han chatarrizado 7.515 vehículos abandonados en patios”. 22 de julio de 2025. Disponible en: https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/vehiculos-chatarrizados-que-estaban-abandonados-en-patios-en-bogota

17 *El Tiempo*. “Declararán abandonados 10 mil carros y motos que están en patios de Bogotá: así puede evitar que subasten el suyo”. 19 de marzo de 2025. Declaraciones de la subsecretaria de Servicios de Movilidad, Adriana Iza. Disponible en: https://www.eltiempo.com/bogota/declararan-abandonados-10-mil-carros-y-motos-que-estan-en-patios-de-bogota-asi-puede-evitar-que-subasten-el-suyo-3436640

18 Alcaldía Mayor de Bogotá. “En esta Administración se han chatarrizado 7.515 vehículos abandonados en patios”. 22 de julio de 2025. Disponible en: https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/vehiculos-chatarrizados-que-estaban-abandonados-en-patios-en-bogota

19 *El Carro Colombiano*. “Patios de tránsito de Medellín, sin espacio: hay más de 67.000 carros abandonados”. 20 de febrero de 2024. Disponible en: https://www.elcarrocolombiano.com/notas-de-interes/patios-de-transito-de-medellin-sin-espacio-hay-mas-de-67-000-carros-abandonados/

20 *El Cronista*. “Vehículos abandonados saturan patios en el país: Procuraduría pide acciones urgentes”. 9 de julio de 2026. Disponible en: https://elcronista.co/actualidad/vehiculos-abandonados-saturan-patios-en-el-pais-procuraduria-pide-acciones-urgentes

21 *El Cronista*. “Vehículos abandonados saturan patios en el país: Procuraduría pide acciones urgentes”. 9 de julio de 2026. Disponible en: https://elcronista.co/actualidad/vehiculos-abandonados-saturan-patios-en-el-pais-procuraduria-pide-acciones-urgentes

Este enfoque es coherente con el razonamiento de la Corte Constitucional en la Sentencia C-018 de 2004: si la inmovilización se justifica únicamente mientras persiste la infracción, la medida que mejor se ajusta a esa finalidad es aquella que permite subsanar la falta con mayor rapidez y menor costo para el ciudadano.

5.4. Evidencia de estudios y experiencia comparada

En la revisión adelantada para esta ponencia no se identificaron estudios académicos nacionales que evalúen, con información sistemática, el desempeño del bloqueo mediante cepo frente al traslado a patios en Colombia. Este vacío debe reconocerse: buena parte de la información disponible proviene de reportes oficiales de las secretarías de movilidad, de debates de control político y de la exposición de motivos de iniciativas legislativas previas. Por ello, se complementa el diagnóstico con estudios y auditorías internacionales que, aunque responden a contextos distintos, permiten contrastar los supuestos en los que se apoya el proyecto.

a) Eficiencia operativa del bloqueo mediante cepo. Un estudio del Instituto de Investigación en Transporte del Technion (Israel), publicado en el *Transportation Research Record*, describió la implementación del cepo en Jerusalén y Tel Aviv y recogió la experiencia de Londres y Ámsterdam. Según dicho estudio, un equipo de grúa realiza en promedio entre uno y dos retiros por hora, mientras que un equipo comparable de bloqueo puede instalar entre doce y quince cepos en el mismo tiempo, con un vehículo convencional y sin necesidad de grúa. En Londres, la aplicación del cepo se asoció con una reducción del 40% en el tiempo promedio de estacionamiento ilegal y del 30% en la densidad de vehículos estacionados; en Ámsterdam, el incumplimiento en zonas de parquímetro pasó del 60% al 20%[22]. Debe advertirse que se trata de un estudio descriptivo, de hace varias décadas, que no reporta datos comparables de costos para el ciudadano ni para la administración.

b) Efectos de los cobros de grúa y parqueadero sobre los ciudadanos de menores ingresos. La evidencia más sólida sobre los riesgos del modelo de traslado proviene de estudios realizados en California (Estados Unidos). Un informe elaborado en 2019 por organizaciones de asistencia jurídica, con base en solicitudes de información a 35 entidades públicas, encontró que el costo promedio de recuperar un vehículo retirado ascendía a cerca de 500 dólares tras tres días, que la tarifa diaria de los patios era aproximadamente cinco veces superior a la de un parqueadero comercial cercano, y que los vehículos retirados por causas asociadas a la pobreza –multas impagas o registro vencido– tenían entre dos y seis veces más probabilidad de terminar rematados. En San Diego, los cobros acumulados sobre los vehículos rematados superaban en promedio los 3.000 dólares, mientras que su precio de venta promedio era de unos 565 dólares[23].

Estos hallazgos fueron corroborados por la Auditoría de la ciudad de San Diego en 2022: cerca del 27% de los vehículos retirados entre 2017 y 2021 terminó en remate; los cobros acumulados sobre esos vehículos promediaron 1.174 dólares frente a un precio de venta de 526 dólares; y el programa de grúas presentaba un déficit estimado de 1,5 millones de dólares para la ciudad[24]. La dinámica descrita –cobros que crecen con cada día de permanencia hasta superar el valor del vehículo, abandono del bien y costos de custodia y disposición final a cargo de la administración– es análoga a la que muestran las cifras de Bogotá, donde el 5,5% de los vehículos ingresados a los patios nunca fue retirado. A juicio de los ponentes, esta similitud refuerza la conveniencia de privilegiar medidas que no generen cobros acumulativos; no obstante, se trata de una inferencia a partir de contextos distintos, que debería contrastarse con información nacional.

c) Riesgos del cepo operado por particulares. La experiencia comparada también muestra que el cepo no está exento de abusos cuando su operación se entrega a particulares sin regulación de tarifas. En el Reino Unido, la Protection of Freedoms Act de 2012 tipificó como delito el bloqueo de vehículos en predios privados sin autorización legal, tras años de quejas por cobros excesivos de liberación; en las vías públicas, la guía oficial dispone que la inmovilización se use en circunstancias limitadas y que se prefiera el retiro cuando el vehículo genere peligro u obstrucción[25]. En Australia, el estado de Victoria prohibió el bloqueo de vehículos en 1996 y otros estados siguieron el mismo camino por razones similares[26].

---

22 Mahalel, D. y Livneh, M. "Parking Management Through Wheel Clamping". *Transportation Research Record*, No. 1081, 1986, pp. 83-85. Transportation Research Institute, Technion – Israel Institute of Technology. Disponible en: https://onlinepubs.trb.org/Onlinepubs/trr/1986/1081/1081-012.pdf

23 Western Center on Law & Poverty, Lawyers' Committee for Civil Rights of the San Francisco Bay Area, ACLU of California et al. *Towed Into Debt: How Towing Practices in California Punish Poor People*. 18 de marzo de 2019. Disponible en: https://wclp.org/wp-content/uploads/2019/03/TowedIntoDebt.Report.pdf

24 Office of the City Auditor, City of San Diego. *Performance Audit of the City's Towing Program*, informe OCA-23-005, 14 de noviembre de 2022 (reexpedido el 20 de diciembre de 2022). Disponible en: https://www.sandiego.gov/sites/default/files/23-005_performance_audit_of_the_citys_towing_program.pdf

25 Butcher, L. *Parking: wheel clamping*. Standard Note SN01490, House of Commons Library, Reino Unido, actualizada el 6 de agosto de 2012. Disponible en: https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN01490/SN01490.pdf

26 Bartholomew, P. *Wheel Clamping in Queensland*. Research Bulletin No. 6/97, Queensland Parliamentary Library, julio de 1997. Disponible en: https://documents.parliament.qld.gov.au/explore/ResearchPublications/researchBulletins/rb0697pb.pdf

Estas experiencias son relevantes para el diseño del proyecto en dos sentidos. Por una parte, respaldan la jerarquía propuesta, que reserva el traslado mediante grúa para los casos de obstrucción y de mayor gravedad. Por otra, advierten que trasladar el modelo de la grúa al cepo, sin controles, podría reproducir el problema que se busca corregir. En Bogotá, según datos de la Secretaría Distrital de Movilidad citados en la exposición de motivos del Proyecto de Ley número 119 de 2025 Cámara, las instalaciones de cepos pasaron de 10.927 en 2023 a 23.625 en 2024, y el retiro del dispositivo tenía un costo de $120.000 para automóviles y $90.000 para motocicletas[27]. De allí la importancia de que el tope de remuneración (artículo 11) y las obligaciones de transparencia (artículo 10) cobijen expresamente el servicio de bloqueo, y de que se mantenga la vigilancia que el parágrafo 3° del artículo 127 de la Ley 769 de 2002 asigna a la Superintendencia de Transporte sobre los cobros por el retiro del cepo.

d) Antecedentes y voces críticas. La preocupación por el modelo de grúas y patios no es nueva en el Congreso. El Proyecto de Ley número 119 de 2025 Cámara propuso que el pago oportuno de la multa liberara al ciudadano de los cobros de grúa y parqueadero. Su exposición de motivos cita información de la Federación Colombiana de Municipios según la cual, en 2024, se pagó cerca del 35% de 5,55 millones de comparendos, el 27,6% de los asociados a inmovilización y alrededor del 17% de los comparendos con inmovilización impuestos a motocicletas[28]. En el ámbito distrital, el profesor Darío Hidalgo, de la Pontificia Universidad Javeriana, ha advertido, frente a la propuesta de inmovilizar los vehículos en el domicilio del propietario, que dicha fórmula podría premiar al infractor y plantea dificultades prácticas sobre quién traslada el vehículo y verifica la medida, y ha sugerido mejorar los procedimientos del modelo actual[29]. Esta advertencia coincide con la decisión de los ponentes de suprimir el bloqueo en el domicilio del infractor previsto en el texto radicado (ver numeral 5.6, literal b).

5.5. Fallas estructurales que corrige la iniciativa

En síntesis, la iniciativa busca corregir tres fallas estructurales:

- El uso desproporcionado y no siempre necesario del traslado a patios mediante grúa, cuando existen alternativas tecnológicas menos lesivas para el ciudadano.
- La existencia de esquemas contractuales en los que el operador privado captura la mayor parte del recaudo generado por la inmovilización, sin una contraprestación proporcional para el interés público.
- La ausencia de mecanismos efectivos de transparencia y rendición de cuentas sobre la ejecución de estos contratos, que ha derivado en indagaciones disciplinarias y en la intervención de los órganos de control en varias ciudades del país.

5.6. Consideraciones de los ponentes sobre el articulado

Los ponentes comparten la finalidad de la iniciativa. No obstante, el análisis del texto radicado permitió identificar aspectos que requieren ajustes para fortalecer su consistencia jurídica, su viabilidad y su técnica legislativa. Las modificaciones propuestas, que se detallan en el pliego de modificaciones, responden a las siguientes consideraciones:

a) Precisión de las causales que justifican el traslado a parqueaderos autorizados. Se incorporan al articulado las causales de obstaculización de la circulación en vías principales o en vías del sistema de transporte público masivo, y el bloqueo de vías públicas, como supuestos en los que no procede la resolución ágil en el sitio y sí el traslado a parqueadero autorizado. Igualmente, se incluye la ausencia de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes entre las causales de extrema gravedad. Para evitar que estas causales, por su amplitud, terminen convirtiendo la excepción en regla, se dispone que el reglamento precise los criterios para determinar la obstaculización de la circulación.

b) Eliminación del bloqueo en el domicilio del infractor. El numeral 1 del artículo 4 radicado permitía instalar el cepo *"en el domicilio o lugar de parqueo habitual del infractor"*. Esta previsión plantea dificultades frente a la garantía de inviolabilidad del domicilio (artículo 28 de la Constitución) y frente a su aplicación práctica, pues supone el desplazamiento de la autoridad a lugares distintos al de la infracción. Por ello, se propone suprimirla.

---

27 Cámara de Representantes. Proyecto de Ley número 119 de 2025 Cámara, *"por medio de la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre"*, exposición de motivos. ***Gaceta del Congreso*** número 1334 de 2025. Las cifras citadas fueron compiladas por la Unidad de Trabajo Legislativo del autor a partir de información de la Federación Colombiana de Municipios y de la Secretaría Distrital de Movilidad. Disponible en: https://apicongresovisible.uniandes.edu.co/uploads/proyecto-ley/14776/1334/25.pdf

28 Cámara de Representantes. Proyecto de Ley número 119 de 2025 Cámara, *"por medio de la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre"*, exposición de motivos. ***Gaceta del Congreso*** número 1334 de 2025. Las cifras citadas fueron compiladas por la Unidad de Trabajo Legislativo del autor a partir de información de la Federación Colombiana de Municipios y de la Secretaría Distrital de Movilidad. Disponible en: https://apicongresovisible.uniandes.edu.co/uploads/proyecto-ley/14776/1334/25.pdf

29 Díaz Malpica, Á. N. "'Patio en casa', la fórmula que busca transformar la inmovilización de vehículos en Bogotá: así funcionaría la estrategia". *El Tiempo*, 16 de mayo de 2026. Recoge cifras de la Secretaría Distrital de Movilidad y la opinión del profesor Darío Hidalgo (Pontificia Universidad Javeriana). Disponible en: https://www.eltiempo.com/bogota/patio-en-casa-la-formula-que-busca-transformar-la-inmovilizacion-de-vehiculos-en-bogota-asi-funcionaria-la-estrategia-3556203

c) Conservación del régimen vigente cuando el conductor está presente. El parágrafo 1° vigente del artículo 127 de la Ley 769 de 2002 dispone que, cuando el propietario o el conductor se hace presente en el lugar de la infracción, la autoridad impone el comparendo y no procede al retiro del vehículo con grúa. El texto radicado sustituía esta regla por una que ordena *"únicamente"* el bloqueo mediante cepo, lo que haría más gravosa la situación del ciudadano que se presenta en el lugar y puede retirar de inmediato su vehículo. En coherencia con el principio de proporcionalidad que inspira el proyecto, se propone mantener el parágrafo 1° vigente.

d) Técnica legislativa. Se corrigen aspectos de técnica legislativa del texto radicado: (i) el artículo 128, sustituido por la Ley 1730 de 2014, contiene un único parágrafo, por lo que los parágrafos que se adicionan deben numerarse como 2° y 3°; (ii) se suprime la expresión *"unión temporal"* del ámbito de aplicación, pues no es una modalidad contractual sino una forma de asociación de oferentes; y (iii) se suprimen los parágrafos de los artículos 7° y 8° que declaraban la vigencia de los parágrafos no modificados de los artículos 125 y 127 de la Ley 769 de 2002, pues al reformarse únicamente el inciso primero de dichos artículos, sus demás disposiciones conservan su vigencia sin necesidad de declararlo.

e) Autonomía territorial y destinación de los recursos (artículo 11). El tope de remuneración del contratista y la destinación específica del saldo del recaudo inciden sobre recursos que son propios de los municipios y organismos de tránsito. Conforme a la Sentencia C-089 de 2001, esta intervención es constitucionalmente admisible cuando la medida trasciende el ámbito local y resulta necesaria, útil y proporcionada. Los ponentes consideran que dicha justificación existe: la problemática descrita en los numerales 5.1 y 5.2 tiene alcance nacional, ha sido objeto de pronunciamientos de la Procuraduría General de la Nación dirigidos a todas las entidades territoriales, y la destinación propuesta se vincula directamente con la seguridad vial, la implementación del modelo de bloqueo, la disposición ambientalmente adecuada de los vehículos abandonados y la vigilancia de los contratos. En todo caso, el saldo del recaudo permanece en el presupuesto de la respectiva entidad territorial.

f) Viabilidad financiera de los contratos. La operación de grúas y patios implica costos de flota, personal, predios y custodia. Para evitar que el límite del 20% conduzca a procesos de contratación desiertos o a la prestación deficiente del servicio, se propone que los estudios previos incluyan un análisis de costos de operación y de viabilidad financiera que sustente la estructura de remuneración dentro del límite legal.

g) Transparencia y protección de datos. Se precisa el contenido mínimo del informe semestral de que trata el artículo 10, se incluye la información sobre la medida aplicada a cada vehículo (bloqueo, custodia o traslado) y se ordena su remisión tanto a la corporación administrativa como a la contraloría territorial. A su vez, la publicación web de los listados de vehículos susceptibles de declaratoria de abandono se sujeta al régimen de protección de datos personales.

h) Título del proyecto. El artículo 169 de la Constitución exige que el título de las leyes corresponda precisamente a su contenido. Dado que el articulado no elimina los contratos de grúas y patios, sino que establece límites a la remuneración de los operadores, se propone ajustar el título en ese sentido y prescindir de la expresión valorativa *"lucro desproporcionado"*.

i) Línea base y traslado de la eficiencia al ciudadano (artículo 6°). Se incorpora un parágrafo que define la línea base de la meta de reducción de costos mediante un estudio técnico y financiero de los costos vigentes a la fecha de promulgación de la ley, y que ordena que la eficiencia obtenida se traduzca en una disminución proporcional de las tarifas de grúa y parqueadero. De esta manera, la reducción de costos no se queda en la operación del servicio, sino que beneficia directamente al ciudadano.

j) Notificación a través del RUNT y deber de actualización de datos (artículo 9°). Se dispone que el listado de vehículos susceptibles de declaratoria de abandono se notifique a la dirección de correo electrónico y al número telefónico registrados en el RUNT, y se adiciona un parágrafo que consagra el deber de los propietarios, poseedores y tenedores de mantener actualizada dicha información. Con ello se atiende una de las dificultades identificadas por la Procuraduría General de la Nación: la imposibilidad de ubicar y notificar a los propietarios, que prolonga la permanencia de los vehículos en los patios (numeral 5.2).

k) Gradualidad para los municipios de cuarta, quinta y sexta categoría (artículo 4). La adquisición de cepos y demás tecnologías de bloqueo exige recursos y capacidad técnica de los que no disponen por igual todos los organismos de tránsito. Por ello, se incorpora un parágrafo transitorio que otorga a los organismos de tránsito de estos municipios un periodo de hasta tres (3) años para el despliegue progresivo de dichas tecnologías, prevé el apoyo del Ministerio de Transporte y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial mediante mecanismos de cofinanciación, y les permite destinar transitoriamente la totalidad del saldo a su favor previsto en el artículo 11 a la adquisición inicial de los dispositivos.

6. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Con fundamento en las consideraciones expuestas, se proponen las siguientes modificaciones al texto radicado del Proyecto de Ley número 257 de 2026 Cámara.

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
TÍTULO. "Por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se transforma el modelo de inmovilización vehicular, se elimina el esquema de lucro desproporcionado en la prestación del servicio de grúas y patios, y se dictan otras disposiciones".	**TÍTULO.** "Por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se transforma el modelo de inmovilización vehicular, ~~se elimina el esquema de lucro desproporcionado en la prestación del servicio de grúas y patios~~ **se establecen límites a la remuneración de los operadores de los servicios de grúas y patios**, y se dictan otras disposiciones".	Se ajusta el título a lo que efectivamente regula el articulado (artículo 169 de la Constitución) y se suprime una expresión valorativa impropia del título de una ley.
Artículo 1°. ***Objeto.*** La presente ley tiene por objeto transformar el modelo de sanciones de inmovilización vehicular en Colombia, estableciendo el bloqueo mediante cepo u otras tecnologías equivalentes como medida preferente frente al traslado de vehículos a patios y al uso de grúas, y eliminando los esquemas contractuales en los cuales el operador privado concesionario percibe la mayor proporción del recaudo generado por la inmovilización de los vehículos de los ciudadanos, en desmedro del patrimonio público y del derecho de propiedad de los administrados.	**Artículo 1°.** ***Objeto.*** La presente ley tiene por objeto transformar el modelo ~~de sanciones~~ de inmovilización vehicular en Colombia, estableciendo el bloqueo mediante cepo u otras tecnologías equivalentes como medida preferente frente al traslado de vehículos a ~~patios y al uso de grúas~~ **parqueaderos autorizados mediante grúa**, y ~~eliminando~~ **limitando** los esquemas contractuales en los cuales el operador privado ~~concesionario~~ percibe la mayor proporción del recaudo generado por la inmovilización de los vehículos de los ciudadanos, en desmedro del patrimonio público y del derecho de propiedad de los administrados.	Se armoniza el objeto con el contenido del articulado: el proyecto no elimina los contratos de grúas y patios, sino que limita la remuneración del operador. Se emplea la expresión "parqueaderos autorizados" del Código Nacional de Tránsito para el lugar al que se traslada el vehículo. Se suprime "concesionario" porque la ley aplica a cualquier modalidad contractual (artículo 3°).
Artículo 3°. ***Ámbito de aplicación.*** Las disposiciones de la presente ley son de obligatorio cumplimiento para todos los organismos de tránsito del orden nacional, departamental, distrital y municipal, así como para los particulares que, mediante contrato de concesión, convenio, unión temporal o cualquier otra modalidad de vinculación contractual, presten servicios de grúa, bloqueo o custodia de vehículos inmovilizados por infracciones a las normas de tránsito.	**Artículo 3°.** ***Ámbito de aplicación.*** Las disposiciones de la presente ley son de obligatorio cumplimiento para todos los organismos de tránsito ~~del orden nacional, departamental, distrital y municipal~~ **del país**, así como para los particulares que, mediante contrato de concesión, **asociación público-privada,** convenio~~, unión temporal~~ o cualquier otra modalidad de vinculación contractual, presten servicios de grúa, bloqueo o custodia de vehículos inmovilizados por infracciones a las normas de tránsito.	La unión temporal no es una modalidad contractual sino una forma de asociación de oferentes (artículo 7° de la Ley 80 de 1993). Se incluye la asociación público-privada para guardar coherencia con los artículos 10, 11 y 12. Se simplifica la referencia a los organismos de tránsito.
Artículo 4°. ***Jerarquía de medidas para la inmovilización.*** Las autoridades de tránsito aplicarán las medidas de inmovilización siguiendo un orden de prelación que privilegie la menor afectación al ciudadano y al erario público, así: 1. Bloqueo mediante cepo u otra tecnología equivalente, instalado en el sitio de la infracción o, cuando la naturaleza de esta lo permita, en el domicilio o lugar de parqueo habitual del infractor. 2. Custodia del vehículo a cargo de su propietario, poseedor o tenedor, cuando la infracción y las condiciones de seguridad vial así lo permitan.	**Artículo 4°.** ***Jerarquía de medidas para la inmovilización.*** Las autoridades de tránsito aplicarán las medidas de inmovilización siguiendo un orden de prelación que privilegie la menor afectación al ciudadano y al ~~erario~~ **patrimonio** público, así: 1. Bloqueo mediante cepo u otra tecnología equivalente, instalado en el sitio de la infracción ~~o, cuando la naturaleza de esta lo permita, en el domicilio o lugar de parqueo habitual del infractor~~. 2. Custodia del vehículo a cargo de su propietario, poseedor o tenedor, cuando la infracción y las condiciones de seguridad vial así lo permitan**, en los términos del parágrafo 5° del artículo 125 de la Ley 769 de 2002**.	Se suprime el bloqueo en el domicilio del infractor por las dificultades que plantea frente al artículo 28 de la Constitución y su aplicación práctica. Se remite a la figura de custodia ya prevista en el parágrafo 5° del artículo 125 del Código. Se incorpora la ausencia de revisión técnico-mecánica como causal de extrema gravedad. Se unifica la terminología con la Ley 769 de 2002 ("parqueadero autorizado"). Se adiciona un parágrafo transitorio que reconoce la diferente capacidad técnica y financiera de los municipios de cuarta, quinta y sexta categoría para adquirir cepos y demás tecnologías de bloqueo, y prevé un periodo de transición y mecanismos de apoyo para su implementación gradual.

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
3. Traslado a patio autorizado mediante grúa, como medida de última ratio, exclusivamente cuando el vehículo obstruya de manera insalvable la vía pública o el espacio público, se encuentre abandonado, medie orden judicial, o la infracción corresponda a las causales de extrema gravedad que defina el reglamento, tales como conducción bajo efectos del alcohol o sustancias psicoactivas, ausencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), o reporte de hurto del automotor.	3. Traslado a ~~patio~~ **parqueadero** autorizado mediante grúa, como medida de última ratio, exclusivamente cuando el vehículo obstruya de manera insalvable la vía pública o el espacio público, se encuentre abandonado, medie orden judicial, o la infracción corresponda a las causales de extrema gravedad que defina el reglamento, tales como **la** conducción bajo ~~efectos~~ **el influjo** del alcohol o de sustancias psicoactivas, **la** ausencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), **la ausencia de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente,** o **el** reporte de hurto del automotor.	
Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará, dentro del plazo previsto en el artículo 14 de esta ley, el listado detallado de infracciones sujetas a cada nivel de la jerarquía aquí establecida, garantizando que el traslado a patios mediante grúa sea excepcional y debidamente motivado en el respectivo comparendo.	**Parágrafo.** El Ministerio de Transporte reglamentará, dentro del plazo previsto en el artículo 14 de esta ley, el listado detallado de infracciones sujetas a cada nivel de la jerarquía aquí establecida, garantizando que el traslado a ~~patios~~ **parqueaderos autorizados** mediante grúa sea excepcional y ~~debidamente motivado~~ **se motive expresamente** en ~~el respectivo comparendo~~ **la respectiva orden de comparendo**. **Parágrafo transitorio. Con el fin de garantizar la capacidad técnica y financiera para la implementación del modelo de inmovilización previsto en la presente ley, los organismos de tránsito de los municipios de cuarta, quinta y sexta categoría contarán con un periodo de transición de hasta tres (3) años, contados a partir de la promulgación de la presente ley, para la adquisición y el despliegue progresivo de los cepos u otras tecnologías de bloqueo.** **Durante este periodo, el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en el marco de sus competencias y de acuerdo con la disponibilidad presupuestal, estructurarán líneas de cofinanciación, fondos concursables o mecanismos de dotación directa para dichos municipios. Asimismo, estos municipios podrán destinar transitoriamente hasta el cien por ciento (100%) del saldo a su favor de que trata el artículo 11 de la presente ley, única y exclusivamente, a la adquisición inicial de los dispositivos de bloqueo, hasta alcanzar la cobertura tecnológica mínima necesaria para su operación.**	

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
Artículo 5°. ***Resolución ágil de infracciones.*** Cuando la infracción no corresponda a las causales de extrema gravedad de que trata el artículo anterior, el conductor, propietario o tenedor del vehículo podrá subsanarla en el mismo sitio de los hechos o dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la imposición del comparendo, sin que ello dé lugar al traslado del vehículo a patios ni genere el cobro de tarifas de grúa o parqueadero, bastando para la liberación el retiro del cepo u otro mecanismo de bloqueo, previa verificación del cumplimiento de la orden de comparendo.	**Artículo 5°.** ***Resolución ágil de infracciones.*** Cuando la infracción no corresponda a las causales de extrema gravedad de que trata el artículo anterior, **y siempre que el vehículo no obstaculice la circulación en una vía principal o en vías del sistema de transporte público masivo, ni bloquee una vía pública,** el conductor, propietario, **poseedor** o tenedor del vehículo podrá subsanar~~la~~ **la causa de la inmovilización** en el mismo sitio de los hechos o dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la imposición ~~del comparendo~~ **de la orden de comparendo**, sin que ello dé lugar al traslado del vehículo a ~~patios~~ **parqueaderos autorizados** ni genere el cobro de tarifas de grúa o parqueadero. ~~bastando para la liberación el retiro del cepo u otro mecanismo de bloqueo, previa verificación del cumplimiento de la orden de comparendo.~~ **Subsanada la causa, se procederá al retiro del cepo u otro mecanismo de bloqueo, previa verificación por parte de la autoridad de tránsito.**	Se incorporan las condiciones de circulación que excluyen la resolución en el sitio. Se precisa que lo que se subsana es la causa de la inmovilización y que la liberación procede previa verificación de la autoridad, pues la expresión "cumplimiento de la orden de comparendo" podía entenderse como exigencia de pago previo de la multa.
Artículo 6°. ***Eficiencia y reducción de costos administrativos.*** Los organismos de tránsito adoptarán planes de racionalización de los costos asociados a la operación de patios y grúas, con la meta de reducir en al menos un veinticinco por ciento (25%) dichos costos dentro de los tres (3) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, sin detrimento de la calidad, oportunidad y cobertura del servicio. Los avances de este plan serán reportados anualmente a los concejos municipales o distritales y a las asambleas departamentales, según corresponda.	**Artículo 6°.** ***Eficiencia y reducción de costos administrativos.*** Los organismos de tránsito adoptarán**, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley,** planes de racionalización de los costos asociados a la operación de ~~patios y grúas~~ **los servicios de grúas y patios**, con la meta de reducir en al menos un veinticinco por ciento (25%) dichos costos dentro de los tres (3) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, sin detrimento de la calidad, oportunidad y cobertura del servicio. Los avances de este plan serán reportados anualmente ~~a los concejos municipales o distritales y a las asambleas departamentales~~ **al concejo municipal o distrital o a la asamblea departamental**, según corresponda. **Parágrafo.** ***Línea base y traslado al ciudadano.*** **La reducción del veinticinco por ciento (25%) se medirá frente a una línea base determinada mediante un estudio técnico y financiero de los costos vigentes a la fecha de promulgación de la presente ley. La eficiencia operativa obtenida deberá traducirse, de manera obligatoria y directamente proporcional, en una disminución de las tarifas cobradas al ciudadano por concepto de grúa y parqueadero.**	Se fija un plazo para la adopción de los planes. El parágrafo define la línea base que permite medir el cumplimiento de la meta y asegura que la eficiencia obtenida beneficie al ciudadano mediante la reducción de las tarifas. Se unifica la denominación del servicio ("grúas y patios").

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
Artículo 7°. Modifíquese el inciso primero del artículo 125 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así. *"Artículo 125. Inmovilización. (...) Para tal efecto, la autoridad de tránsito aplicará de manera preferente el bloqueo del vehículo mediante cepo u otra tecnología equivalente en el sitio de la infracción, o la custodia a cargo de su propietario, poseedor o tenedor, conforme a la jerarquía establecida en el artículo 4° de la ley que adiciona el presente artículo. Únicamente cuando estas medidas no sean técnicamente viables o cuando se trate de las causales de extrema gravedad que defina el reglamento, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados (...)".* **Parágrafo.** Los parágrafos 1° a 7° del artículo 125 de la Ley 769 de 2002 continuarán vigentes en lo no modificado por la presente ley.	**Artículo 7°. Modifíquese el inciso primero del artículo 125 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:** *"Artículo 125. Inmovilización. (...) Para tal efecto, la autoridad de tránsito aplicará de manera preferente el bloqueo del vehículo mediante cepo u otra tecnología equivalente en el sitio de la infracción, o la custodia a cargo de su propietario, poseedor o tenedor, conforme a la jerarquía* ***de medidas*** *establecida en el artículo 4° de la ley que adiciona el presente artículo. Únicamente cuando estas medidas no sean técnicamente viables,* ***cuando el vehículo obstaculice la circulación en una vía principal o en vías del sistema de transporte público masivo, o bloquee una vía pública,*** *o cuando se trate de las causales* ***previstas en el numeral 3 del artículo 4° de la ley que adiciona el presente artículo o de las*** *de extrema gravedad que defina el reglamento, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados (...)".* ~~**Parágrafo.** Los parágrafos 1° a 7° del artículo 125 de la Ley 769 de 2002 continuarán vigentes en lo no modificado por la presente ley.~~	Se incorporan las causales de obstaculización de la circulación, en coherencia con el artículo 5°, y la remisión a las causales del numeral 3 del artículo 4° que justifican el traslado mediante grúa. Se suprime el parágrafo que declaraba la vigencia de los parágrafos 1° a 7°, por innecesario: al modificarse solo el inciso primero, el resto del artículo 125 conserva su vigencia.
Artículo 8°. Modifíquese el inciso primero y el parágrafo 1° del artículo 127 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así: *"Artículo 127. Del retiro de vehículos mal estacionados. La autoridad de tránsito priorizará el bloqueo mediante cepo u otra tecnología equivalente sobre el retiro con grúa de los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, bloqueando alguna vía pública, o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo. El retiro con grúa solo procederá cuando el bloqueo mediante cepo no sea técnicamente viable, o cuando el vehículo obstruya de forma insalvable la vía pública, el espacio destinado al tránsito de peatones, o el paso de vehículos de emergencia. 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 correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente".*	**Artículo 8°. Modifíquese el inciso primero** ~~**y el parágrafo 1°**~~ **del artículo 127 de la Ley 769 de 2002,** ~~**los cuales quedarán así**~~ **el cual quedará así:** *"Artículo 127. Del retiro de vehículos mal estacionados. La autoridad de tránsito priorizará el bloqueo mediante cepo u otra tecnología equivalente sobre el retiro con grúa de los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, bloqueando alguna vía pública, o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo. El retiro con grúa solo procederá cuando el bloqueo mediante cepo no sea técnicamente viable, o cuando el vehículo obstruya de forma insalvable la vía pública, el espacio destinado al tránsito de peatones, o el paso de vehículos de emergencia. 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 correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente".*	Se mantiene el parágrafo 1° vigente, que es más favorable al ciudadano: cuando el conductor está presente, se impone el comparendo y no hay retiro del vehículo. Imponer en ese caso el cepo agravaría su situación. Se suprime el parágrafo que declaraba la vigencia de los demás parágrafos, por innecesario: al modificarse solo el inciso primero, los parágrafos 1°, 2° y 3° del artículo 127 conservan su vigencia.

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
"Parágrafo 1°. 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 únicamente procederá al bloqueo mediante cepo, sin que haya lugar al traslado del vehículo a los patios, salvo que se configure alguna de las causales de extrema gravedad de que trata el artículo 4° de la presente ley". **Parágrafo.** Los parágrafos 2°, 3° y 4° del artículo 127 de la Ley 769 de 2002 continuarán vigentes en lo no modificado por la presente ley.	~~"Parágrafo 1°. 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 únicamente procederá al bloqueo mediante cepo, sin que haya lugar al traslado del vehículo a los patios, salvo que se configure alguna de las causales de extrema gravedad de que trata el artículo 4° de la presente ley".~~ **~~Parágrafo.~~** ~~Los parágrafos 2°, 3° y 4° del artículo 127 de la Ley 769 de 2002 continuarán vigentes en lo no modificado por la presente ley.~~	
Artículo 9°. Adiciónese un parágrafo al artículo 128 de la Ley 769 de 2002, así. *"Parágrafo 8°. Sin perjuicio de la publicación en periódico de amplia circulación de que trata el presente artículo, el organismo de tránsito deberá notificar el listado de vehículos susceptibles de declaratoria de abandono al correo electrónico y número telefónico que figuren registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), así como publicarlo de manera permanente y actualizada en su sitio web oficial, con el fin de garantizar de manera efectiva el derecho de defensa y la protección del derecho de propiedad consagrado en el artículo 58 de la Constitución Política".*	**Artículo 9°. ~~Adiciónese un parágrafo~~ Adiciónense los parágrafos 2° y 3° al artículo 128 de la Ley 769 de 2002, sustituido por el artículo 1° de la Ley 1730 de 2014, los cuales quedarán así:** *"Parágrafo ~~8°~~ **2°**. Sin perjuicio de la publicación en periódico de amplia circulación de que trata el presente artículo, el organismo de tránsito deberá notificar el listado de vehículos susceptibles de declaratoria de abandono **al propietario, poseedor o tenedor, en la dirección de** ~~al~~ correo electrónico y **en el** número telefónico que figuren registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), así como publicarlo de manera permanente y actualizada en su sitio web oficial, con el fin de garantizar de manera efectiva el derecho de defensa y la protección del derecho de propiedad consagrado en el artículo 58 de la Constitución Política. **La publicación en el sitio web se limitará a los datos estrictamente necesarios para la identificación del vehículo, con sujeción al régimen de protección de datos personales".*** ***"Parágrafo 3°. Es deber de todo propietario, poseedor o tenedor de un vehículo automotor mantener actualizada su información de contacto en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Las notificaciones de que trata el parágrafo anterior surtirán plenos efectos legales al ser remitidas a la dirección de correo electrónico y al número telefónico registrados en dicha plataforma. En ningún caso la omisión o desactualización de estos datos por parte del propietario, poseedor o tenedor podrá alegarse como vulneración del derecho de defensa y del debido proceso, ni podrá suspender, retrasar o invalidar la declaratoria administrativa de abandono".***	El artículo 128 vigente contiene un único parágrafo, por lo que los nuevos deben numerarse 2° y 3°. Se precisan los destinatarios de la notificación y se incorpora la protección de datos personales (Ley 1581 de 2012). El parágrafo 3° consagra el deber de mantener actualizados los datos de contacto en el RUNT, para que la notificación surta efectos y no pueda utilizarse la desactualización para dilatar la declaratoria de abandono.

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
Artículo 10. ***Transparencia y rendición de cuentas de los contratos de grúas y patios.*** Los organismos de tránsito (...) deberán publicar semestralmente, en su sitio web oficial y en el Sistema Electrónico de Contratación Pública (SECOP), un informe detallado del recaudo total generado, su distribución porcentual entre el contratista y la entidad, el número de vehículos inmovilizados discriminado por tipo, el número de vehículos declarados en abandono, y el estado de los procesos sancionatorios adelantados contra el contratista, si los hubiere. Dicho informe será remitido, además, al concejo municipal o distrital, a la asamblea departamental, o a la Contraloría territorial competente, según corresponda.	**Artículo 10.** ***Transparencia y rendición de cuentas de los contratos de grúas y patios.*** Los organismos de tránsito (...) deberán publicar semestralmente, en su sitio web oficial y en el Sistema Electrónico de Contratación Pública (SECOP), un informe ~~detallado del~~ **que contenga, como mínimo: a) el** recaudo total generado, **por servicio de grúa, bloqueo y parqueadero; b)** su distribución porcentual **y en valores absolutos** entre el contratista y la entidad~~,~~ **; c)** el número de vehículos inmovilizados**,** discriminado por tipo **de vehículo y por medida aplicada, sea bloqueo, custodia o traslado a parqueadero autorizado**~~,~~ **; d)** el número de vehículos declarados en abandono~~, y~~ **y su disposición final; y e)** el estado de ~~los procesos sancionatorios adelantados contra el contratista, si los hubiere~~ **las actuaciones adelantadas por presunto incumplimiento del contratista, si las hubiere**. Dicho informe será remitido, además, al concejo municipal o distrital ~~,~~ **o** a la asamblea departamental, según corresponda, ~~o~~ **y** a la contraloría territorial competente.	Se precisa el contenido mínimo del informe para hacerlo verificable. La remisión a la contraloría territorial se hace concurrente y no alternativa, pues sus funciones de control fiscal son distintas del control político de las corporaciones administrativas.
Artículo 11. ***Tope máximo de remuneración del contratista privado.*** (...)	**Artículo 11.** ***Tope máximo de remuneración del contratista privado.*** (...) **Parágrafo. Los estudios previos de los procesos de contratación de que trata este artículo deberán incluir un análisis de costos de operación y de viabilidad financiera que sustente la estructura de remuneración del contratista dentro del límite previsto en el presente artículo.**	Se busca asegurar que el límite del 20% se aplique sobre una estructura de costos conocida y evitar procesos de contratación desiertos o la prestación deficiente del servicio.
Artículo 12. ***Duración y competencia en la contratación.*** (...) La selección del contratista se realizará mediante los procesos de selección plural de oferentes previstos en la Ley 80 de 1993, "por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública", y en la Ley 1150 de 2007, "por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos", garantizando pluralidad de oferentes (...).	**Artículo 12.** ***Duración y competencia en la contratación.*** (...) La selección del contratista se realizará mediante los procesos de selección plural de oferentes previstos en la Ley 80 de 1993 ~~, "por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública",~~ y en la Ley 1150 de 2007, ~~"por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos",~~ **con estricta sujeción a los principios de transparencia y selección objetiva,** garantizando pluralidad de oferentes (...).	Ajuste de técnica legislativa: la cita del epígrafe de las leyes en el articulado es innecesaria. Se hace explícita la sujeción a los principios de transparencia y selección objetiva.
Artículo 13. ***Aplicación temporal y contratos vigentes.*** (...) Respecto de los contratos vigentes a la fecha de expedición de esta ley, las entidades territoriales promoverán, dentro del año siguiente, la revisión y renegociación (...).	**Artículo 13.** ***Aplicación temporal y contratos vigentes.*** (...) Respecto de los contratos vigentes a la fecha de ~~expedición~~ **entrada en vigencia** de esta ley, las entidades territoriales **y los organismos de tránsito contratantes** promoverán, dentro del año siguiente, la revisión y renegociación (...).	Se precisa el momento de referencia (la vigencia, no la expedición) y se incluye a los organismos de tránsito, que son en muchos casos la parte contratante.

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
Artículo 14. ***Reglamentación*****.** El Gobierno nacional, por conducto del Ministerio de Transporte, reglamentará en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, los estándares técnicos para el uso de cepos y demás tecnologías de bloqueo vehicular, así como el listado de infracciones sujetas a cada nivel de la jerarquía de medida establecida en el artículo 4.	**Artículo 14.** ***Reglamentación*****.** El Gobierno nacional, por conducto del Ministerio de Transporte, reglamentará en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, los estándares técnicos para el uso de cepos y demás tecnologías de bloqueo vehicular, ~~así como~~ el listado de infracciones sujetas a cada nivel de la jerarquía de medidas establecida en el artículo 4**, y los criterios para determinar la obstaculización de la circulación de que tratan el artículo 5 de esta ley y el inciso primero del artículo 125 de la Ley 769 de 2002**.	Se encarga al reglamento la precisión de los supuestos de obstaculización de la circulación, para evitar interpretaciones que conviertan el traslado a parqueaderos en regla general.

Los artículos 2° y 15 se mantienen sin modificaciones de fondo.

7. CONFLICTOS DE INTERÉS

De conformidad con el artículo 182 de la Constitución Política y el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019, el conflicto de interés se configura cuando la discusión o votación de un proyecto de ley pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista. No existe conflicto de interés cuando el congresista participa en la discusión de proyectos de ley de carácter general, ni cuando el interés que pudiera derivarse de la iniciativa coincide o se fusiona con los intereses del electorado o de la comunidad en igualdad de condiciones.

El presente proyecto de ley regula, de manera general, impersonal y abstracta, el modelo de inmovilización vehicular y el régimen contractual de los servicios de grúas y patios aplicable a todos los organismos de tránsito del país, sin que se advierta un beneficio particular, actual y directo a favor de algún congresista.

No obstante, de manera orientativa, podría configurarse un conflicto de interés respecto de los congresistas que sean socios, accionistas, directivos o representantes legales de sociedades operadoras de servicios de grúas, bloqueo o patios, o de sus contratistas o proveedores de tecnología de bloqueo, o que tengan con dichas personas vínculos de parentesco dentro de los grados previstos en la ley. En tales casos, cada congresista deberá evaluar su situación particular y, de ser procedente, declarar el impedimento correspondiente.

8. IMPACTO FISCAL

En cumplimiento del artículo 7° de la Ley 819 de 2003, se precisa que el presente proyecto no ordena gasto con cargo al Presupuesto General de la Nación ni otorga beneficios tributarios. Su implementación sí puede generar costos para los organismos de tránsito, principalmente por la adquisición e implementación de tecnologías de bloqueo y por el fortalecimiento de la supervisión de los contratos.

Sin embargo, la propia iniciativa identifica la fuente para cubrir dichos costos: el artículo 11 dispone que el saldo del recaudo que hoy perciben los operadores privados, por encima del límite allí previsto, ingrese al presupuesto de la respectiva entidad territorial con destino, entre otros fines, a la adquisición de tecnología de bloqueo y al fortalecimiento de la interventoría. De esta manera, la medida se financia con recursos que ya se recaudan por la prestación de estos servicios, sin crear tributos nuevos ni comprometer recursos de la Nación. Adicionalmente, la reducción del número de vehículos trasladados a patios disminuye los costos de custodia y de disposición final de vehículos abandonados que hoy asumen las entidades territoriales.

El parágrafo transitorio del artículo 4 prevé que el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial estructuren mecanismos de cofinanciación para los municipios de cuarta, quinta y sexta categoría. Dicha disposición se sujeta expresamente a las competencias de esas entidades y a la disponibilidad presupuestal, por lo que no constituye una orden de gasto ni una apropiación automática de recursos del Presupuesto General de la Nación; su eventual costo deberá valorarse en el concepto que emita el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Sobre el alcance de esta exigencia, la Corte Constitucional ha señalado que las reglas del artículo 7° de la Ley 819 de 2003 *"constituyen un importante instrumento de racionalización de la actividad legislativa"* y deben entenderse como *"parámetros de racionalidad de la actividad legislativa"*, cuyo cumplimiento es *"una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda"*, de modo que su interpretación no puede crear *"barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda"*.[30] En el mismo sentido, la Sentencia C-866 de 2010 precisó que el concepto del Ministerio de Hacienda no obliga al Congreso a acogerlo, aunque sí debe ser valorado, y que su ausencia no vicia de inconstitucionalidad la ley.[31]

---

[30] Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-502 de 2007, M. P. Manuel José Cepeda Espinosa. Disponible en: https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2007/c-502-07.htm

[31] Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-866 de 2010, M. P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub, consideración 7.4.2.1. Disponible en: https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2010/C-866-10.htm

Más recientemente, en la Sentencia C-425 de 2023, la Corte reiteró que la obligación principal en esta materia recae sobre el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, que las obligaciones del Congreso se restringen a una consideración mínima del impacto fiscal del proyecto y que, en las iniciativas de origen congresional, la falta de concepto del Ministerio no implica un veto a la actividad legislativa[32].

En consecuencia, y sin perjuicio de que durante el trámite legislativo se solicite el concepto correspondiente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el impacto fiscal identificado no constituye un obstáculo para el trámite de la iniciativa.

9. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las consideraciones expuestas, y de conformidad con lo establecido en la Constitución Política y la Ley 5ª de 1992, rendimos **PONENCIA POSITIVA CON MODIFICACIONES** y, en consecuencia, solicitamos a los Honorables Representantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes dar primer debate al Proyecto de Ley número 257 de 2026 Cámara, *"por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se transforma el modelo de inmovilización vehicular, se elimina el esquema de lucro desproporcionado en la prestación del servicio de grúas y patios, y se dictan otras disposiciones"*, conforme al pliego de modificaciones y al texto propuesto que hacen parte integral del presente informe.

Cordialmente,

EDUAR ALEXIS TRIANA RINCÓN
Representante a la Cámara por Boyacá
Coordinador Ponente

JESÚS ARMANDO BEDOYA RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara por el Quindío
Partido Centro Democrático
Ponente

10. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

PROYECTO DE LEY NÚMERO 257 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se transforma el modelo de inmovilización vehicular, se establecen límites a la remuneración de los operadores de los servicios de grúas y patios, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPÍTULO I

Objeto, principios y ámbito de aplicación

Artículo 1°. ***Objeto.*** La presente ley tiene por objeto transformar el modelo de inmovilización vehicular en Colombia, estableciendo el bloqueo mediante cepo u otras tecnologías equivalentes como medida preferente frente al traslado de vehículos a parqueaderos autorizados mediante grúa, y limitando los esquemas contractuales en los cuales el operador privado percibe la mayor proporción del recaudo generado por la inmovilización de los vehículos de los ciudadanos, en desmedro del patrimonio público y del derecho de propiedad de los administrados.

Artículo 2°. ***Principios rectores.*** La aplicación de las medidas de inmovilización vehicular de que trata la presente ley se regirá, además de los principios generales del Código Nacional de Tránsito Terrestre, por los siguientes:

a) Proporcionalidad y necesidad, conforme a los cuales la autoridad de tránsito optará siempre por la medida menos lesiva que resulte idónea para cumplir la finalidad de la sanción.

b) Protección de la propiedad privada y del patrimonio de los administrados.

c) Debido proceso y contradicción.

d) Transparencia y publicidad en la contratación y en el recaudo asociado a los servicios de grúas y patios.

e) Eficiencia y buen uso de los recursos públicos.

Artículo 3°. ***Ámbito de aplicación.*** Las disposiciones de la presente ley son de obligatorio cumplimiento para todos los organismos de tránsito del país, así como para los particulares que, mediante contrato de concesión, asociación público-privada, convenio o cualquier otra modalidad de vinculación contractual, presten servicios de grúa, bloqueo o custodia de vehículos inmovilizados por infracciones a las normas de tránsito.

CAPÍTULO II

Jerarquía de medidas y modelo de sanción inteligente

Artículo 4°. ***Jerarquía de medidas para la inmovilización.*** Las autoridades de tránsito aplicarán las medidas de inmovilización siguiendo un orden de prelación que privilegie la menor afectación al ciudadano y al patrimonio público, así:

1. Bloqueo mediante cepo u otra tecnología equivalente, instalado en el sitio de la infracción.

2. Custodia del vehículo a cargo de su propietario, poseedor o tenedor, cuando la infracción y las condiciones de seguridad vial así lo permitan, en los términos del parágrafo 5° del artículo 125 de la Ley 769 de 2002.

3. Traslado a parqueadero autorizado mediante grúa, como medida de última ratio, exclusivamente cuando el vehículo obstruya de manera insalvable la vía pública o el espacio público, se encuentre abandonado, medie orden judicial, o la infracción corresponda a las causales de extrema gravedad que defina el reglamento, tales como la conducción bajo el influjo del alcohol o de sustancias psicoactivas, la ausencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de

[32] Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-425 de 2023, M. P. José Fernando Reyes Cuartas, párrafos 36 y 41. Disponible en: https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2023/c-425-23.htm

Tránsito (SOAT), la ausencia de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente, o el reporte de hurto del automotor.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará, dentro del plazo previsto en el artículo 14 de esta ley, el listado detallado de infracciones sujetas a cada nivel de la jerarquía aquí establecida, garantizando que el traslado a parqueaderos autorizados mediante grúa sea excepcional y se motive expresamente en la respectiva orden de comparendo.

Parágrafo transitorio. Con el fin de garantizar la capacidad técnica y financiera para la implementación del modelo de inmovilización previsto en la presente ley, los organismos de tránsito de los municipios de cuarta, quinta y sexta categoría contarán con un periodo de transición de hasta tres (3) años, contados a partir de la promulgación de la presente ley, para la adquisición y el despliegue progresivo de los cepos u otras tecnologías de bloqueo.

Durante este periodo, el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en el marco de sus competencias y de acuerdo con la disponibilidad presupuestal, estructurarán líneas de cofinanciación, fondos concursables o mecanismos de dotación directa para dichos municipios. Asimismo, estos municipios podrán destinar transitoriamente hasta el cien por ciento (100%) del saldo a su favor de que trata el artículo 11 de la presente ley, única y exclusivamente, a la adquisición inicial de los dispositivos de bloqueo, hasta alcanzar la cobertura tecnológica mínima necesaria para su operación.

Artículo 5°. ***Resolución ágil de infracciones.*** Cuando la infracción no corresponda a las causales de extrema gravedad de que trata el artículo anterior, y siempre que el vehículo no obstaculice la circulación en una vía principal o en vías del sistema de transporte público masivo, ni bloquee una vía pública, el conductor, propietario, poseedor o tenedor del vehículo podrá subsanar la causa de la inmovilización en el mismo sitio de los hechos o dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la imposición de la orden de comparendo, sin que ello dé lugar al traslado del vehículo a parqueaderos autorizados ni genere el cobro de tarifas de grúa o parqueadero. Subsanada la causa, se procederá al retiro del cepo u otro mecanismo de bloqueo, previa verificación por parte de la autoridad de tránsito.

Artículo 6°. ***Eficiencia y reducción de costos administrativos.*** Los organismos de tránsito adoptarán, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, planes de racionalización de los costos asociados a la operación de los servicios de grúas y patios, con la meta de reducir en al menos un veinticinco por ciento (25%) dichos costos dentro de los tres (3) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, sin detrimento de la calidad, oportunidad y cobertura del servicio. Los avances de este plan serán reportados anualmente al concejo municipal o distrital o a la asamblea departamental, según corresponda.

Parágrafo. ***Línea base y traslado al ciudadano.*** La reducción del veinticinco por ciento (25%) se medirá frente a una línea base determinada mediante un estudio técnico y financiero de los costos vigentes a la fecha de promulgación de la presente ley. La eficiencia operativa obtenida deberá traducirse, de manera obligatoria y directamente proporcional, en una disminución de las tarifas cobradas al ciudadano por concepto de grúa y parqueadero.

CAPÍTULO III

Modificaciones a la Ley 769 de 2002

Artículo 7°. Modifíquese el inciso primero del artículo 125 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

"Artículo 125. Inmovilización. La inmovilización en los casos a que se refiere este código consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, la autoridad de tránsito aplicará de manera preferente el bloqueo del vehículo mediante cepo u otra tecnología equivalente en el sitio de la infracción, o la custodia a cargo de su propietario, poseedor o tenedor, conforme a la jerarquía de medidas establecida en el artículo 4° de la ley que adiciona el presente artículo. Únicamente cuando estas medidas no sean técnicamente viables, cuando el vehículo obstaculice la circulación en una vía principal o en vías del sistema de transporte público masivo, o bloquee una vía pública, o cuando se trate de las causales previstas en el numeral 3 del artículo 4° de la ley que adiciona el presente artículo o de las de extrema gravedad que defina el reglamento, 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 en que se detectó la infracción".

Artículo 8°. Modifíquese el inciso primero del artículo 127 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

"Artículo 127. Del retiro de vehículos mal estacionados. La autoridad de tránsito priorizará el bloqueo mediante cepo u otra tecnología equivalente sobre el retiro con grúa de los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, bloqueando alguna vía pública, o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo. El retiro con grúa solo procederá cuando el bloqueo mediante cepo no sea técnicamente viable, o cuando el vehículo obstruya de forma insalvable la vía pública, el espacio destinado al tránsito de peatones, o el paso de vehículos de emergencia. 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 correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente".

Artículo 9°. Adiciónense los parágrafos 2° y 3° al artículo 128 de la Ley 769 de 2002, sustituido por el artículo 1° de la Ley 1730 de 2014, los cuales quedarán así:

"Parágrafo 2°. Sin perjuicio de la publicación en periódico de amplia circulación de que trata el presente artículo, el organismo de tránsito deberá notificar el listado de vehículos susceptibles de declaratoria de abandono al propietario, poseedor o tenedor, en la dirección de correo electrónico y en el número telefónico que figuren registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), así como publicarlo de manera permanente y actualizada en su sitio web oficial, con el fin de garantizar de manera efectiva el derecho de defensa y la protección del derecho de propiedad consagrado en el artículo 58 de la Constitución Política. La publicación en el sitio web se limitará a los datos estrictamente necesarios para la identificación del vehículo, con sujeción al régimen de protección de datos personales".

"Parágrafo 3°. Es deber de todo propietario, poseedor o tenedor de un vehículo automotor mantener actualizada su información de contacto en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Las notificaciones de que trata el parágrafo anterior surtirán plenos efectos legales al ser remitidas a la dirección de correo electrónico y al número telefónico registrados en dicha plataforma. En ningún caso la omisión o desactualización de estos datos por parte del propietario, poseedor o tenedor podrá alegarse como vulneración del derecho de defensa y del debido proceso, ni podrá suspender, retrasar o invalidar la declaratoria administrativa de abandono".

Artículo 10. ***Transparencia y rendición de cuentas de los contratos de grúas y patios.*** Los organismos de tránsito que hayan celebrado contratos de concesión, asociación público-privada o cualquier otra modalidad contractual para la prestación de los servicios de grúa, bloqueo o patios deberán publicar semestralmente, en su sitio web oficial y en el Sistema Electrónico de Contratación Pública (SECOP), un informe que contenga, como mínimo:

a) El recaudo total generado por servicio de grúa, bloqueo y parqueadero.

b) Su distribución porcentual y en valores absolutos entre el contratista y la entidad.

c) El número de vehículos inmovilizados, discriminado por tipo de vehículo y por medida aplicada, sea bloqueo, custodia o traslado a parqueadero autorizado.

d) El número de vehículos declarados en abandono y su disposición final.

e) El estado de las actuaciones adelantadas por presunto incumplimiento del contratista, si las hubiere.

Dicho informe será remitido, además, al concejo municipal o distrital o a la asamblea departamental, según corresponda, y a la contraloría territorial competente.

CAPÍTULO IV

Límites a la remuneración privada y régimen contractual

Artículo 11. ***Tope máximo de remuneración del contratista privado.*** En los contratos de concesión, asociación público-privada o cualquier otra modalidad contractual mediante la cual un particular preste los servicios de grúa, bloqueo o patios de que trata esta ley, la remuneración del contratista no podrá superar el veinte por ciento (20%) del recaudo total generado por dichos servicios.

El saldo restante se destinará al presupuesto del respectivo ente territorial u organismo de tránsito, con destinación específica para: (i) la financiación de programas de seguridad vial; (ii) la adquisición e implementación de tecnología de bloqueo mediante cepo; (iii) la chatarrización ambientalmente responsable de los vehículos declarados en abandono; y (iv) el fortalecimiento de la interventoría y supervisión de los contratos de que trata este artículo.

Parágrafo. Los estudios previos de los procesos de contratación de que trata este artículo deberán incluir un análisis de costos de operación y de viabilidad financiera que sustente la estructura de remuneración del contratista dentro del límite previsto en el presente artículo.

Artículo 12. ***Duración y competencia en la contratación.*** Los contratos de concesión, asociación público-privada o cualquier otra modalidad contractual para la prestación de los servicios de grúa, bloqueo o patios tendrán una duración máxima de cinco (5) años, prorrogables por una sola vez y hasta por el mismo término, previa evaluación técnica y financiera del desempeño del contratista. Se prohíben las prórrogas automáticas. La selección del contratista se realizará mediante los procesos de selección plural de oferentes previstos en la Ley 80 de 1993 y en la Ley 1150 de 2007, con estricta sujeción a los principios de transparencia y selección objetiva, garantizando pluralidad de oferentes y evitando cualquier práctica que restrinja u obstruya la libertad económica y la libre competencia de que trata el artículo 333 de la Constitución Política.

Artículo 13. ***Aplicación temporal y contratos vigentes.*** Lo dispuesto en el artículo 11 de la presente ley se aplicará a los contratos que se suscriban, prorroguen o modifiquen con posterioridad a su entrada en vigencia. Respecto de los contratos vigentes a la fecha de entrada en vigencia de esta ley, las entidades territoriales y los organismos de tránsito contratantes promoverán, dentro del año siguiente, la revisión y renegociación de las condiciones económicas correspondientes, con estricta observancia del equilibrio económico del contrato y de los derechos adquiridos de que trata el artículo 58 de la Constitución Política, sin que en ningún caso proceda la terminación unilateral por fuera de las causales legalmente previstas.

CAPÍTULO V

Disposiciones finales

Artículo 14. ***Reglamentación.*** El Gobierno nacional, por conducto del Ministerio de Transporte, reglamentará en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, los estándares técnicos para el uso de cepos y demás tecnologías de bloqueo vehicular, el listado de infracciones sujetas a cada nivel de la jerarquía de medidas establecida en el artículo 4°, y los criterios para determinar la obstaculización de la circulación de que tratan el artículo 5° de esta ley y el inciso primero del artículo 125 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 15. ***Vigencia y derogatorias.*** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

EDUAR ALEXIS TRIANA RINCÓN
Representante a la Cámara por Boyacá
Coordinador Ponente

JESÚS ARMANDO BEDOYA RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara por el Quindío
Partido Centro Democrático
Ponente

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 5 de noviembre de 2026

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para Primer Debate al **Proyecto de Ley No. 257 de 2026 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002, SE TRANSFORMA EL MODELO DE INMOVILIZACIÓN VEHICULAR, SE ELIMINA EL ESQUEMA DE LUCRO DESPROPORCIONADO EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE GRÚAS Y PATIOS, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".**

Dicha ponencia fue firmada por los Honorables Representantes **EDUAR ALEXIS TRIANA RINCÓN (Coordinador Ponente) y JESÚS ARMANDO BEDOYA RODRÍGUEZ.**

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 727 / 26 del 5 de noviembre de 2026, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.

SANDRA BIBIANA ARISTIZÁBAL SALEG
Secretaria

* * *

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 395 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se declara, reconoce y exalta como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación las prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena del municipio de Santiago de Tolú, departamento de Sucre y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., noviembre de 2026

Honorable Representante

HERNANDO GONZÁLEZ

Presidente Comisión Sexta Constitucional

Cámara de Representantes.

Honorable Representante

JESÚS ARMANDO BEDOYA RODRÍGUEZ

Vicepresidente Comisión Sexta Constitucional

Cámara de Representantes.

Asunto: Informe de Ponencia Positiva para Primer Debate al Proyecto de Ley número 395 de 2026 Cámara, *por medio de la cual se declara, reconoce y exalta como patrimonio cultural inmaterial de la Nación las prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena del municipio de Santiago de Tolú, departamento de Sucre y se dictan otras disposiciones*.

De conformidad con lo dispuesto por la Ley 5ª de 1992 y dando cumplimiento a la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara de Representantes, como ponentes de esta iniciativa legislativa, nos permitimos rendir Informe de Ponencia Positiva, para Primer Debate al Proyecto de Ley número 395 de 2026 Cámara, *por medio de la cual se declara, reconoce y exalta como patrimonio cultural inmaterial de la Nación las prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena del municipio de Santiago de Tolú, departamento de Sucre y se dictan otras disposiciones.*

Cordialmente,

Cordialmente,

DIVER NEY FRANCO TEJADA
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia
Partido Liberal Colombiano
Coordinador ponente

LUIS ALFONSO CHÁVEZ RIVERA
Representante a la Cámara
Departamento del Valle del Cauca
Partido de la U
Ponente

1. ANTECEDENTES Y TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El Proyecto de Ley número 395 de 2026 Cámara fue radicado el 23 de septiembre de 2026 por iniciativa del Senador *Héctor Olimpo Espinosa Oliver*, según la ficha legislativa de la Cámara de Representantes; corresponde a una ley ordinaria, se encuentra asignado a la Comisión Sexta Constitucional Permanente y fue publicado en la ***Gaceta del Congreso*** número 1482 de 2026.

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6–656/2026, fechada el 21 de octubre de 2026, la Secretaría General de la Comisión Sexta comunicó la designación del Representante *Diver Ney Franco Tejada* como coordinador ponente y del

Representante *Luis Alfonso Chávez Rivera* como ponente para primer debate.

El texto radicado contiene ocho (8) artículos y su exposición de motivos reseña intentos legislativos anteriores relacionados con la misma manifestación cultural, entre ellos los Proyectos de Ley número 003 de 2016 Cámara, 374 de 2019 Cámara, 206 de 2020 Cámara y 380 de 2021 Senado, así como 198 de 2024 Senado y 647 de 2025 Cámara. Estos antecedentes evidencian un interés legislativo continuado, pero no sustituyen el análisis autónomo del proyecto actualmente sometido a primer debate.

2. OBJETO Y CONTENIDO DEL PROYECTO

La iniciativa busca reconocer y exaltar la dimensión cultural, identitaria y comunitaria de las prácticas y los ritos ceremoniales conservados por la Hermandad Nazarena de Santiago de Tolú, Sucre, en el marco de las celebraciones de Semana Santa. Pretende favorecer su documentación, salvaguardia, transmisión intergeneracional, difusión y eventual incorporación a los mecanismos de protección previstos para el patrimonio cultural inmaterial.

El articulado original comprende: (i) reconocimiento de la manifestación; (ii) impulso de la evaluación por el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural y del Plan Especial de Salvaguardia; (iii) incorporación de proyectos en el banco sectorial; (iv) autorización de apropiaciones presupuestales; (v) eventual declaratoria de bienes de interés cultural en lugares de práctica; (vi) disponibilidad de espacios físicos y logísticos; (vii) homenaje a sus fundadores y portadores; y (viii) vigencia.

Es necesario distinguir dos planos: el reconocimiento simbólico y cultural que puede realizar el Congreso, y la inclusión formal de una manifestación en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial (LRPCI), que exige el procedimiento administrativo, la participación comunitaria y los conceptos previstos en el régimen sectorial. Una ley de homenaje no sustituye automáticamente dichos requisitos.

3. JUSTIFICACIÓN HISTÓRICA, COMUNITARIA Y CULTURAL

La exposición de motivos sitúa la Hermandad Nazarena en la historia de Santiago de Tolú y atribuye a su tradición una confluencia de elementos indígenas, africanos y europeos. Describe manifestaciones de memoria colectiva, vestuario, gastronomía, música procesional, prácticas de organización social, transmisión familiar de conocimientos y ritos de acompañamiento funerario.

Según los antecedentes recogidos en el proyecto, la constitución de la Hermandad se remonta a 1687, vinculada a Bartolomé de Herazo. Se describen prácticas conocidas como el "amarre", las "tres caídas", el "rito de las espadas" y el "recibimiento", además del papel de los nazarenos mayores, las familias portadoras y los recorridos tradicionales. Estas referencias se consignan como información proveniente de la exposición de motivos y de las fuentes allí citadas, sin sustituir una constatación patrimonial adicional por las autoridades competentes.

La Hermandad Nazarena de Santiago de Tolú representa una expresión de la identidad cultural del municipio, en la que confluyen la memoria histórica, la transmisión familiar de saberes y las formas comunitarias de vivir la Semana Santa. Según los antecedentes recogidos en la exposición de motivos, su constitución se remonta a 1687 y se encuentra vinculada a Bartolomé de Herazo. Esta referencia permite situar la tradición en una trayectoria histórica que trasciende a sus actuales integrantes y resaltar la labor de quienes han contribuido a conservarla y transmitirla entre generaciones. Su reconocimiento supone, por tanto, valorar una manifestación cuya significación está estrechamente relacionada con la historia y la vida comunitaria de Santiago de Tolú.

En este proceso, la memoria comunitaria constituye un componente central. Los relatos sobre los integrantes de la Hermandad, las responsabilidades asumidas por sus mayores y las formas de preparación de las ceremonias ofrecen elementos para comprender cómo la comunidad representa su pasado. Su documentación permitiría complementar las referencias históricas recogidas en el proyecto con las voces de quienes participan en la tradición, distinguiendo los acontecimientos respaldados por fuentes documentales de las narraciones transmitidas oralmente. Ambas dimensiones pueden contribuir a su estudio, siempre que se identifique con claridad su procedencia y se respeten los sentidos que les atribuyen sus portadores.

La dimensión comunitaria de la manifestación se expresa, asimismo, en la transmisión familiar de conocimientos y en las prácticas de organización social descritas en la exposición de motivos. Estos aspectos permiten ampliar el análisis más allá de los actos ceremoniales visibles y dirigir la atención hacia los aprendizajes, las responsabilidades y los vínculos que los acompañan.

El vestuario, la música procesional, la gastronomía y los recorridos tradicionales mencionados en los antecedentes también ofrecen una vía para comprender la relación entre la manifestación y su entorno social. En ese sentido, el proyecto puede favorecer una aproximación integral que reconozca la relación entre los elementos materiales de la celebración y los saberes que permiten elaborarlos, interpretarlos y transmitirlos.

La relevancia pública de la iniciativa no radica exclusivamente en su contenido confesional, sino en las expresiones de memoria e identidad, las formas colectivas de organización, los oficios, los saberes y los procesos de transmisión y participación social que pueden documentarse mediante criterios verificables de salvaguardia cultural. Tal distinción resulta indispensable para cumplir los principios de pluralismo, libertad religiosa y neutralidad del Estado.

La relación con el territorio constituye otro aspecto pertinente para profundizar la justificación. Las referencias a los recorridos tradicionales y a los lugares de práctica permiten proponer una lectura de Santiago de Tolú como escenario de memoria y participación comunitaria, sin que ello implique atribuir automáticamente una categoría de protección jurídica a esos espacios. La identificación participativa de los sitios asociados a la manifestación podría contribuir a documentar sus usos, las evocaciones que suscitan y su importancia para los portadores, manteniendo la distinción entre la salvaguardia de una práctica inmaterial y los procedimientos específicos de protección de los bienes materiales vinculados con ella.

La exposición de motivos manifiesta que durante 2023-2024 se formuló un Plan Especial de Salvaguardia con apoyo de la Gobernación de Sucre y del Fondo Mixto de Promoción de la Cultura y las Artes de Sucre, y que existía un trámite ante el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural. No se allegó al expediente consultado el acto administrativo de aprobación o inclusión nacional. Por esta razón, la ponencia propone reconocer el trabajo ya adelantado y permitir su evaluación, complementación, ajuste y eventual aprobación, sin afirmar que la inclusión a la LRPCI haya culminado.

Por estas razones, el reconocimiento legislativo de las prácticas identitarias y los ritos ceremoniales de la Hermandad Nazarena encuentra sustento en su significación para la memoria y la organización comunitaria de Santiago de Tolú. La iniciativa permite exaltar a sus portadores y dar visibilidad a los saberes, las expresiones y las formas de transmisión que constituyen el objeto cultural del proyecto.

4. MARCO CONSTITUCIONAL, LEGAL Y JURISPRUDENCIAL

4.1. Constitución Política

Los artículos 7° y 8° reconocen la diversidad étnica y cultural y el deber de proteger las riquezas culturales de la Nación; los artículos 70, 71 y 72 orientan el acceso y fomento de la cultura y la protección del patrimonio cultural; los artículos 1°, 13, 18 y 19 exigen respeto del pluralismo, la igualdad, la libertad de conciencia y la libertad religiosa. El reconocimiento legislativo de una expresión cultural asociada a una tradición religiosa debe justificar su finalidad cultural y respetar la neutralidad estatal frente a los credos.

4.2. Patrimonio cultural inmaterial y protección de bienes materiales

La Ley 397 de 1997, adicionada y modificada por la Ley 1185 de 2008, en especial su artículo 11-1, regula el patrimonio cultural inmaterial, la LRPCI y los Planes Especiales de Salvaguardia. El Decreto número 1080 de 2015, modificado por el Decreto número 2358 de 2019, desarrolla los procedimientos de postulación, valoración, participación comunitaria, conceptos y gestión de los instrumentos de salvaguardia. La protección de un lugar mediante declaratoria de bien de interés cultural (BIC) pertenece a un régimen distinto y requiere un procedimiento propio, no equivale al reconocimiento de una práctica inmaterial.

4.3. Jurisprudencia constitucional: dimensión cultural y neutralidad religiosa

La Sentencia C-224 de 2016 examinó el financiamiento público de una celebración de Semana Santa en Pamplona y declaró inexequible una autorización dirigida a estimular directamente ritos religiosos. Aunque el Congreso cuenta con competencia para reconocer manifestaciones culturales y autorizar gasto público dentro del marco constitucional, el destino concreto de los recursos debe tener una finalidad secular identificable y respetar el carácter laico del Estado.

Por su parte, la Sentencia C-054 de 2018 declaró compatible con la Constitución el reconocimiento de la labor de la Curia Arzobispal y la Sociedad de Nazarenos de Tunja como gestores de una tradición que involucra expresiones culturales, al establecer una justificación secular importante, verificable, consistente y suficiente. Las dos decisiones, leídas conjuntamente, permiten distinguir el homenaje a labores históricas de transmisión cultural del financiamiento directo de actos de culto.

En consecuencia, el texto propuesto conserva el reconocimiento de los portadores y prevé que cualquier colaboración pública se limite a actividades de documentación, estudio, difusión histórica, transmisión de saberes y protección patrimonial, con criterios objetivos e igualdad, sin crear una autorización para sufragar actos estrictamente litúrgicos o de proselitismo confesional.

4.4. Ley 5ª de 1992 e impacto fiscal

La Ley 5ª de 1992 regula la designación, presentación y publicación de ponencias y el procedimiento legislativo. El artículo 7° de la Ley 819 de 2003 exige explicitar el impacto fiscal de las iniciativas que ordenen gasto o establezcan beneficios tributarios, en coherencia con el Marco Fiscal de Mediano Plazo; esta exigencia se estudia en el numeral 6 de la presente ponencia.

5. CONSIDERACIONES SOBRE EL ARTICULADO RADICADO

Artículo 1°. ***Reconocimiento cultural***

La declaración legislativa permite visibilizar una manifestación de identidad colectiva, pero conviene aclarar que no sustituye el procedimiento para inclusión en la LRPCI y que respeta la autonomía de portadores y autoridades religiosas. Se mantiene el objeto cultural y se agrega una regla de alcance jurídico.

Artículo 2°. ***Consejo y Plan Especial de Salvaguardia***

El texto original parece disponer un recorrido de formulación inicial del PES que no se corresponde con el antecedente de formulación 2023-2024 narrado en la exposición. Se reformula como acompañamiento a la postulación, evaluación, complementación, actualización y eventual aprobación del PES, con

participación de portadores y sin anticipar concepto favorable.

Artículo 3°. ***Banco de proyectos***

La incorporación no puede convertirse en elegibilidad o financiación automática. Se sustituye el mandato ambiguo por una posibilidad de presentar iniciativas patrimoniales a los mecanismos de financiación del sector, sujeta a requisitos, evaluación objetiva y normas presupuestales.

Artículo 4°. ***Apropiaciones y neutralidad estatal***

La autorización general para destinar recursos a ritos religiosos plantea un riesgo constitucional concreto, según C-224 de 2016. Se delimita el apoyo a componentes culturales seculares, verificables y compatibles con la neutralidad religiosa, sujeto a programación, disponibilidad y apropiación; no se impone asignación obligatoria.

Artículo 5°. ***Bienes de interés cultural***

El reconocimiento de lugares de práctica cultural no equivale a declararlos BIC. Se remite la identificación, valoración y eventual declaratoria de los bienes materiales al procedimiento técnico de competencia de las autoridades nacionales o territoriales, sin resultados predeterminados.

Artículo 6°. ***Espacios físicos y logísticos***

La habilitación amplia a Ministerios de Educación y Deporte para respaldar todos los ritos puede generar confusión competencial y fiscal. Se limita la colaboración a actividades públicas culturales, investigativas, educativas y de salvaguardia, con sujeción a disponibilidad y neutralidad, sin nuevas obligaciones de gasto.

Artículo 7°. ***Homenaje a portadores***

El reconocimiento a fundadores y transmisores resulta compatible con el objeto del proyecto. Se ajusta la redacción para reconocer la transmisión comunitaria sin atribuir competencias de autoridad pública o exclusividad de representación sobre otros portadores.

Artículo 8°. ***Vigencia y derogaciones***

Se sustituye la cláusula genérica de derogatoria por una regla simple de vigencia, dado que el texto no identifica disposiciones legales específicas incompatibles. Así se evitan efectos de derogación no deliberados.

6. IMPACTO FISCAL

La exposición de motivos afirma que el proyecto no tendría impacto fiscal. Sin embargo, el artículo 4° del texto radicado autoriza apropiaciones del Presupuesto General de la Nación y el artículo 6 permite apoyos físicos y logísticos de entidades públicas; aun cuando se utilice la fórmula "autorícese", esas medidas pueden generar costos de documentación, acompañamiento, logística, salvaguardia o difusión. No se aporta una estimación del valor de esas actuaciones, de sus fuentes de financiación, de su periodicidad o de las entidades ejecutoras. Por ello, no existe soporte suficiente para asegurar costo fiscal nulo.

El pliego de modificaciones elimina cualquier asignación automática y limita la eventual participación pública a iniciativas culturales evaluadas conforme a programas, competencias y apropiaciones previamente autorizadas. De esta manera disminuye el riesgo de generar obligaciones presupuestales indeterminadas, pero no sustituye la necesidad de examinar el impacto que pueda tener la ejecución concreta de proyectos de salvaguardia.

Durante el trámite será pertinente solicitar, cuando proceda, concepto al Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes sobre los instrumentos disponibles para las manifestaciones culturales, y al Ministerio de Hacienda y Crédito Público sobre los efectos fiscales identificados. Las posibles fuentes deben sujetarse a la programación presupuestal ordinaria y al Marco Fiscal de Mediano Plazo, sin comprometer nuevas erogaciones por el solo reconocimiento legislativo.

7. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

En cumplimiento de los artículos 286 y 291 de la Ley 5ª de 1992, modificados por la Ley 2003 de 2019, se hace constar que el proyecto tiene alcance cultural general y no contiene, según el texto radicado, la identificación de beneficios económicos individualizados para congresistas determinados. Con los antecedentes disponibles, no se advierte por sí mismo un interés particular, actual y directo de los ponentes derivado de la manifestación objeto de reconocimiento.

Lo anterior no sustituye el examen individual de cada congresista. Podrían requerir declaración de impedimento circunstancias específicas en las que el proyecto produjera un beneficio particular para el congresista, sus familiares o un tercero respecto del cual exista un vínculo jurídicamente relevante, por ejemplo, si hubiera una relación patrimonial o contractual directamente afectada por las disposiciones de financiación. La procedencia de un eventual impedimento deberá evaluarse conforme a los hechos concretos y al régimen aplicable.

8. PLIEGO DE MODIFICACIONES

En desarrollo del examen del articulado para primer debate en la Comisión Sexta de la Cámara, se propone el presente pliego de modificaciones. Las modificaciones se presentan en formato comparativo, artículo por artículo, seguidas de la justificación puntual de cada cambio.

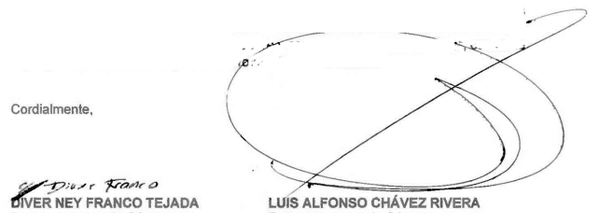
Texto radicado en el proyecto de ley	Texto Propuesto para Primer Debate	Fundamentos
"Por medio de la cual se declara, reconoce y exalta como patrimonio cultural inmaterial de la Nación las prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena del municipio de Santiago de Tolú, departamento de Sucre y se dictan otras disposiciones"	"Por medio de la cual se declara, reconoce y exalta como patrimonio cultural inmaterial de la Nación las prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena del municipio de Santiago de Tolú, departamento de Sucre y se dictan otras disposiciones"	Sin modificaciones.
Artículo 1º. ***Objeto***. Declárese, reconózcase y exáltese como patrimonio cultural inmaterial de la Nación a las **prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena** en reconocimiento del Estado a sus protagonistas y portadores como son los que ejercen la celebración de la Semana Santa del municipio de Santiago de Tolú. **Parágrafo.** La presente declaración, reconocimiento y exaltación no sustituye ni afecta las competencias propias de la Iglesia Católica, de la Hermandad Nazarena, de las autoridades religiosas ni de la comunidad portadora.	Artículo **1°.** ~~***Objeto***. Declárese, reconózcase~~ **Objeto** y ~~exáltese~~ **reconocimiento cultural. La presente ley tiene por objeto declarar, reconocer y exaltar** como patrimonio cultural inmaterial de la Nación ~~a~~ las prácticas ~~identitarias,~~ **identitarias y los** ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena ~~en reconocimiento del Estado a sus protagonistas y portadores como son los que ejercen la celebración de la Semana Santa~~ del municipio de Santiago de ~~Tolú.~~ **Tolú,** ~~Parágrafo.~~ **departamento de Sucre, por su significación histórica, social y cultural, y promover la salvaguardia de los saberes y las expresiones de memoria colectiva asociados a esta manifestación.** **Parágrafo 1°. Este reconocimiento no implica la inclusión automática de la manifestación en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial ni sustituye los procedimientos y decisiones previstos para tal efecto en el régimen de patrimonio cultural.** **Parágrafo 2°.** La presente ~~declaración,~~ **ley** ~~reconocimiento y exaltación no sustituye ni afecta las competencias propias de~~ **respeta** la ~~Iglesia Católica,~~ **autonomía** de la Hermandad Nazarena, de **la comunidad portadora, de la Iglesia Católica y de** las autoridades religiosas ~~ni~~ **en sus asuntos propios, sin alterar las competencias** de **las autoridades públicas. Su aplicación deberá observar el pluralismo,** la ~~comunidad~~ **igualdad,** ~~portadora.~~ **la libertad de conciencia y de religión y la neutralidad religiosa del Estado.**	Se corrigen la construcción del objeto, la concordancia verbal y la identificación territorial; se precisa la finalidad histórica, social y cultural, sin convertir la ley en adhesión estatal a una creencia. Se diferencia el reconocimiento legislativo de la inclusión en la LRPCI y se preserva la autonomía interna de los portadores y autoridades religiosas, sin exceptuarlos del ordenamiento. Fundamento: artículos 1°, 7°, 8°, 13, 18, 19, 70 y 72 de la Constitución; artículo 11-1 de la Ley 397 de 1997; Sentencias C-224 de 2016 y C-054 de 2018. De igual forma se eliminan negrillas que eran innecesarias. De igual forma se eliminan negrillas innecesarias.

Texto radicado en el proyecto de ley	Texto Propuesto para Primer Debate	Fundamentos
Artículo 2°. Facúltese al Gobierno nacional a través del Ministerio de las Culturas, las artes y los saberes para que articule con la ciudadanía postulante y los portadores de la manifestación, a que se convoque al Consejo Nacional de Patrimonio Cultural para la aprobación del concepto sobre las manifestaciones patrimoniales "**las prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena**" para que las manifestaciones avancen en la posterior realización del Plan Especial de Salvaguardia (PES), y así lograr la inclusión en la lista de Representativa del patrimonio cultural inmaterial (LRPCI) del ámbito nacional.	**Artículo 2°.** Facúltese al Gobierno nacional a través del Ministerio de las Culturas, las artes y los saberes para que articule con la ciudadanía postulante y los portadores de la manifestación, a que se convoque al Consejo Nacional de Patrimonio Cultural para la aprobación del concepto sobre las manifestaciones patrimoniales "las prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena" para que las manifestaciones avancen en la posterior realización del Plan Especial de Salvaguardia (PES), y así lograr la inclusión en la lista de Representativa del patrimonio cultural inmaterial (LRPCI) del ámbito nacional.	Se elimina negrillas en algunas palabras.
Artículo 3°. Autorícese al Gobierno nacional a través del Ministerio de Culturas, las Artes y los Saberes incluir en el banco de proyectos del Ministerio de Culturas, las Artes y los Saberes, a las "prácticas culturales de las **"prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena"**.	**Artículo 3°.** Autorícese al Gobierno nacional a través del Ministerio de Culturas, las Artes y los Saberes incluir en el banco de proyectos del Ministerio de Culturas, las Artes y los Saberes, a las "prácticas culturales de las **"prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena"**.	Se elimina negrillas en algunas palabras.
Artículo 4°. Autorícese al Gobierno nacional, a través del Ministerio de Culturas, las Artes y los Saberes de Colombia a destinar apropiaciones del presupuesto general de la nación al fortalecimiento de las prácticas inmateriales de los "**prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena**", de conformidad con sus funciones constitucionales y legales que contribuyan al fomento, promoción difusión, conservación, protección, desarrollo, internacionalización y divulgación de las prácticas culturales inmateriales de los mismos.	**Artículo 4°.** Autorícese al Gobierno nacional, a través del Ministerio de Culturas, las Artes y los Saberes de Colombia a destinar apropiaciones del presupuesto general de la nación al fortalecimiento de las prácticas inmateriales de los "prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena", de conformidad con sus funciones constitucionales y legales que contribuyan al fomento, promoción difusión, conservación, protección, desarrollo, internacionalización y divulgación de las prácticas culturales inmateriales de los mismos.	Se elimina negrillas en algunas palabras.

Texto radicado en el proyecto de ley	Texto Propuesto para Primer Debate	Fundamentos
Parágrafo. El Ministerio de Culturas, las Artes y los Saberes de Colombia en coordinación con el departamento de Sucre, y municipio de Santiago de Tolú en donde se practique las manifestaciones de las "prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena" y su dispersión de los ritos, contribuirán con la salvaguardia, promoción, sostenimiento, conservación, divulgación, protección, desarrollo y fomento nacional e internacional de las prácticas culturales patrimoniales y asesorará su postulación a la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial (LRPCI) del ámbito nacional, así como fomentar la implementación del Plan Especial de Salvaguardia (PES) nacional, en cumplimiento de lo establecido en la Ley 1185 de 2008 y el Decreto número 2358 de 2019.	**Parágrafo.** El Ministerio de Culturas, las Artes y los Saberes de Colombia en coordinación con el departamento de Sucre, y municipio de Santiago de Tolú en donde se practique las manifestaciones de las "prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena" y su dispersión de los ritos, contribuirán con la salvaguardia, promoción, sostenimiento, conservación, divulgación, protección, desarrollo y fomento nacional e internacional de las prácticas culturales patrimoniales y asesorará su postulación a la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial (LRPCI) del ámbito nacional, así como fomentar la implementación del Plan Especial de Salvaguardia (PES) nacional, en cumplimiento de lo establecido en la Ley 1185 de 2008 y el Decreto número 2358 de 2019.	
Artículo 5°. Autorícese al Gobierno nacional, a través del Ministerio de Culturas, las Artes y los Saberes de Colombia declarar Bienes de Interés Cultural (BIC) los lugares en donde se realizan las prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena de conformidad al procedimiento técnico que consagra la Ley 1185 de 2008.	**Artículo 5°.** Autorícese al Gobierno nacional, a través del Ministerio de Culturas, las Artes y los Saberes de Colombia declarar Bienes de Interés Cultural (BIC) los lugares en donde se realizan las prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena de conformidad al procedimiento técnico que consagra la Ley 1185 de 2008.	Sin modificaciones.
Artículo 6°. Autorícese al Gobierno nacional por medio del Ministerio de Culturas, las Artes y los Saberes de Colombia, el Ministerio de Educación y Ministerio de Deporte, así como a sus equivalentes de orden departamental, distrital y municipal, a brindar los espacios físicos y logísticos ya sean deportivos, culturales y de otras índoles necesarias para el desarrollo de las prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena.	**Artículo 6°.** Autorícese al Gobierno nacional por medio del Ministerio de Culturas, las Artes y los Saberes de Colombia, el Ministerio de Educación y Ministerio de Deporte, así como a sus equivalentes de orden departamental, distrital y municipal, a brindar los espacios físicos y logísticos ya sean deportivos, culturales y de otras índoles necesarias para el desarrollo de las prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena.	Sin modificaciones.
Artículo 7°. Reconózcase y ríndase homenaje a la labor desempeñada a los fundadores, promotores y líderes de la comunidad de la Hermandad Nazarena del municipio de Santiago de Tolú, departamento de Sucre, como transmisores de creencias ancestrales y culturales.	**Artículo 7°.** Reconózcase y ríndase homenaje a la labor desempeñada a los fundadores, promotores y líderes de la comunidad de la Hermandad Nazarena del municipio de Santiago de Tolú, departamento de Sucre, como transmisores de creencias ancestrales y culturales.	Sin modificaciones.
Artículo 8°. ***Vigencia y derogatorias***, la presente ley rige a partir de su expedición y publicación, y se derogan todas las disposiciones que le sean contrarias.	**Artículo ~~8°.~~ 8°.** ~~***Vigencia*** ***Vigencia. y derogatorias,*** la~~ **La** presente ley rige a partir de su ~~expedición y publicación, y se derogan todas las disposiciones que le sean contrarias.~~ **promulgación.**	Se adopta la promulgación como momento único de vigencia y se suprime la fórmula genérica de derogatoria, al no identificarse disposiciones concretas incompatibles. La iniciativa especial de reconocimiento no necesita una derogatoria indeterminada del régimen general cultural.

9. PROPOSICIÓN

Por las razones expuestas, rendimos **PONENCIA POSITIVA** y solicitamos a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes dar **PRIMER DEBATE** al Proyecto de Ley número 395 de 2026 Cámara, *por medio de la cual se declara, reconoce y exalta como patrimonio cultural inmaterial de la Nación las prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena del municipio de Santiago de Tolú, departamento de Sucre y se dictan otras disposiciones*, conforme al pliego de modificaciones y al texto propuesto que se anexa.



Cordialmente,

DIVER NEY FRANCO TEJADA
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia
Partido Liberal Colombiano
Coordinador ponente

LUIS ALFONSO CHÁVEZ RIVERA
Representante a la Cámara
Departamento del Valle del Cauca
Partido de la U
Ponente

10. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTO DE LEY NÚMERO 395 DE 2026 CÁMARA

Por medio de la cual se declara, reconoce y exalta como patrimonio cultural inmaterial de la Nación las prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena del municipio de Santiago de Tolú, departamento de Sucre y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto y reconocimiento cultural.* La presente ley tiene por objeto declarar, reconocer y exaltar como patrimonio cultural inmaterial de la Nación las prácticas identitarias y los ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena del municipio de Santiago de Tolú, departamento de Sucre, por su significación histórica, social y cultural, y promover la salvaguardia de los saberes y las expresiones de memoria colectiva asociados a esta manifestación.

Parágrafo 1°. Este reconocimiento no implica la inclusión automática de la manifestación en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial ni sustituye los procedimientos y decisiones previstos para tal efecto en el régimen de patrimonio cultural.

Parágrafo 2°. La presente ley respeta la autonomía de la Hermandad Nazarena, de la comunidad portadora, de la Iglesia Católica y de las autoridades religiosas en sus asuntos propios, sin alterar las competencias de las autoridades públicas. Su aplicación deberá observar el pluralismo, la igualdad, la libertad de conciencia y de religión y la neutralidad religiosa del Estado.

Artículo 2°. Facúltese al Gobierno nacional a través del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes para que articule con la ciudadanía postulante y los portadores de la manifestación, a que se convoque al Consejo Nacional de Patrimonio Cultural para la aprobación del concepto.

sobre las manifestaciones patrimoniales "las prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena" para que las manifestaciones avancen en la posterior realización del Plan Especial de Salvaguardia (PES), y así lograr la inclusión en la lista de Representativa del patrimonio cultural inmaterial (LRPCI) del ámbito nacional.

Artículo 3°. Autorícese al Gobierno nacional a través del Ministerio de Culturas, las Artes y los Saberes incluir en el banco de proyectos del Ministerio de Culturas, las Artes y los Saberes, a las "prácticas culturales de las "prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena".

Artículo 4°. Autorícese al Gobierno nacional, a través del Ministerio de Culturas, las Artes y los Saberes de Colombia a destinar apropiaciones del presupuesto general de la nación al fortalecimiento de las prácticas inmateriales de los "prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena", de conformidad con sus funciones constitucionales y legales que contribuyan al fomento, promoción difusión, conservación, protección, desarrollo, internacionalización y divulgación de las prácticas culturales inmateriales de los mismos.

Parágrafo. El Ministerio de Culturas, las Artes y los Saberes de Colombia en coordinación con el departamento de Sucre, y municipio de Santiago de Tolú en donde se practique las manifestaciones de las "prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena" y su dispersión de los ritos, contribuirán con la salvaguardia, promoción, sostenimiento, conservación, divulgación, protección, desarrollo y fomento nacional e internacional de las prácticas culturales patrimoniales y asesorará su postulación a la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial (LRPCI) del ámbito nacional, así como fomentar la implementación del Plan Especial de Salvaguardia (PES) nacional, en cumplimiento de lo establecido en la Ley 1185 de 2008 y el Decreto número 2358 de 2019.

Artículo 5°. Autorícese al Gobierno nacional, a través del Ministerio de Culturas, las Artes y los Saberes de Colombia declarar Bienes de Interés Cultural (BIC) los lugares en donde se realizan las prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena de conformidad al procedimiento técnico que consagra la Ley 1185 de 2008.

Artículo 6°. Autorícese al Gobierno nacional por medio del Ministerio de Culturas, las Artes y los Saberes de Colombia, el Ministerio de Educación y Ministerio de Deporte, así como a sus equivalentes de orden departamental, distrital y municipal, a brindar los espacios físicos y logísticos ya sean deportivos, culturales y de otras índoles necesarias para el desarrollo de las prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena.

Artículo 7°. Reconózcase y ríndase homenaje a la labor desempeñada a los fundadores, promotores y líderes de la comunidad de la Hermandad Nazarena del municipio de Santiago de Tolú, departamento de Sucre, como transmisores de creencias ancestrales y culturales.

Artículo 8°. ***Vigencia***. La presente ley rige a partir de su promulgación.

Cordialmente,

DIVER NEY FRANCO TEJADA
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia
Partido Liberal Colombiano
Coordinador ponente

LUIS ALFONSO CHÁVEZ RIVERA
Representante a la Cámara
Departamento del Valle del Cauca
Partido de la U
Ponente

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 4 de noviembre de 2026

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para Primer Debate al al **Proyecto de Ley No. 395 de 2026 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE DECLARA, RECONOCE Y EXALTA COMO PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA NACIÓN LAS PRÁCTICAS IDENTITARIAS, RITOS CEREMONIALES CARACTERÍSTICOS DE LA HERMANDAD NAZARENA DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE TOLÚ, DEPARTAMENTO DE SUCRE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".**

Dicha ponencia fue firmada por los Honorables Representantes **DIVER NEY FRANCO TEJADA (Coordinador Ponente) y LUIS ALFONSO CHÁVEZ RIVERA.**

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 726 / 26 del 4 de noviembre de 2026, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.

SANDRA BIBIANA ARISTIZÁBAL SALEG
Secretaria

CONTENIDO

Gaceta número 1760 - Martes, 10 de noviembre de 2026

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS **Págs.**

Informe de ponencia positiva con modificaciones para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de Ley número 257 de 2026 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se transforma el modelo de inmovilización vehicular, se elimina el esquema de lucro desproporcionado en la prestación del servicio de grúas y patios, y se dictan otras disposiciones 1

Informe de Ponencia Positiva para Primer Debate, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de Ley número 395 de 2026 Cámara, por medio de la cual se declara, reconoce y exalta como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación las prácticas identitarias, ritos ceremoniales característicos de la Hermandad Nazarena del municipio de Santiago de Tolú, departamento de Sucre y se dictan otrasdisposiciones..... 20