**Bogotá D.C., Julio 30 de 2025**

Doctor

**Jaime Luis Lacouture Peñaloza**

**Secretario General**

Cámara de Representantes

Bogotá

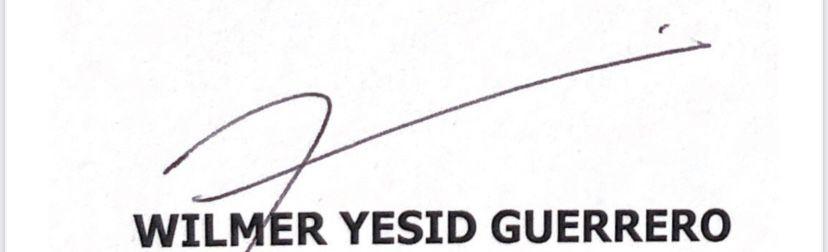
**Asunto:** Radicación de Proyecto de Ley Ordinaria “por medio de la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, estableciendo medidas respecto a grúas y parqueaderos y se dictan otras disposiciones” (ley camabajas y patios en su sitio).

Respetado Doctor Jaime Luis Lacouture Peñaloza:

En el marco de las funciones constitucionales y legales que me asisten en calidad de Representante a la Cámara, me permito radicar el proyecto de ley ordinaria “por medio de la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, estableciendo medidas respecto a grúas y parqueaderos y se dictan otras disposiciones” (ley camabajas y patios en su sitio).

En tal sentido, respetuosamente solicito proceder según el trámite previsto legal y constitucionalmente para tales efectos.

Cordialmente,



**Representante a la Cámara por Norte de Santander**

| https://lh7-rt.googleusercontent.com/docsz/AD_4nXdKXpTznqEHINQqZXlkQe5BPKhQj7H-zZyPv6yeXH9tjk5rE_fAM4YI7hG08LtquyrvIYXHWGv0hmxStLPfE4-lhh4mmkacl9OcdGA5-b4OUcFNmnPjkgCCz0HHivm__Iz1CrNvrg?key=xdlTTb8iIMTfWNjvrccjf2IV  **ALVARO LEONEL RUEDA CABALLERO**  Representante a la Cámara  Departamento de Santander | **ALEJANDRO CARLOS CHACÓN**  Senador de la República |
| --- | --- |
|  |  |
| **GERMÁN ROGELIO ROZO ANIS**  **Representante a la Cámara**  **Departamento de Arauca** | **Luis Carlos Ochoa Tobon**  **Representante a la Camara**  **Partido Liberal** |
| **LEONARDO GALLEGO ARROYAVE**  **Representante a la Cámara**  **Departamento Valle del Cauca** | **HÉCTOR DAVID CHAPARRO**  **Representante a la Cámara**  **Partido Liberal** |
| **CARLOS ARDILA ESPINOSA**  **Representante a la Cámara**  **Partido Liberal**  **Departamento Putumayo** |  |

**PROYECTO DE LEY N°\_\_\_\_ de 2025**

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

**(Ley camabajas y patios en su sitio).**

**El Congreso de Colombia, Decreta**

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

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

**ARTÍCULO 125. INMOVILIZACIÓN.** La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Parágrafo 8o. (NUEVO). La autoridad de tránsito deberá disponer de un mecanismo idóneo que permita la realización del trámite de autorización y retiro del parqueadero de los vehículos que hayan sido inmovilizados cualquier día de la semana. En los casos en que no cuente con un mecanismo para la realización del trámite de autorización y retiro de vehículos en día no hábil, el costo de parqueadero por los primeros días no hábiles siguientes a la fecha de inmovilización será gratuito, hasta el siguiente día hábil de la semana en que sea posible retirar el vehículo del parqueadero.**

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

**ARTÍCULO 127. DEL RETIRO DE VEHÍCULOS MAL ESTACIONADOS.** La autoridad de tránsito, podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo.

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

**PARÁGRAFO 1o.** Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente en el lugar en donde se ha cometido la infracción, la autoridad de tránsito impondrá el comparendo respectivo y no se procederá al traslado del vehículo a los patios.

**PARÁGRAFO 2o.** Los municipios contratarán con terceros los programas de operación de grúas y parqueaderos. Estos deberán constituir pólizas de cumplimiento y responsabilidad para todos los efectos contractuales, los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local.

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

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

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

**En ningún caso podrán establecerse cobros al conductor o propietario del vehículo por el retiro del equipo de bloqueo.**

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

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

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

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

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

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

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

**1. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La exposición de motivos del presente proyecto de ley se abordará exponiendo los contextos tanto fácticos como jurídicos que dan soporte a la necesidad y pertinencia de aprobar la presente iniciativa que solucionará problemáticas que enfrentan los ciudadanos colombianos conductores y propietarios de vehículos al momento de ser sancionados con medidas que dan lugar a la inmovilización de su vehículo, y además, desde otra perspectiva buscando el fortalecimiento de los municipios de Colombia al incentivarse el pago de las correspondientes sanciones a las que dan lugar las órdenes de comparendo.

**1.1. PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES QUE ESTABLECEN LÍMITES A LAS SANCIONES: La importancia de ajustar la normatividad Colombiana.**

El principio de necesidad de las sanciones tiene fundamento en los artículos 6 y 29 de la Constitución Política de 1991. El artículo 6 superior prevé que *“Los particulares sólo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución y las leyes”*; el artículo 29 *advierte que nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa”*, entre tanto el principio de necesidad de las sanciones señala que la facultad sancionadora del Estado sólo es legítima frente a sujetos que merecen un juicio de reproche por sus actos u omisiones, con el fin de corregirlas y mantener un orden social, que por supuesto deben cumplir un principio de legalidad, como sucede con la trasgresión de las normas del código nacional de tránsito terrestre, que dan lugar a la imposición de una orden de comparendo que acarrea como consecuencia la multa.[[1]](#footnote-0)

Con fundamento en el cumplimiento constitucional del principio de necesidad de las sanciones, la presente iniciativa legislativa busca una corrección en el sistema jurídico Colombiano para conseguir que los particulares que son sancionados por cometer una infracción de tránsito cancelen la sanción correspondiente en un tiempo casi inmediato de un solo día hábil, incentivando su buen comportamiento de pago y buscando por supuesto corregir la conducta antijurídica que cometió, lo anterior sin incurrir en costos adicionales por concepto de grúas y parqueaderos que por costumbre, sin fundamento legal terminaron convirtiéndose en sanciones adicionales que no tendrían lugar en un Estado social de Derecho, costos que tomaron incluso lugar prioritario sobre el pago de la sanción, pues es lo primero que se paga para el retiro del vehículo inmovilizado.

**Al respecto ha indicado la Corte Constitucional en Sentencia C-038 de 2020:**

*“La exigencia de imputación personal se deriva asimismo del principio constitucional de necesidad de las sanciones, como garantía del valor, principio y derecho a la libertad, en la medida en que en la configuración de la política punitiva del Estado y, en el ejercicio concreto del poder estatal de sanción, únicamente resulta constitucionalmente legítimo establecer e imponer sanciones suficientemente justificadas, en tratándose de restricciones a las libertades.”* De tal manera que, quien comete una infracción de tránsito merece ser sancionado, pues con la sanción pecuniaria que está obligado a pagar lo que se busca es que esa conducta no se replique por el sancionado, pero en ninguna forma debería representar un interés económico adicional para el Estado o los particulares.[[2]](#footnote-1)

**-La sanción adicional que enfrentan los conductores y propietarios:**

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

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

**Al respecto, más adelante ha establecido la Corte Constitucional en Sentencia C-321 de 2022, sobre los límites a la potestad sancionatoria:**

*“La potestad sancionadora del Estado tiene límites, a saber: (i) el principio de legalidad que se traduce en la existencia de una ley que la regule, es decir, que corresponde sólo al Legislador ordinario o extraordinario su definición; (ii) el principio de tipicidad que, si bien no es igual de riguroso al penal, sí obliga al Legislador a hacer una descripción de la conducta o del comportamiento que da lugar a la aplicación de la sanción y a determinar expresamente la sanción; (iii) el debido proceso que exige, entre otros, la definición de un proceso, así sea sumario, que garantice el derecho de defensa, lo que incluye la designación expresa de la autoridad competente para imponer la sanción; (iv****) el principio de proporcionalidad que se traduce en que la sanción debe ser proporcional a la falta o infracción administrativa que se busca sancionar****; y (v) la independencia de la sanción penal, lo que significa que la sanción se puede imponer independientemente de si el hecho que da lugar a ella también puede constituir infracción al régimen penal.”[[3]](#footnote-2)*

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

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

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

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

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

| **MUNICIPIO** | **DIA** | **MOTOCICLETAS** | **LIVIANOS** | **PESADOS** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **BOGOTÁ, D.C** | 1 | $ 44.200 | $ 136.200 | $ 378.200 |
| 2 | $ 61.300 | $ 142.400 | $ 395.800 |
| 3 | $ 96.400 | $ 163.300 | $ 453.700 |
| 4 AL 30 | $ 13.800 | $ 54.600 | $ 151.400 |
| 31 + | $ 1.000 | $ 4.800 | $ 12.900 |
| **MEDELLIN** | NO DIFERENCIA | $ 19.278 | $ 38.318 | $ 36.414 |
| **VILLAVICENCIO** | 1 | $ 44.100 | $ 86.100 | $ 140.900 |
| 2 AL 10 | $ 25.700 | $ 54.800 | $ 102.100 |
| 11 AL 30 | $ 14.600 | $ 25.700 | $ 69.600 |
| 31 + | $ 3.000 | $ 5.400 | $ 7.100 |
| **MANIZALES** | 1 AL 30 | $ 16.500 | $ 29.000 | $ 65.500 |
| 31 AL 360 | $ 4.200 | $ 7.200 | $ 15.600 |
| 361 + | $ 3.500 | $ 6.300 | $ 9.700 |
| **BARRANQUILLA** | NO DIFERENCIA | $ 9.800 | $ 20.000 | $ 35.000 |
| **CARTAGENA** | NO DIFERENCIA | $ 33.215 | $ 47.450 | $ 94.900 |
| **FLORIDABLANCA** | NO DIFERENCIA | $ 21.405 | $ 33.863 | $ 68.723 |
| **BUCARAMANGA** | NO DIFERENCIA | $16.730 | $30.520 | $62.630 |
| **V DEL ROSARIO** | NO DIFERENCIA | $ 29.800 | $41.700 | $61.900 |
| **OCAÑA** | NO DIFERENCIA | $ 23.941 | $ 38.848 | $ 89.666 |
| **CUCUTA** | NO DIFERENCIA | $ 21.345 | $33.215 | $33.215 |

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

**El esquema legislativo actual está diseñado para favorecer los particulares y no para fortalecer el recaudo de las entidades territoriales:**

De los costos expuestos anteriormente, aunque disímiles entre sí, resulta válido afirmar que terminan obedeciendo a una sanción adicional al ciudadano, no a la prestación de un servicio, por eso es momento de generar una solución eficiente para los conductores y propietarios de vehículos del país que ponga fin a estos abusos diseñados para fortalecer las finanzas de particulares y no de los municipios, pues los entes territoriales serán directamente beneficiados al incentivarse el pago de la sanción sobre el pago a las concesiones que prestan el servicio de grúas y patios.

Adicionalmente, se observa que pese a los altos costos por servicio de parqueadero, las condiciones físicas de éstos establecimientos en muchos municipios del país son precarias, exponiendo los vehículos inmovilizados a las condiciones climáticas y los daños que les puedan generar permanecer a la intemperie y en suelos llenos de lodo y tierra, es por eso que en el presente proyecto de ley se exigen un mínimo de condiciones para éstos parqueaderos que son aprobados para prestar ese servicio, debiendo contar como mínimo con un suelo pavimentado y un techo que proteja y garantice las condiciones en las que fueron inmovilizados los vehículos.

**Entrega de Vehículos en fin de semana y festivos:**

Adicionalmente a los costos expresados, lo que se presenta en muchos municipios del país, empeorando los costos trasladados al ciudadano, es que los parqueaderos no prestan los servicios de retiro de vehículos inmovilizados el fin de semana o festivos, lo que conlleva a que el vehículo que fue inmovilizado en día viernes, solo pueda ser retirado de patios hasta el siguiente día hábil, obligando de manera injusta al conductor o propietario a asumir dos o tres días de manera obligatoria de parqueadero, que si se tiene en cuenta que esto suceda con tarifas variables como las establecidas para Bogotá, resultan ser los días con la tarifa más costosa de acuerdo al esquema expuesto.

Esta situación merece ser solucionada con la presente iniciativa, pues los parqueaderos, si bien operados por privados, bajo un sentido de responsabilidad social empresarial, que en palabras de la Corte Constitucional se relaciona con la contribución al Estado en procura de la garantía de los Derechos Fundamentales de los ciudadanos como la solidaridad, se entiende que de manera justa en la prestación de su servicio deban estar obligados a disponer de los medios necesarios para que el vehículo pueda ser retirado cualquier día de la semana, con la necesaria consecuencia que en caso contrario el costo de parqueo sea gratuito. Caso se estaría en presencia de una tercera sanción adicional, el hecho que obliguen a una persona a pagar días de parqueadero de manera obligatoria, reteniendo además arbitrariamente el bien sobre el que ejerce su derecho a la propiedad privada.[[4]](#footnote-3) Veamos sobre los municipios estudiados cuales tienen un mecanismo para entrega de vehículos en días inhábiles y cuáles no:

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

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

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

* 1. **ALTOS COSTOS DE LOS SERVICIOS DE GRÚA POR INMOVILIZACIÓN.**

Bajo el mismo esquema expuesto, se procederá a dar a conocer los costos por traslado en grúa a patios en las mismas ciudades que se tomaron para el estudio anterior, anticipando que se presentan las mismas disparidades en cuanto a la falta de unidad en los esquemas tarifarios, como se verá a continuación y que desde la misma observancia de las tarifas es válido concluir que fungen bajo el mismo objetivo de generar un lucro económico adicional al equivalente a la prestación del servicio, carga que repercute sobre la economía del ciudadano colombiano.

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

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

**Pago desproporcionado de Motocicletas, la necesidad de regular su cobro:**

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

**Hagamos un ejemplo con Bogotá**: Traslado de un vehículo liviano cuesta $218.300 por un trayecto, mientras que el de una motocicleta cuesta $199.300, por lo tanto si se tiene en cuenta que la grúa lleva 10 motocicletas por fijar un promedio por ese mismo trayecto, se genera el pago de $1.993.300, siendo la oportunidad de rentabilidad en términos de lucro económico para las concesiones, la mayor razón por la que se inmovilizan más motocicletas que carros, lo que demuestra la necesidad de regular esta serie de atropellos que se generan en beneficio de unos pocos y en contra de todo interés general.



Foto: Diario Oriente

Es por lo anterior que resulta conveniente, proporcional, expresión del derecho a la igualdad constitucional y justo a la luz del Estado Social de Derecho, que el costo por servicio de grúa sea dividido equitativamente entre el número de motocicletas que se transportan a patios, lo anterior para generar un alivio tanto a los municipios del país que concurrirán al pago de este servicio, como a los conductores o propietarios que no alcanzan a ser cobijados por el beneficio otorgado con el pago de la multa en el primer día que pretende esta iniciativa y que obtienen un tratamiento desigual en materia económica en beneficio de privados.

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

Según El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) el 34,1% de la población gana menos del salario mínimo, lo que equivale a más de 9,43 millones de personas, a su vez cerca del 6,9% de la población, lo que equivale a 1,55 millones de personas, reciben un salario y medio a dos salarios. También se determinó que 113.000 personas reciben entre ocho a diez salarios mínimos, equivalente al 0,5% de la población colombiana. De acuerdo a esta información es válido afirmar que si una persona de la media poblacional del país comete una infracción de tránsito que acarrea la inmovilización de su vehículo, se encuentra en una situación en la cual probablemente solo podría priorizar el pago de lo equivalente a grúa y patios para recuperar su vehículo, dejando la multa, por la falta de capacidad económica sin pagar, por lo que la iniciativa resulta ajustada a la realidad social del país, contribuyendo en un doble propósito, aliviar las cargas económicas adicionales de los colombianos y mejorar el recaudo por concepto de multas por parte de los municipios, ya que el ciudadano priorizaría el pago de la multa en el primer día siguiente a la infracción, para recuperar su vehículo sin costos adicionales de inmovilización.[[5]](#footnote-4)

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

De los artículos 134 a 142 del Código Nacional de Tránsito, se encuentra el proceso contravencional, el cual está compuesto por cuatro etapas fundamentales: (i) la orden de comparendo o de comparecer, (ii) la presentación de la persona citada a comparecer ante la autoridad respectiva en los términos dispuestos por la ley, (iii) la audiencia de pruebas y alegatos y (iv) la audiencia de fallo, momento donde se determina si el inculpado es exonerado o sancionado con una multa.[[6]](#footnote-5)

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

**El beneficio que se pretende en el proyecto de ley procedente en la primera etapa contravencional (1 día hábil):**

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

Cabe mencionar que en esta etapa el beneficio concurriría con lo consagrado en el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito, bajo el cual se ha planteado para todas las infracciones de tránsito en cuanto al pago de sus sanciones, “*Cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa dentro de los cinco (5) días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito o en un Centro de Enseñanza Automovilística o un Centro integral de atención debidamente registrados ante el RUNT…”.* La diferenciación entre ambas medidas que serían inicialmente concurrentes es que el costo de grúa y patios es un rubro adicional que deben sufragar los infractores solo en los tipos de infracción que generan inmovilización, por lo cual el beneficio loable pretendido en el presente proyecto de ley solo aplicaría y sería concurrente con el consagrado en el artículo 136, para las infracciones en las cuales la ley dispone la inmovilización.[[7]](#footnote-6)

**Debido proceso sin costos adicionales, medida de devolución de lo pagado por concepto de grúa y patios cuando el inculpado es absuelto de la sanción:**

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

Respecto al **Debido Proceso Administrativo** ha establecido la Corte Constitucional, “*Ahora bien, la garantía del debido proceso administrativo cobra mayor relevancia en las actuaciones sancionatorias emprendidas por la Administración. Si bien el Estado cuenta con potestad para ejercer las medidas coercitivas tendientes a reprochar el incumplimiento del ordenamiento jurídico, lo cierto es que los ciudadanos también tienen el derecho a que se les protejan y respeten sus derechos de audiencia, defensa, contradicción, impugnación y demás aspectos ligados a su dignidad humana y el debido proceso. Este tipo de garantías implican también un límite a los poderes coercitivos de la Administración, lo que promueve que se controlen o eviten decisiones arbitrarias o abusivas.”[[8]](#footnote-7)*

Así, se ejemplifica el caso puntual de un ciudadano al que le inmovilizaron su vehículo por encontrarse estacionado en sitio prohibido según los agentes de tránsito, imponiendo el respectivo comparendo, sin embargo, para el caso el infractor solicitó impugnación al contar con los medios probatorios para demostrar que su vehículo fue retirado de un lugar en el que estaba permitido estacionarse. La problemática inicial a la que se enfrenta el conductor es que éstas audiencias se conceden en términos no expeditos (alrededor de 2 meses o más), por lo cual el infractor necesita retirar su vehículo de los patios, pues entre más tiempo pase, más se le cobrará, por esa razón el presunto infractor realiza el pago de grúas y patios; pues lo que se presenta es que si ésta persona resulta absuelta de la sanción por parte dela autoridad de tránsito en la respectiva audiencia por tratarse de un comparendo injustamente impuesto, no cuenta con los medios para que se le devuelva el dinero que pagó previamente por grúas y patios, situación que se corrige con el presente proyecto de ley.

Lo anterior implica que en el ejercicio punitivo Estatal no es plausible que se impongan sanciones que no estén consagradas en la ley y que además el ejercicio del derecho de defensa que es el mecanismo para limitar las decisiones arbitrarias o abusivas de la administración, no pueda resultar más costoso a quien decide agotarlo por contar con las pruebas suficientes para ser exonerado de la sanción impuesta, lo que denota la necesidad de establecer un procedimiento claro de exoneración y devolución de lo pagado por concepto de inmovilización cuando el ciudadano ha sido absuelto de la sanción y esta decisión se encuentra en firme.

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

| **SEGÚN EL ARTICULO 131 DEL CODIGO NACIONAL DE TRANSITO, LAS INFRACCIONES QUE ACARREAN INMOVILIZACIÓN** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Categoría** | **Código** | **Descripción** | **Multa (SMLDV)** | **Valor UVB (2025)** |
| B | B.1 | Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción. | 8 | $ 322.095 |
| B | B.2 | Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida. | 8 | $ 322.095 |
| B | B.3 | Conducir sin placas o sin el permiso vigente expedido por la autoridad de tránsito. | 8 | $ 322.095 |
| B | B.4 | Conducir con placas adulteradas. | 8 | $ 322.095 |
| B | B.5 | Conducir con una sola placa o sin el permiso vigente expedido por la autoridad de tránsito. | 8 | $ 322.095 |
| B | B.6 | Conducir con placas falsas. | 8 | $ 322.095 |
| B | B.7 | No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo. | 8 | $ 322.095 |
| C | C.1 | Presentar licencia de conducción adulterada o ajena. | 15 | $ 603.928 |
| C | C.2 | Estacionar un vehículo en sitios prohibidos. | 15 | $ 603.928 |
| C | C.3 | Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito | 15 | $ 603.928 |
| C | C.14 | Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. | 15 | $ 603.928 |
| C | C.16 | Conducir un vehículo escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios. | 15 | $ 603.928 |
| C | C.18 | Conducir vehículo de servicio público con taxímetro dañado, sin sellos o con calibración vencida o adulterada, o sin cumplir normas. | 15 | $ 603.928 |
| C | C.20 | Conducir vehículo de carga con materiales de construcción sin medidas de protección, higiene y seguridad. | 15 | $ 603.928 |
| C | C.21 | No asegurar la carga para evitar que se caiga en la vía. | 15 | $ 603.928 |
| C | C.22 | Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin requisitos. | 15 | $ 603.928 |
| C | C.27 | Carga o pasajeros obstruyen visibilidad del conductor o control del vehículo. | 15 | $ 603.928 |
| C | C.35 | No realizar revisión técnico-mecánica en el plazo o con fallas técnicas/emisiones, aunque se tenga certificado. | 15 | $ 603.928 |
| C | C.36 | Transportar carga en contenedores sin dispositivos de sujeción adecuados. | 15 | $ 603.928 |
| D | D.1 | Conducir sin haber obtenido la licencia. | 30 | $ 1.207.855 |
| D | D.2 | Conducir sin portar los seguros obligatorios por ley. | 30 | $ 1.207.855 |
| D | D.3 | Transitar en sentido contrario. | 30 | $ 1.207.855 |
| D | D.4 | No detenerse ante semáforo en rojo o señal de “PARE”. | 30 | $ 1.207.855 |
| D | D.5 | Conducir sobre aceras, zonas peatonales, separadores, zonas verdes, bermas, etc. | 30 | $ 1.207.855 |
| D | D.6 | Adelantar en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel, cima de cuesta o sitios prohibidos. | 30 | $ 1.207.855 |
| D | D.7 | Maniobras altamente peligrosas o irresponsables. | 30 | $ 1.207.855 |
| D | D.8 | Conducir sin luces, sin dispositivos luminosos o con alguno dañado. | 30 | $ 1.207.855 |
| D | D.12 | Usar vehículo para servicio diferente del autorizado. | 30 | $ 1.207.855 |
| D | D.13 | Transportar carga con sobrepeso. | 30 | $ 1.207.855 |
| D | D.14 | Uso de combustibles no regulados que pongan en peligro la vida de usuarios o peatones. | 30 | $ 1.207.855 |
| D | D.15 | Cambio de recorrido no autorizado en transporte público. | 30 | $ 1.207.855 |
| E | E.4 | Transportar personas junto con sustancias peligrosas. Inmovilización del vehículo por 1 año cada vez. | 45 | $ 1.811.783 |
| F | F | Conducir en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias alucinógenas. | Desde 90 | $ 3.623.000 |
| H | H.01 | Circular con defensas rígidas no originales. | Obligación de realizar curso en 30 días | Después de 30 días sin realizarse el curso $237.165 |
| H | H.02 | No portar la licencia de tránsito. | Obligación de realizar curso en 30 días | Después de 30 días sin realizarse el curso $237.165 |
| H | H.07 | Llevar pasajeros en la parte exterior del vehículo. | Obligación de realizar curso en 30 días | Después de 30 días sin realizarse el curso $237.165 |
| H | H.08 | Portar luces exploradoras en la parte posterior del vehículo. | Obligación de realizar curso en 30 días | Después de 30 días sin realizarse el curso $237.165 |
| H | H.10G | No usar casco de seguridad cuando corresponda. | Obligación de realizar curso en 30 días | Después de 30 días sin realizarse el curso $237.165 |

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

Se aclara que las infracciones de categoría H no serían objeto de la presente iniciativa, pues aunque acarrean inmovilización, la sanción definida para esta clase de infracciones en la Resolución 3027 de 2010 del Ministerio de Transporte es la amonestación, mas no la multa, con la correspondiente obligación de asistir a un curso, que deberá ser realizado por el conductor en los primeros 30 días desde la imposición del comparendo, procediendo solo después de este tiempo la imposición de una multa equivalente a una sanción pecuniaria bastante inferior respecto de la establecida para las demás infracciones (5 SMLDV), mucho tiempo después de transcurrido el primer día hábil, razón por la cual no procedería lo dispuesto en el articulado del proyecto, que solo procede para la imposición de multas de carácter económico que pueden ser pagadas en los primeros días. Lo anterior porque la iniciativa se ha diseñado de tal forma que no afecte las finanzas de las entidades territoriales.[[9]](#footnote-8)

**Del cobro por el retiro del cepo:**

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

Para el caso de Bogotá se tiene que el valor del retiro del cepo es de $120.000 para el caso de carros y $90.000 para el caso de motocicletas, y según la secretaría de movilidad mientras que en 2023 se instalaron 10.927 cepos, en 2024 la cifra subió a 23.625, lo que denota la utilización de esta herramienta coercitiva con fines económicos. Esa situación se corrige con la presente iniciativa, priorizando en todo caso el uso de la sanción principal, la multa.[[10]](#footnote-9)

**El top cinco de estas infracciones cometidas en Colombia es el siguiente, de las cuales la mayoría acarrea inmovilización:**

1. C29 Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.

2. **C35 No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido. (Acarrea inmovilización).**

3. **C02 Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.** (**Acarrea inmovilización).**

4. C24 Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas.

5. **C14 Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. (Acarrea inmovilización).[[11]](#footnote-10)**

**Desequilibrio entre los costos de inmovilización y de las sanciones, la correspondencia de esta iniciativa con una regulación que al respecto realicen las autoridades municipales para fortalecer sus finanzas:**

De un análisis a los esquemas tarifarios expuestos, por un lado el de parqueaderos y grúas, y por otro el de las sanciones por cometer una infracción de tránsito en Colombia, resulta importante establecer que serán las autoridades de tránsito locales conforme a sus facultades constitucionales y legales, particularmente establecidas en el parágrafo 2 del artículo 127 del Código Nacional de Tránsito, quienes realicen una regulación oportuna a las tarifas cobradas en cada municipio por concepto de prestación del servicio de grúas y patios, para garantizar que sea proporcional al servicio prestado y no sea en ningún caso superior a lo que se paga por concepto de multa, teniendo en cuenta las limitaciones que se pretenden con la presente iniciativa legislativa, que merece ser ley de la república, caso contrario la legislación actual seguirá beneficiando en mayor proporción a los particulares sobre las autoridades municipales, lo que merece corregirse.[[12]](#footnote-11) Ya se mencionaba previamente como lo establecía la Corte Constitucional en Sentencia C-321 de 2022 sobre la proporcionalidad entre la conducta antijurídica y la sanción como limitante.

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

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

Según información oficial suministrada por la Federación Nacional de Municipios, en 2024 se impusieron un total de 5.550.867 comparendos equivalentes a 4,08 billones de pesos, de los cuáles solo se pagaron 1.930.569 equivalentes a 1,24 billones, es decir solo el 35% de las multas impuestas, de lo que se deduce que más de la mitad de comparendos impuestos en el país no se pagan, cifra que empeora contrastada con el año 2023, donde solo el 38% de los comparendos fueron pagados, situación que merece ser solucionada si se quiere ver desde la perspectiva de los municipios para que esos recursos ingresen de manera efectiva a sus cuentas.[[13]](#footnote-12)

Complementariamente, los reportes arrojan que en el país son Atlántico, La Guajira y Chocó los Departamentos que menos comparendos pagan, según la Agencia Nacional de Seguridad Vial.[[14]](#footnote-13) Adicionalmente, La motocicleta lidera las cifras del vehículo con mayor cantidad de comparendos impuestos anualmente, seguido por el automóvil, la camioneta, el campero y finaliza la lista el camión.

| **VIGENCIA** | **COMPARENDOS** | **PAGADOS** | **PORCENTAJE PAGO** |
| --- | --- | --- | --- |
| 2023 | 5.448.871 | 2.081.347 | 38,20% |
| 2024 | 5.550.867 | 1.930.569 | 34,77% |

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

**Comportamiento de pago de acuerdo al tiempo que pasa desde la imposición de la sanción:**

De la anterior cifra de pago, se resalta que de 1.930.569 multas pagadas, 1.345.859 se pagaron en los primeros 5 días hábiles desde la orden de comparendo, es decir el 70% de las que se pagaron efectivamente, se hicieron en ese lapso, y solo 532.955 se pagaron después de 5 días hábiles, que corresponde al 27% del total pagado, lo que quiere decir que la mayor probabilidad de pago efectivo de la sanción se da en los primeros días desde la órden de comparendo, y que a mayor tiempo transcurrido, menor es la posibilidad de pago de la sanción.[[15]](#footnote-14) **De manera diferencial se abordará el comportamiento de pago de multas entre infracciones donde hubo inmovilización y en las que no hubo inmovilización:**

| **COMPARENDOS IMPUESTOS SIN INMOVILIZACIÓN 2024** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|
| **VIGENCIA** | **VALOR** | **CANTIDAD** | | |
| 2024 | $ 2.271.624.303.261 | 3.870.212 | | |
| **COMPARENDOS CON INMOVILIZACION PAGADOS EN LOS PRIMEROS CINCO DIAS HABILES** | | | | |
|
| **VIGENCIA** | **DIAS\_HABILES** | **VALOR\_COMPARENDO** | **CANTIDAD** | **% DE PAGO** |
| 2024 | 1 | $ 236.500.315.521 | 388.902 | 10,00% |
| 2024 | 2 | $ 91.887.288.660 | 155.175 | 4,00% |
| 2024 | 3 | $ 88.634.953.647 | 150.811 | 3,89% |
| 2024 | 4 | $ 93.942.848.566 | 159.998 | 4,13% |
| 2024 | 5 | $ 98.288.286.455 | 167.507 | 4,30% |
| **TOTAL PRIMEROS 5 DIAS** | | **$ 609.253.692.849** | **1.022.393** | **26%** |
| 2024 | MAS DE 5 | $ 231.671.179.244 | 443.516 | 11,40% |
| **CANTIDAD IMPUESTA** | | **CANTIDAD PAGADA** | | **%** |
|
| **3.870.212** | | **1.465.909 ($840.924.872.093)** | | **37.87 %** |

| **COMPARENDOS IMPUESTOS CON INMOVILIZACIÓN 2024** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|
| **VIGENCIA** | **VALOR** | **CANTIDAD** | | |
| 2024 | $ 1.810.871.550.954 | 1.680.655 | | |
| **COMPARENDOS CON INMOVILIZACION PAGADOS EN LOS PRIMEROS CINCO DIAS HABILES** | | | | |
|
| **VIGENCIA** | **DIAS\_HABILES** | **VALOR\_COMPARENDO** | **CANTIDAD** | **% DE PAGO** |
| 2024 | 1 | $ 125.511.684.447 | 147.398 | 8,77% |
| 2024 | 2 | $ 36.953.547.109 | 41.921 | 2,49% |
| 2024 | 3 | $ 36.108.356.033 | 41.037 | 2,44% |
| 2024 | 4 | $ 39.744.306.136 | 45.076 | 2,68% |
| 2024 | 5 | $ 43.127.779.526 | 47.989 | 2,85% |
| **TOTAL PRIMEROS 5 DIAS** | | **$ 281.445.673.251** | **323.421** | **19%** |
| 2024 | MAS DE 5 | $ 122.613.353.745 | 141.239 | 8,40% |
| **CANTIDAD IMPUESTA** | | **CANTIDAD PAGADA** | | **%** |
|
| **1.680.655** | | **464.660 ($404.059.026.996)** | | **27.65 %** |

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

En 2024 se inmovilizaron 1.680.655 vehículos, es decir alrededor de 4.600 vehículos diarios, por lo cual las medidas encaminadas a frenar los abusos que permite la legislación actual al proceder con esta práctica son de interés de todos los ciudadanos colombianos.

Se evidencia de los cálculos expuestos que, en primer lugar, el porcentaje de pago de multas es mayor en los primeros 5 días hábiles y particularmente en el primer día hábil desde la orden de comparendo, por lo tanto, entre más tiempo transcurrido desde la imposición del comparendo, la posibilidad de pago disminuye sustancialmente de manera proporcional, y, por ende, la posibilidad de recaudo efectivo por este concepto para las entidades territoriales del país. Por lo que el objeto de la presente iniciativa se ajusta a la necesidad legal de promover el pago efectivo de la sanción sin mayores dilaciones.

Para enfatizar en el caso particular de la capital del país, Bogotá, se precisa que el comportamiento de pago de multas por infracciones de tránsito es similar al promedio general del país, ya que según información suministrada por la Secretaría de movilidad, solo tres de cada diez multas se pagan, es decir, el 70 por ciento de los infractores hacen caso omiso de sus obligaciones y esperan a que pase el tiempo para no pagarlas.[[16]](#footnote-15) Según la precitada información obtenida a través de la Federación Colombiana de Municipios, en 2024 en Bogotá se impusieron 1.010.830 multas, de acuerdo al promedio, de éstas alrededor de 700.000 no se pagan, que denota una vez más el bajo comportamiento de pago de las multas en el país y la necesidad de instaurar medidas que p echopromuevan la cultura del pago de la sanción.

En contraste con lo anterior, en un municipio de cuarta categoría como Ocaña, Norte de Santander, el comportamiento no es ajeno a la media nacional, donde de un total de 5.867 multas impuestas en el año 2024, equivalentes a 3.490 millones de pesos, solo se pagaron 2.590 multas, equivalentes a 741 millones de pesos recaudados por las autoridades competentes. Es por esto que las iniciativas que permitan realizar un recaudo efectivo de esos mas de 2.000 millones de pesos que deja de recibir un municipio pequeño pero con enormes dificultades en materia de seguridad vial y presupuestales para implementarlas resultan viables y ajustadas a la realidad social del país. Municipio donde además 1.509 vehiculos llevan mas de 1 año en patios, lo que agrava la situación financiera para el municipio que debe responder por los costos asociados al parqueadero, lo que merece corregirse con el incentivo del pago de multa inmediato con derecho a retiro del vehículo.[[17]](#footnote-16)

**Diferenciación porcentaje de pago de las multas que acarrean inmovilización:**

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

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

Como se expone, los bajos porcentajes de pago de multas en el país se agravan si se revisa de manera particular el comportamiento de pago individualizado de las infracciones que acarrean inmovilización, donde se tiene que solamente se paga el 27% de éstas, porcentaje que puede estar ligado con el aumento en los costos por concepto de grúa e inmovilización que son priorizados en la mayoría de los casos por los conductores o propietarios de los vehículos, en menoscabo del pago de la multa.[[18]](#footnote-17)

**La motocicleta, el vehículo más inmovilizado y con menor porcentaje de pago de multas:**

De las 1.680.554 multas que dan lugar a la inmovilización del vehículo impuestas en 2024, 1.043.423 se cometieron en motocicletas, de las cuales solo se pagaron 183.298, es decir el 17%, de lo que se infiere que es el vehículo que más se sanciona, y que menos paga la multa, lo que estaría directamente relacionado con los altos costos de inmovilización y la baja capacidad de pago de los conductores de esta clase de vehículos.[[19]](#footnote-18)

Además, es necesario considerar que para un importante grupo de propietarios de motocicletas estas constituyen no solo su medio de transporte sino, más aún, su herramienta de trabajo. Según cálculos de la ANDI, unas 2,6 millones de personas utilizan este vehículo para realizar sus labores como domiciliarios, mensajeros, repartidores de correo o periódicos; si se toma un promedio de 3 personas por familia, se tiene que mediante la tenencia de una motocicleta se apoya la subsistencia de más de 7,8 millones de colombianos y el 90% de propietarios de motocicletas son estratos bajos. Por lo tanto, la inmovilización de esta clase de vehículos no solo equivale a la retención de un objeto, sino que socialmente equivale a la herramienta de trabajo de una persona que mientras consigue lo necesario para pagar grúa y parqueo, y costear los documentos vencidos hipotéticamente, muy probablemente le resulte más económico dejar perder la moto, y viceversa si consigue lo necesario para pagar grúa y parqueo, para así retirar la motocicleta, probablemente no lo haga para pagar la multa, perjudicando el recaudo por este concepto de los municipios, situación que soluciona el presente proyecto de ley que le habla a la ciudadanía colombiana.[[20]](#footnote-19)

**Prescripción de las multas y bajo cumplimiento de los acuerdos de pago en Colombia, la conducencia de medidas que promuevan el pago los primeros días:**

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

Fuente: Elaboración propia UTL Representante a la Cámara Wilmer Guerrero, datos Fedemunicipios[[21]](#footnote-20)

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

A su vez, **anualmente, en Colombia prescriben alrededor de 362.439 multas, equivalentes a 216.000 millones de pesos,** porque cumplieron 3 años desde su imposición, cuestión que se cumple por cuanto los organismos de Transito no alcanzan a realizar todos los procesos de cobro coactivo, y muchas veces la persona no tiene patrimonio con el cual pueda responder por su obligación.[[22]](#footnote-21)

En Bogotá el monto total acumulado de deudas morosas sin cancelar por violar las normas de tránsito supera los 375.000 millones de pesos. A su vez la entidad inicia el proceso de cobro, hace los acuerdos y tampoco se garantiza el pago, pues en los registros de Movilidad figuran 157.374 acuerdos por 504 mil millones de pesos, y en el 91% de los casos hay mora en el cumplimiento de los deudores.

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

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

Otra de las realidades a las que se enfrentan las autoridades de tránsito municipales está relacionada con el gran número de vehículos que son dejados en abandono en los patios, sin responsables que los reclamen, problemática que está ligada tanto a los altos costos de parqueaderos y grúas en el país, como a la irresponsabilidad de quienes deberían ejercer su derecho a la propiedad de éstos bienes. Esta es una problemática que se suma a la del bajo porcentaje de pago de multas, pues acarrea necesariamente que la autoridad de tránsito se haga responsable de los costos por concepto de parqueadero por años de éstos vehículos, además de altos costos administrativos para realizar procesos de declaratoria de abandono que en el país poco efectivos resultan siendo. A continuación, se exponen estas cifras de vehículos abandonados en patios a corte Mayo de 2025:

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

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

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

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

Adicionalmente, los procedimientos administrativos para subastar éstos vehículos una vez declarado el abandono también acarrean altos costos que en muchos casos lleva a ni siquiera ser contemplados en municipios diferentes a la capital del país, lo que apoya de igual manera la procedencia de la presente iniciativa legislativa.

* 1. **DESTINACIÓN DE LOS RECURSOS PROVENIENTES DE INFRACCIONES.**

El Artículo 160 del Código Nacional de Tránsito establece: *“De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a la ejecución de los planes y proyectos del sector movilidad, en aspectos tales como planes de tránsito, transporte y movilidad, educación, dotación de equipos, combustible, seguridad vial, operación e infraestructura vial del servicio de transporte público de pasajeros, transporte no motorizado, y gestión del sistema de recaudo de las multas (*No puede ser superior al 10% del recaudo según el Artículo 7 de la norma precitada)*, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios* (que también corresponde al 10% del recaudo SIMIT, según el artículo 10 del mismo código)*.”[[23]](#footnote-22)*

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

**Posibilidad constitucional de establecer un porcentaje de lo recaudado por concepto de multas al pago de grúas y patios:**

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

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

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

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

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

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

**-Procedencia de la presente iniciativa, grúas y patios como herramienta para ejercer el ius poniendi:**

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

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

*“La creación de ese sistema de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito y el funcionamiento continuo y eficiente del mismo, trae como consecuencia necesaria una mayor posibilidad de recaudo de las sumas de dinero causadas por ese concepto a favor de las entidades territoriales municipales, es decir, que es ese un mecanismo ideado por el legislador para contribuir de esa manera a mejorar los ingresos municipales.”[[24]](#footnote-23)*

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

**2. MARCO NORMATIVO MODIFICADO.**

**Ley 769 de 2002:** Código Nacional de Tránsito, mediante el cual se fijan las reglas de comportamiento de tránsito tanto para la circulación de vehículos como para la de los peatones, se definen las faltas por infracción a aquellas y se establecen las sanciones correspondientes entre las cuales figuran multas de cuantías diferentes.

En expresión del artículo 150 Constitucional, numeral 2, que establece que corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce la función de, “expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones”, el Código Nacional de Tránsito, es la ley objeto de todas las modificaciones que pretende la presente iniciativa, por cuanto todas están relacionadas con aspectos relacionados con temas de tránsito que merecen ser modificados en el articulado de dicha codificación.[[25]](#footnote-24) A continuación se presenta el pliego de modificaciones:

| **ARTÍCULO ORIGINAL** | **MODIFICACIÓN PROPUESTA** |
| --- | --- |
| **ARTÍCULO 125. INMOVILIZACIÓN.** La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción.  **PARÁGRAFO 1o.** El propietario o administrador del parqueadero autorizado utilizado para este fin, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción de las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta.  En todo caso, el ingreso del vehículo al lugar de inmovilización deberá hacerse previo inventario de los elementos contenidos en él y descripción del estado exterior. Este mismo procedimiento se hará a la salida del vehículo. En caso de diferencias entre el inventario de recibo y el de entrega, el propietario o administrador del parqueadero autorizado incurrirá en multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y, adicionalmente, deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.  **PARÁGRAFO 2o**. La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.  **PARÁGRAFO 3o.** En el caso de vehículos de servicio público, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco días. Copia del acta se remitirá a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo.  El incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.  **PARÁGRAFO 4o.** En el caso de inmovilización de vehículos de servicio público, la empresa transportadora responderá como deudor solidario de las obligaciones que se contraigan, entre ellas las derivadas de la prestación del servicio de grúa y parqueaderos.  La inmovilización o retención a que hacen referencia las normas de transporte se regirán por el procedimiento establecido en este artículo.  **PARÁGRAFO 5o**. Cuando el vehículo no sea llevado a parqueaderos autorizados la inmovilización se hará bajo la responsabilidad del propietario del vehículo o del infractor, para lo cual, el agente de tránsito notificará al propietario o administrador del parqueadero autorizado.  **PARÁGRAFO 6o.** El propietario del vehículo será el responsable del pago al administrador o al propietario del parqueadero por el tiempo que estuvo inmovilizado el vehículo.  **PARÁGRAFO 7o**. Los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito correspondiente en resolución que determinará lo atinente. | **ARTÍCULO 125. INMOVILIZACIÓN.** La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción.  **PARÁGRAFO 1o.** El propietario o administrador del parqueadero autorizado utilizado para este fin, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción de las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta.  En todo caso, el ingreso del vehículo al lugar de inmovilización deberá hacerse previo inventario de los elementos contenidos en él y descripción del estado exterior. Este mismo procedimiento se hará a la salida del vehículo. En caso de diferencias entre el inventario de recibo y el de entrega, el propietario o administrador del parqueadero autorizado incurrirá en multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y, adicionalmente, deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.  **PARÁGRAFO 2o.** La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.  **PARÁGRAFO 3o.** En el caso de vehículos de servicio público, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco días. Copia del acta se remitirá a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo.  El incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.  **PARÁGRAFO 4o.** En el caso de inmovilización de vehículos de servicio público, la empresa transportadora responderá como deudor solidario de las obligaciones que se contraigan, entre ellas las derivadas de la prestación del servicio de grúa y parqueaderos.  La inmovilización o retención a que hacen referencia las normas de transporte se regirán por el procedimiento establecido en este artículo.  **PARÁGRAFO 5o.** Cuando el vehículo no sea llevado a parqueaderos autorizados la inmovilización se hará bajo la responsabilidad del propietario del vehículo o del infractor, para lo cual, el agente de tránsito notificará al propietario o administrador del parqueadero autorizado.  **Parágrafo 6o. La autoridad de tránsito correspondiente será responsable del pago de los costos por traslado con grúa y los costos por parqueadero solamente cuando la multa se cancele dentro del primer (1) día siguiente a la orden de comparendo, en los demás casos lo será el propietario del vehículo. En los casos en que, habiéndose cancelado la multa en el primer día, los costos de grúa y parqueadero superen el valor efectivamente recaudado con la multa, el propietario del vehículo será responsable del pago del valor excedente por este concepto.**  **PARÁGRAFO 7o.**  **Los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito correspondiente en resolución que determinará lo atinente. En todo caso se verificará que los parqueaderos utilizados para la inmovilización de vehículos cuenten con un suelo totalmente pavimentado y un techo que cubra todos los vehículos. Los parqueaderos aprobados contarán con un (1) año a partir de la entrada en vigencia de esta ley para cumplir con lo dispuesto en el presente parágrafo.**  **Parágrafo 8o. (NUEVO). La autoridad de tránsito deberá disponer de un mecanismo idóneo que permita la realización del trámite de autorización y retiro del parqueadero de los vehículos que hayan sido inmovilizados cualquier día de la semana. En los casos en que no cuente con un mecanismo para la realización del trámite de autorización y retiro de vehículos en día no hábil, el costo de parqueadero por los primeros días no hábiles siguientes a la fecha de inmovilización será gratuito, hasta el siguiente día hábil de la semana en que sea posible retirar el vehículo del parqueadero.** |

| **ARTÍCULO ORIGINAL** | **MODIFICACIÓN PROPUESTA** |
| --- | --- |
| **ARTÍCULO 127. DEL RETIRO DE VEHÍCULOS MAL ESTACIONADOS.** La autoridad de tránsito, podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo. En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de la grúa y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente.  **PARÁGRAFO 1o.** Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente en el lugar en donde se ha cometido la infracción, la autoridad de tránsito impondrá el comparendo respectivo y no se procederá al traslado del vehículo a los patios.  **PARÁGRAFO 2o.** Los municipios contratarán con terceros los programas de operación de grúas y parqueaderos. Estos deberán constituir pólizas de cumplimiento y responsabilidad para todos los efectos contractuales, los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local.  **PARÁGRAFO 3o.**  Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero podrán contratar el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.  El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.  El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito.  La Superintendencia de Transporte vigilará lo correspondiente a los cobros por el retiro del equipo de bloqueo. | **ARTÍCULO 127. DEL RETIRO DE VEHÍCULOS MAL ESTACIONADOS.** La autoridad de tránsito, podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo. **En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de la grúa y el parqueadero estarán a cargo de la respectiva autoridad de tránsito solamente cuando la multa se cancele dentro del primer (1) día siguiente a la orden de comparendo, en los demás casos lo será el propietario del vehículo. En los casos en que, habiéndose cancelado la multa en el primer día, los costos de grúa y parqueadero superen el valor efectivamente recaudado con la multa, el propietario del vehículo será responsable del pago del valor excedente por este concepto.**  **PARÁGRAFO 1o.** Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente en el lugar en donde se ha cometido la infracción, la autoridad de tránsito impondrá el comparendo respectivo y no se procederá al traslado del vehículo a los patios.  **PARÁGRAFO 2o.** Los municipios contratarán con terceros los programas de operación de grúas y parqueaderos. Estos deberán constituir pólizas de cumplimiento y responsabilidad para todos los efectos contractuales, los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local.  **PARÁGRAFO 3o.** Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero podrán contratar el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.  El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.  El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta ~~y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito.~~  **En ningún caso podrán establecerse cobros al conductor o propietario del vehículo por el retiro del equipo de bloqueo.**  **PARAGRAFO 4o. (NUEVO). Para todo tipo de inmovilización el costo de la grúa será dividido de manera proporcional entre el número de vehículos transportados simultáneamente en una misma grúa. Se entregará un reporte al conductor o propietario del vehículo y a la autoridad de tránsito correspondiente que informe la capacidad de transporte simultáneo de vehículos en cada grúa, así como el tipo y número de vehículos transportados simultáneamente al momento de proceder con la inmovilización de cada vehículo.** |

| **ARTÍCULO ORIGINAL** | **MODIFICACIÓN PROPUESTA** |
| --- | --- |
| **ARTÍCULO 136. REDUCCIÓN DE LA MULTA.** Una vez surtida Ia orden de comparendo, si el inculpado acepta Ia comisión de Ia infracción, podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa:  1. Cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa dentro de los cinco (5) días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito o en un Centro de Enseñanza Automovilística o un Centro integral de atención debidamente registrados ante el RUNT. Si el curso se realiza ante un centro de enseñanza automovilística o en centro integral de atención, o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a este se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción; o  2. Cancelar el setenta y cinco por ciento (75%) del valor de la multa, si paga dentro de los veinte días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito, en un centro de enseñanza automovilística, o un Centro integral de atención debidamente registrados ante el RUNT. Si el curso se realiza ante un centro de enseñanza automovilística, o centro integral de atención o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a este se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción.  3. Si aceptada Ia infracción, ésta no se paga en las oportunidades antes indicadas, el inculpado deberá cancelar el cien por ciento (100%) del valor de Ia multa más sus correspondientes intereses moratorios.  Si el inculpado rechaza Ia comisión de Ia infracción, deberá comparecer ante el funcionario en audiencia pública para que éste decrete las pruebas conducentes que le sean solicitadas y las de oficio que considere útiles.  Si el contraventor no compareciere sin justa causa comprobada dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a Ia notificación del comparendo, Ia autoridad de tránsito, después de treinta (30) días calendario de ocurrida Ia presunta infracción, seguirá el proceso, entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados.  En Ia misma audiencia, si fuere posible, se practicarán las pruebas y se sancionará o absolverá al inculpado. Si fuere declarado contraventor, se le impondrá el cien por ciento (100%) de Ia sanción prevista en Ia ley.  Los organismos de tránsito de manera gratuita podrán celebrar acuerdos para el recaudo de las multas y podrán establecer convenios con los bancos para este fin. El pago de Ia multa a favor del organismo de tránsito que Ia impone y Ia comparecencia, podrá efectuarse en cualquier lugar del país.  PARÁGRAFO 1o. En los lugares donde existan inspecciones ambulantes de tránsito, los funcionarios competentes podrán imponer al infractor la sanción correspondiente en el sitio y hora donde se haya cometido la contravención respetando el derecho de defensa.  PARÁGRAFO 2o. Cuando se demuestre que la orden de comparendo por infracción a las normas de tránsito detectada por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, no fue notificada o indebidamente notificada, los términos establecidos para la reducción de la sanción comenzarán a correr a partir de la fecha de la notificación del comparendo.  PARÁGRAFO 3. Los cursos a los infractores de las normas de tránsito podrán ser también virtuales, para lo cual quien lo dicta deberá garantizar la autenticación biométrica del ciudadano en la forma en que determine el Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y por el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte, que permita la identificación del infractor de forma segura, así como el registro y su permanencia en el curso, en los términos señalados por el Ministerio de Transporte.  Los cursos realizados por los organismos de tránsito, los centros integrales de atención y los centros de enseñanza automovilística registrados ante el sistema del Registro Nacional de Tránsito (RUNT) para dicha labor, no podrán ser en número/día más de la capacidad física instalada, certificada por medio del registro, gestión de calidad o acreditación, en las condiciones señaladas por el Ministerio de Transporte.  En todo caso, para la prestación del curso virtual y/o presencial, los centros integrales de atención y los centros de enseñanza automovilística, deberán cumplir los mismos requisitos técnicos de operación y funcionamiento previstos en la ley, según reglamentación del Ministerio de Transporte.  A los organismos de tránsito no se les exigirá convenio para prestar los cursos.  Los cursos a los que se refiere este artículo deberán incluir contenidos de seguridad vial que promuevan el respeto en la vía por los usuarios de la bicicleta. | **ARTÍCULO 136. REDUCCIÓN DE LA MULTA.** Una vez surtida Ia orden de comparendo, si el inculpado acepta Ia comisión de Ia infracción, podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa:  1. Cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa dentro de los cinco (5) días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito o en un Centro de Enseñanza Automovilística o un Centro integral de atención debidamente registrados ante el RUNT. Si el curso se realiza ante un centro de enseñanza automovilística o en centro integral de atención, o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a este se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción; o  2. Cancelar el setenta y cinco por ciento (75%) del valor de la multa, si paga dentro de los veinte días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito, en un centro de enseñanza automovilística, o un Centro integral de atención debidamente registrados ante el RUNT. Si el curso se realiza ante un centro de enseñanza automovilística, o centro integral de atención o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a este se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción.  3. Si aceptada Ia infracción, ésta no se paga en las oportunidades antes indicadas, el inculpado deberá cancelar el cien por ciento (100%) del valor de Ia multa más sus correspondientes intereses moratorios.  Si el inculpado rechaza Ia comisión de Ia infracción, deberá comparecer ante el funcionario en audiencia pública para que éste decrete las pruebas conducentes que le sean solicitadas y las de oficio que considere útiles.  Si el contraventor no compareciere sin justa causa comprobada dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a Ia notificación del comparendo, Ia autoridad de tránsito, después de treinta (30) días calendario de ocurrida Ia presunta infracción, seguirá el proceso, entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados.  En Ia misma audiencia, si fuere posible, se practicarán las pruebas y se sancionará o absolverá al inculpado. Si fuere declarado contraventor, se le impondrá el cien por ciento (100%) de Ia sanción prevista en Ia ley.  Los organismos de tránsito de manera gratuita podrán celebrar acuerdos para el recaudo de las multas y podrán establecer convenios con los bancos para este fin. El pago de Ia multa a favor del organismo de tránsito que Ia impone y Ia comparecencia, podrá efectuarse en cualquier lugar del país.  PARÁGRAFO 1o. En los lugares donde existan inspecciones ambulantes de tránsito, los funcionarios competentes podrán imponer al infractor la sanción correspondiente en el sitio y hora donde se haya cometido la contravención respetando el derecho de defensa.  PARÁGRAFO 2o. Cuando se demuestre que la orden de comparendo por infracción a las normas de tránsito detectada por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, no fue notificada o indebidamente notificada, los términos establecidos para la reducción de la sanción comenzarán a correr a partir de la fecha de la notificación del comparendo.  PARÁGRAFO 3. Los cursos a los infractores de las normas de tránsito podrán ser también virtuales, para lo cual quien lo dicta deberá garantizar la autenticación biométrica del ciudadano en la forma en que determine el Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y por el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte, que permita la identificación del infractor de forma segura, así como el registro y su permanencia en el curso, en los términos señalados por el Ministerio de Transporte.  Los cursos realizados por los organismos de tránsito, los centros integrales de atención y los centros de enseñanza automovilística registrados ante el sistema del Registro Nacional de Tránsito (RUNT) para dicha labor, no podrán ser en número/día más de la capacidad física instalada, certificada por medio del registro, gestión de calidad o acreditación, en las condiciones señaladas por el Ministerio de Transporte.  En todo caso, para la prestación del curso virtual y/o presencial, los centros integrales de atención y los centros de enseñanza automovilística, deberán cumplir los mismos requisitos técnicos de operación y funcionamiento previstos en la ley, según reglamentación del Ministerio de Transporte.  A los organismos de tránsito no se les exigirá convenio para prestar los cursos.  Los cursos a los que se refiere este artículo deberán incluir contenidos de seguridad vial que promuevan el respeto en la vía por los usuarios de la bicicleta.  **PARAGRAFO 4º (NUEVO). La autoridad de tránsito deberá disponer de un medio idóneo para garantizar que encontrándose decisión en firme que absuelve al inculpado, sea exonerado de los costos o le sea devuelto el dinero pagado por concepto de grúa y parqueadero cuando esto proceda.** |

| **ARTÍCULO ORIGINAL** | **MODIFICACIÓN PROPUESTA** |
| --- | --- |
| **ARTÍCULO 160. DESTINACIÓN DE MULTAS Y SANCIONES.**  De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a la ejecución de los planes y proyectos del sector movilidad, en aspectos tales como planes de tránsito, transporte y movilidad, educación, dotación de equipos, combustible, seguridad vial, operación e infraestructura vial del servicio de transporte público de pasajeros, transporte no motorizado, y gestión del sistema de recaudo de las multas, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios.  **PARÁGRAFO.** En lo que se refiere al servicio de transporte público las entidades territoriales que cuenten con sistemas de transporte cofinanciados por la Nación priorizarán la financiación de estos sistemas.  **PARÁGRAFO 2o.**  Durante el término de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, o durante el término de cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, adiciónese el parágrafo 2 del artículo [160](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002_pr003.html#160) de la Ley 769 de 2002, así:  “Parágrafo 2. Del recaudo por concepto de multas y sanciones por Infracciones de tránsito, se podrán destinar recursos para la ejecución, en acciones y medidas que permitan realizar labores de control operativo y regulación del tránsito en el territorio nacional, para verificar el cumplimiento de las medidas adoptadas para prevenir y evitar el contagio y/o propagación de la enfermedad por Coronavirus de quienes en el marco de las excepciones contempladas siguen transitando en el territorio nacional, directamente o mediante acuerdo con terceros, sin perjuicio de las facultades de los Gobernadores y alcaldes otorgadas en el artículo [1](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/decreto_0461_2020.html#1) del Decreto 461 de 2020” | **ARTÍCULO 160. DESTINACIÓN DE MULTAS Y SANCIONES.**  De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a la ejecución de los planes y proyectos del sector movilidad, en aspectos tales como planes de tránsito, transporte y movilidad, educación, dotación de equipos, combustible, seguridad vial, operación e infraestructura vial del servicio de transporte público de pasajeros, transporte no motorizado, gestión del sistema de recaudo de las multas, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios **y lo que corresponde a los pagos de grúa y parqueadero cuando éstos procedan**.  **PARÁGRAFO.** En lo que se refiere al servicio de transporte público las entidades territoriales que cuenten con sistemas de transporte cofinanciados por la Nación priorizarán la financiación de estos sistemas.  **~~PARÁGRAFO 2o.~~**~~Durante el término de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, o durante el término de cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, adiciónese el parágrafo 2 del artículo~~[~~160~~](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002_pr003.html#160)~~de la Ley 769 de 2002, así:~~  ~~“Parágrafo 2. Del recaudo por concepto de multas y sanciones por Infracciones de tránsito, se podrán destinar recursos para la ejecución, en acciones y medidas que permitan realizar labores de control operativo y regulación del tránsito en el territorio nacional, para verificar el cumplimiento de las medidas adoptadas para prevenir y evitar el contagio y/o propagación de la enfermedad por Coronavirus de quienes en el marco de las excepciones contempladas siguen transitando en el territorio nacional, directamente o mediante acuerdo con terceros, sin perjuicio de las facultades de los Gobernadores y alcaldes otorgadas en el artículo~~[~~1~~](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/decreto_0461_2020.html#1)~~del Decreto 461 de 2020”~~ |

**3. IMPACTO FISCAL.**

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

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

Por lo expuesto se concluye que la presente iniciativa que busca el beneficio de los ciudadanos conductores colombianos eliminando la posibilidad de establecer una doble sanción ilegal, pero además incentivar el pago responsable de las sanciones impuestas por cometer conductas antijurídicas, beneficiará significativamente el recaudo por concepto de multas por parte de los entes territoriales, que además cuentan con las herramientas constitucionales necesarias para regular que lo que se pague en adelante por concepto de grúas y patios a los particulares que presten el servicio sea más razonable y justo, lo que permitirá que los recursos recaudados por la multa les sean aún más beneficiosos de lo que le resultarían en la actualidad.

Adicionalmente, es importante tener en cuenta pronunciamientos de la Corte Constitucional sobre la materia, específicamente con la sentencia **C -866 de 2010**, en la cual manifestó una serie de subreglas sobre el análisis del impacto fiscal de las normas:

*“… es posible deducir las siguientes subreglas sobre el alcance del artículo 7º de la Ley 819 de 2003: i) Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que cumple fines constitucionalmente relevantes como el orden de las finanzas públicas y la estabilidad macroeconómica; ii) El cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 corresponde al Congreso, pero principalmente al Ministro de Hacienda y Crédito Público, en tanto que ‘es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los Congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto’; iii) En caso de que el Ministro de Hacienda y Crédito Público no intervenga en el proceso legislativo u omita conceptuar sobre la viabilidad económica del proyecto, no lo vicia de inconstitucionalidad, puesto que este requisito no puede entenderse como un poder de veto sobre la actuación del Congreso o una barrera para que el legislador ejerza su función legislativa, lo cual ‘se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático’; y iv) El informe presentado por el Ministro de Hacienda y Crédito Público no obliga a las células legislativas a acoger su posición; sin embargo, sí genera una obligación en cabeza del Congreso de valorarlo y analizarlo. Solo así se garantiza una debida colaboración entre las ramas del poder público y se armoniza el principio democrático con la estabilidad macroeconómica”.*

Adicionalmente, es importante tener presente lo manifestado por la Corte Constitucional en Sentencia C 490 de 2011:

*“El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. La exigencia de la norma orgánica, a su vez, presupone que la previsión en cuestión debe contener un mandato imperativo de gasto público.”*

De modo tal que el impacto fiscal de las leyes, no puede convertirse en una barrera para que el Congreso de la República pueda ejercer su función legislativa, pues de serlo estaría vulnerando el principio de separación de las ramas del poder público al lesionar la autonomía del legislativo. Por lo cual, tal y como lo ha señalado la Corte, el artículo 7º de la Ley 819 de 2003:

*“Debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.”*

**4. CONFLICTO DE INTERÉS**.

Se pone de presente el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual *“El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo con el artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros Congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.*

A continuación, se ponen de presente para determinar los correspondientes conflictos de interés y consiguientes impedimentos consagrados en la ley:

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

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

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

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

a) Cuando el Congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir, cuando el interés del Congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.

b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el Congresista en el futuro.

c) Cuando el Congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el Congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.

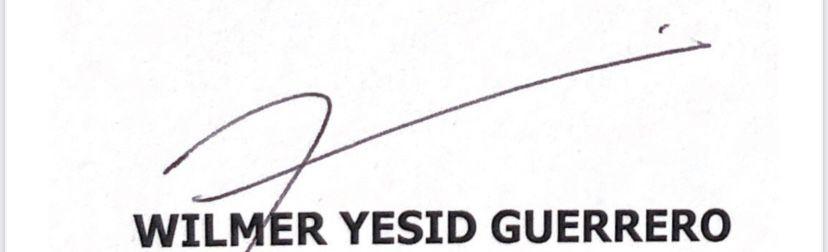
d) Cuando el Congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el Congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.

e) Cuando el Congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el Congresista. El Congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.

f) Cuando el Congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...)”.

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

De los Honorables Congresistas,



**REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR NORTE DE SANTANDER**

| https://lh7-rt.googleusercontent.com/docsz/AD_4nXdKXpTznqEHINQqZXlkQe5BPKhQj7H-zZyPv6yeXH9tjk5rE_fAM4YI7hG08LtquyrvIYXHWGv0hmxStLPfE4-lhh4mmkacl9OcdGA5-b4OUcFNmnPjkgCCz0HHivm__Iz1CrNvrg?key=xdlTTb8iIMTfWNjvrccjf2IV  **ALVARO LEONEL RUEDA CABALLERO**  Representante a la Cámara  Departamento de Santander | **ALEJANDRO CARLOS CHACÓN**  Senador de la República |
| --- | --- |
| **Luis Carlos Ochoa Tobon**  **Representante a la Camara**  **Partido Liberal** | **GERMÁN ROGELIO ROZO ANIS**  **Representante a la Cámara**  **Departamento de Arauca** |
| **HÉCTOR DAVID CHAPARRO**  **Representante a la Cámara**  **Partido Liberal** | **LEONARDO GALLEGO ARROYAVE**  **Representante a la Cámara**  **Departamento Valle del Cauca** |
|  |  |

1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA DE 1991. [↑](#footnote-ref-0)
2. Sentencia C-038 DE 2020, https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2020/c-038-20.htm [↑](#footnote-ref-1)
3. Sentencia C-321 DE 2022, https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2022/c-321-22.htm [↑](#footnote-ref-2)
4. CORTE CONSTITUCIONAL SENTENCIA T-375 DE 1997 [↑](#footnote-ref-3)
5. https://colombia.as.com/actualidad/salario-minimo-cuantos-trabajadores-y-pensionados-lo-cobran-en-colombia-n/ [↑](#footnote-ref-4)
6. LEY 769 DE 2002 (Código de tránsito) [↑](#footnote-ref-5)
7. LEY 769 DE 2002 (Código de tránsito) [↑](#footnote-ref-6)
8. SENTENCIA C-321 DE 2022, http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/c-321\_2022.html [↑](#footnote-ref-7)
9. Resolución 3027 de 2010, Ministerio de Transporte. [↑](#footnote-ref-8)
10. Secretaria de Movilidad de Bogotá. [↑](#footnote-ref-9)
11. https://www.fcm.org.co/90-741-comparendos-se-impusieron-a-nivel-nacional-en-el-mes-de-abril/ [↑](#footnote-ref-10)
12. CODIGO NACIONAL DE TRANSITO, ARTICULO 168 [↑](#footnote-ref-11)
13. Federación Colombiana de Municipios, Respuesta a petición FCM-5-2025-013567-0TI-400, 26 de Mayo de 2025. [↑](#footnote-ref-12)
14. AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, Puede consultarse en: https://ansv.gov.co/es/prensa-comunicados/121 [↑](#footnote-ref-13)
15. Federación Colombiana de Municipios, Respuesta a petición FCM-5-2025-013567-0TI-400, 26 de Mayo de 2025 [↑](#footnote-ref-14)
16. https://www.portafolio.co/economia/en-bogota-se-pagan-tres-de-cada-diez-multas-de-transito-518881 [↑](#footnote-ref-15)
17. Secretaria de Tránsito y Movilidad de Ocaña, Respuesta a petición 3384-STYMO del 27 de mayo de 2025 [↑](#footnote-ref-16)
18. Federación Colombiana de Municipios, Respuesta a petición FCM-5-2025-013567-0TI-400, 26 de Mayo de 2025. [↑](#footnote-ref-17)
19. Federación Colombiana de Municipios, Respuesta a petición FCM-5-2025-013567-0TI-400, 26 de Mayo de 2025 [↑](#footnote-ref-18)
20. ANDI, puede consultarse en: https://www.andi.com.co/Home/Noticia/17736-nuevo-estudio-de-las-motocicletas-en-co [↑](#footnote-ref-19)
21. Federación Colombiana de Municipios, Respuesta a petición FCM-5-2025-013567-0TI-400, 26 de Mayo de 2025 [↑](#footnote-ref-20)
22. Federación Colombiana de Municipios, Respuesta a petición FCM-5-2025-013567-0TI-400, 26 de Mayo de 2025 [↑](#footnote-ref-21)
23. CODIGO NACIONAL DE TRÁNSITO, ARTICULO 160 [↑](#footnote-ref-22)
24. http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/c-477\_2003.html#1 [↑](#footnote-ref-23)
25. CONSTITUCION POLITICA DE COLOMBIA DE 1991, ARTICULO 150 [↑](#footnote-ref-24)