

Bogotá D.C., agosto de 2026

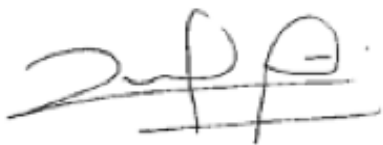
Doctor
MIGUEL ANGEL SANCHEZ VASQUEZ
Secretario General
Cámara de Representantes
Ciudad

Asunto: Radicación del Proyecto de Ley: *"POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002, SE TRANSFORMA EL MODELO DE INMOVILIZACIÓN VEHICULAR, SE ELIMINA EL ESQUEMA DE LUCRO DESPROPORCIONADO EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE GRÚAS Y PATIOS, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"*

Respetado Doctor:

Por medio de la presente, muy comedidamente me permito radicar el Proyecto de Ley del asunto. En tal sentido, respetuosamente solicito proceder según el trámite previsto legal y constitucionalmente para tales efectos.

Cordialmente,



DANIEL FELIPE BRICEÑO MONTES
Representante a la Cámara
Partido Centro Democrático



PROYECTO DE LEY No. _____ DE 2026 CÁMARA DE REPRESENTANTES

POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002, SE TRANSFORMA EL MODELO DE INMOVILIZACIÓN VEHICULAR, SE ELIMINA EL ESQUEMA DE LUCRO DESPROPORCIONADO EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE GRÚAS Y PATIOS, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA

TÍTULO ÚNICO

CAPÍTULO I

OBJETO, PRINCIPIOS Y DEFINICIONES

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

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

- Proporcionalidad y necesidad, conforme a los cuales la autoridad de tránsito optará siempre por la medida menos lesiva idónea para cumplir la finalidad de la sanción.
- Protección de la propiedad privada y del patrimonio de los administrados.
- Debido proceso y contradicción.
- Transparencia y publicidad en la contratación y en el recaudo asociado a los servicios de grúas y patios.
- Eficiencia y buen uso de los recursos públicos.

Artículo 3. Ámbito de aplicación. Las disposiciones de la presente ley son de obligatorio cumplimiento para todos los organismos de tránsito del orden nacional, departamental, distrital y municipal, así como para los particulares que, mediante contrato de concesión, convenio, unión temporal o cualquier otra modalidad de vinculación contractual, presten servicios de grúa, bloqueo o custodia de vehículos inmovilizados por infracciones a las normas de tránsito.

CAPÍTULO II

JERARQUÍA DE MEDIDAS Y MODELO DE SANCIÓN INTELIGENTE

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

1. Bloqueo mediante cepo u otra tecnología equivalente, instalado en el sitio de la infracción o, cuando la naturaleza de esta lo permita, en el domicilio o lugar de parqueo habitual del infractor.
2. Custodia del vehículo a cargo de su propietario, poseedor o tenedor, cuando la infracción y las condiciones de seguridad vial así lo permitan.
3. Traslado a patio autorizado mediante grúa, como medida de última ratio, exclusivamente cuando el vehículo obstruya de manera insalvable la vía

pública o el espacio público, se encuentre abandonado, medie orden judicial, o la infracción corresponda a las causales de extrema gravedad que defina el reglamento, tales como conducción bajo efectos del alcohol o sustancias psicoactivas, ausencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), o reporte de hurto del automotor.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará, dentro del plazo previsto en el artículo 14 de esta ley, el listado detallado de infracciones sujetas a cada nivel de la jerarquía aquí establecida, garantizando que el traslado a patios mediante grúa sea excepcional y debidamente motivado en el respectivo comparendo.

Artículo 5. Resolución ágil de infracciones. Cuando la infracción no corresponda a las causales de extrema gravedad de que trata el artículo anterior, el conductor, propietario o tenedor del vehículo podrá subsanarla en el mismo sitio de los hechos o dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la imposición del comparendo, sin que ello dé lugar al traslado del vehículo a patios ni genere el cobro de tarifas de grúa o parqueadero, bastando para la liberación el retiro del cepo u otro mecanismo de bloqueo, previa verificación del cumplimiento de la orden de comparendo.

Artículo 6. Eficiencia y reducción de costos administrativos. Los organismos de tránsito adoptarán planes de racionalización de los costos asociados a la operación de patios y grúas, con la meta de reducir en al menos un veinticinco por ciento (25%) dichos costos dentro de los tres (3) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, sin detrimento de la calidad, oportunidad y cobertura del servicio. Los avances de este plan serán reportados anualmente a los concejos municipales o distritales y a las asambleas departamentales, según corresponda.

CAPÍTULO III

MODIFICACIONES A LA LEY 769 DE 2002

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

“Artículo 125. Inmovilización. La inmovilización en los casos a que se refiere este código consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, la autoridad de tránsito aplicará de manera preferente el bloqueo del vehículo mediante cepo u otra tecnología equivalente en el sitio de la infracción, o la custodia a cargo de su propietario, poseedor o tenedor, conforme a la jerarquía establecida en el artículo 4° de la ley que adiciona el presente artículo. Únicamente cuando estas medidas no sean técnicamente viables, o cuando se trate de las causales de extrema gravedad que defina el reglamento, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio en que se detectó la infracción.”

Parágrafo. Los parágrafos 1° a 7° del artículo 125 de la Ley 769 de 2002 continuarán vigentes en lo no modificado por la presente ley.

Artículo 8. Modifíquese el inciso primero y el parágrafo 1° del artículo 127 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así.

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

parqueadero autorizado y los costos de la grúa y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente.”

“Parágrafo 1°. Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente en el lugar en donde se ha cometido la infracción, la autoridad de tránsito impondrá el comparendo respectivo y únicamente procederá al bloqueo mediante cepo, sin que haya lugar al traslado del vehículo a los patios, salvo que se configure alguna de las causales de extrema gravedad de que trata el artículo 4° de la presente ley.”

Parágrafo. Los parágrafos 2°, 3° y 4° del artículo 127 de la Ley 769 de 2002 continuarán vigentes en lo no modificado por la presente ley.

Artículo 9. Adiciónese un parágrafo al artículo 128 de la Ley 769 de 2002, así.

“Parágrafo 8°. Sin perjuicio de la publicación en periódico de amplia circulación de que trata el presente artículo, el organismo de tránsito deberá notificar el listado de vehículos susceptibles de declaratoria de abandono al correo electrónico y número telefónico que figuren registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), así como publicarlo de manera permanente y actualizada en su sitio web oficial, con el fin de garantizar de manera efectiva el derecho de defensa y la protección del derecho de propiedad consagrado en el artículo 58 de la Constitución Política.”

Artículo 10. Transparencia y rendición de cuentas de los contratos de grúas y patios. Los organismos de tránsito que hayan celebrado contratos de concesión, asociación público-privada o cualquier otra modalidad contractual para la prestación de los servicios de grúa, bloqueo o patios deberán publicar semestralmente, en su sitio web oficial y en el Sistema Electrónico de Contratación Pública (SECOP), un informe detallado del recaudo total generado, su distribución porcentual entre el contratista y la entidad, el número de vehículos inmovilizados discriminado por tipo, el número de vehículos declarados en abandono, y el estado de los procesos sancionatorios adelantados contra el contratista, si los hubiere. Dicho informe será

remitido, además, al concejo municipal o distrital, a la asamblea departamental, o a la Contraloría territorial competente, según corresponda.

CAPÍTULO IV

LÍMITES A LA REMUNERACIÓN PRIVADA Y RÉGIMEN CONTRACTUAL

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

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

Artículo 12. Duración y competencia en la contratación. Los contratos de concesión, asociación público-privada o cualquier otra modalidad contractual para la prestación de los servicios de grúa, bloqueo o patios tendrán una duración máxima de cinco (5) años, prorrogables por una sola vez y hasta por el mismo término, previa evaluación técnica y financiera del desempeño del contratista. Se prohíben las prórrogas automáticas. La selección del contratista se realizará mediante los procesos de selección plural de oferentes previstos en la Ley 80 de 1993, *“por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la*

Administración Pública”, y en la Ley 1150 de 2007, “por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos”, garantizando pluralidad de oferentes y evitando cualquier práctica que restrinja u obstruya la libertad económica y la libre competencia de que trata el artículo 333 de la Constitución Política.

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

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 14. Reglamentación. El Gobierno Nacional, por conducto del Ministerio de Transporte, reglamentará en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, los estándares técnicos para el uso de cepos y demás tecnologías de bloqueo vehicular, así como el listado de infracciones sujetas a cada nivel de la jerarquía de medidas establecida en el artículo 4.

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

DANIEL FELIPE BRICEÑO MONTES

Representante a la Cámara

Partido Centro Democrático

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002, SE TRANSFORMA EL MODELO DE INMOVILIZACIÓN VEHICULAR, SE ELIMINA EL ESQUEMA DE LUCRO DESPROPORCIONADO EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE GRÚAS Y PATIOS, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES

I. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley tiene por objeto transformar el modelo de inmovilización vehicular vigente en Colombia, hoy centrado en el traslado sistemático de vehículos a patios mediante grúas, hacia un modelo de “sanción inteligente” que privilegia el bloqueo en sitio mediante cepo u otras tecnologías equivalentes. De manera complementaria, el proyecto elimina el esquema contractual actualmente vigente en ciudades como Bogotá, en el cual el operador privado concesionario percibe hasta el 82,3% del recaudo generado por la inmovilización de los vehículos de los ciudadanos, fijando un tope máximo de remuneración privada, reglas de transparencia contractual y de contratación pública competitiva.

II. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

El modelo de patios y grúas, tal como opera hoy en la mayoría de las ciudades colombianas, se ha convertido en un negocio de proporciones considerables que opera, en no pocos casos, en detrimento del patrimonio y de la propiedad privada

de los ciudadanos, sin que exista una correlación clara entre el interés público que se dice perseguir y la estructura económica de los contratos que lo sostienen.

El caso de Bogotá resulta ilustrativo del problema que este proyecto busca corregir. Desde 2018, la Secretaría Distrital de Movilidad mantiene un contrato de concesión con la sociedad GYP Bogotá S.A.S. para la operación de grúas y patios en la ciudad, bajo el cual el concesionario recibe el 82,3% de los ingresos generados por el servicio, mientras que al Distrito solo llega el 17,7% restante.

Según cifras presentadas por la propia Secretaría Distrital de Movilidad ante el Concejo de Bogotá en septiembre de 2025, el recaudo del contrato entre abril de 2018 y agosto de 2025 ascendió a \$218.526.713.832. Esta misma disparidad en el reparto de los ingresos fue objeto de una indagación abierta por la Procuraduría General de la Nación en agosto de 2024 en contra de funcionarios de la Secretaría de Movilidad, por un presunto detrimento patrimonial derivado de la ejecución del contrato 2018-114.

La magnitud del fenómeno también se refleja en el volumen de vehículos afectados. Entre enero de 2020 y febrero de 2024, la Secretaría Distrital de Movilidad reportó 331.188 vehículos inmovilizados en Bogotá, de los cuales cerca del 60% correspondió a motocicletas, un dato que ha sido objeto de cuestionamiento en el Concejo de la ciudad por el eventual incentivo económico que representa para el concesionario priorizar la inmovilización de motocicletas, dado que una sola grúa puede transportar varias unidades a la vez, optimizando el espacio y maximizando el recaudo por viaje. A ello se suma que, según la información divulgada por la Secretaría de Movilidad, la estructura tarifaria de los patios incrementa durante los primeros días de inmovilización, lo que ha generado cuestionamientos sobre si el diseño del cobro incentiva la permanencia prolongada de los vehículos en detrimento del ciudadano.

El problema no se limita al reparto económico del contrato: se extiende a la congestión estructural de los patios y al consecuente abandono masivo de vehículos, con graves implicaciones ambientales y patrimoniales. Según cifras de la Secretaría Distrital de Movilidad, en los patios de la ciudad permanecen cerca de 37.000 vehículos entre carros y motocicletas, y la entidad proyectó declarar en abandono alrededor de 10.000 vehículos adicionales durante 2025.

Las autoridades distritales han advertido que estos automotores, muchos de ellos con años de exposición a la intemperie, liberan metales pesados como plomo y cromo que contaminan el suelo, el aire y las fuentes de agua superficiales y subterráneas de la ciudad.

Esta problemática no es exclusiva de la capital. En Medellín, la Secretaría de Movilidad ha reportado más de 67.000 vehículos abandonados en los patios de la ciudad, situación que se agravó tras la intervención de la Fiscalía y la Contraloría sobre el contrato de chatarrización adjudicado a la Unión Temporal Rym S.A.S., por un presunto detrimento patrimonial estimado en cerca de \$33.000 millones. En Ibagué, las autoridades reportaron para 2024 cerca de 15.000 vehículos abandonados en sus patios.

La propia Procuraduría General de la Nación, en un pronunciamiento reciente, exhortó a las gobernaciones, alcaldías y organismos de tránsito del país a fortalecer la aplicación de la Ley 1730 de 2014, al haber evidenciado la permanencia de vehículos inmovilizados y abandonados durante dos, tres y hasta más años, con graves impactos sobre la capacidad operativa de los organismos de tránsito y el medio ambiente. Estos datos confirman que la problemática que motiva esta iniciativa es de alcance nacional y no puede resolverse exclusivamente mediante decisiones administrativas de carácter local.

Frente a este panorama, la experiencia comparada muestra que el bloqueo del vehículo mediante cepo en el sitio de la infracción, modalidad ya incorporada

parcialmente a nuestro ordenamiento por el artículo 5° de la Ley 2283 de 2023, que adicionó el párrafo 3° al artículo 127 de la Ley 769 de 2002, constituye una alternativa menos lesiva que el traslado forzoso a patios, en tanto evita los sobrecostos de grúa y parqueadero, reduce el riesgo de daño o pérdida de elementos del vehículo durante el traslado y custodia, y permite una resolución más ágil de la infracción.

El presente proyecto no crea esta figura, sino que la eleva de mecanismo contractual optativo a criterio preferente y obligatorio dentro de una jerarquía de medidas, reservando el traslado a patios para los casos de extrema gravedad o de imposibilidad técnica del bloqueo.

En síntesis, la presente iniciativa busca corregir tres fallas estructurales identificadas en el diagnóstico expuesto: primero, el uso desproporcionado y no siempre necesario del traslado a patios mediante grúa, cuando existen alternativas tecnológicas menos lesivas para el ciudadano; segundo, la existencia de esquemas contractuales en los que el operador privado captura la mayor parte del recaudo generado por la sanción administrativa impuesta a los ciudadanos, sin una contraprestación proporcional para el interés público; y tercero, la ausencia de mecanismos efectivos de transparencia y rendición de cuentas sobre la ejecución de estos contratos, que ha derivado en investigaciones disciplinarias y fiscales en varias ciudades del país.

III. MARCO NORMATIVO

CONSTITUCIONAL

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

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

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

Las modificaciones introducidas a los artículos 125 y 127 de la Ley 769 de 2002 preservan las garantías de comparendo, defensa y contradicción ya previstas en el Código Nacional de Tránsito, y las refuerzan mediante la exigencia de motivación expresa para el traslado a patios y de notificación efectiva de la declaratoria de abandono, en consonancia con la garantía del debido proceso administrativo.

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

El vehículo automotor constituye un bien mueble amparado por la garantía constitucional de la propiedad privada. El traslado sistemático a patios, con los sobre costos de grúa y parqueadero que ello conlleva, puede derivar en la pérdida efectiva del bien cuando su valor comercial es inferior a la deuda acumulada por dichos conceptos, lo que exige que el legislador module la intensidad de la

afectación al derecho de propiedad conforme al principio de proporcionalidad, privilegiando medidas menos lesivas como el cepo, tal como lo desarrolla esta iniciativa.

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

LEGAL

Ley 769 de 2002, *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.*

Norma objeto de las modificaciones propuestas en los artículos 7°, 8° y 9° de este proyecto, particularmente en lo relativo a la inmovilización (artículo 125), el retiro de vehículos mal estacionados (artículo 127) y la disposición de los vehículos inmovilizados (artículo 128).

Ley 1730 de 2014, *“Por la cual se sustituye el contenido del artículo 128 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre”.*

Introdujo la figura de la declaratoria administrativa de abandono tras un año de permanencia del vehículo en los patios sin ser reclamado, mecanismo que este proyecto complementa con reglas adicionales de notificación efectiva, sin alterar el término allí previsto.

Ley 2161 de 2021, *“Por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito y se dictan otras disposiciones”.*

Adicionó el artículo 144A relativo al retiro de vehículos por la autoridad de tránsito en casos de daños materiales, disposición que no se modifica en este proyecto pero que se articula con la jerarquía de medidas aquí propuesta.

Ley 2283 de 2023, *“Por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones”*.

Adicionó el párrafo 3° al artículo 127 de la Ley 769 de 2002, habilitando por primera vez el uso contractual del cepo como alternativa a la grúa. Este proyecto eleva dicha alternativa de mecanismo optativo a criterio preferente dentro de una jerarquía obligatoria de medidas.

Ley 80 de 1993, *“Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública”*.

Constituye el marco general de los procesos de selección aplicables a los contratos de concesión de grúas y patios, cuya observancia estricta exige el artículo 12 de este proyecto.

Ley 1150 de 2007, *“Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos”*.

Desarrolla los principios de transparencia y selección objetiva que el artículo 12 de este proyecto exige aplicar a los procesos de selección de los concesionarios de grúas y patios.

JURISPRUDENCIAL

Sentencia C-018 de 2004. La Corte Constitucional avaló la constitucionalidad de la inmovilización como sanción administrativa, precisando que esta no vulnera el derecho de propiedad porque dicho derecho implica obligaciones, entre ellas la observancia de las normas de tránsito, de modo que el legislador puede limitar el uso del bien sin que ello equivalga a su pérdida.

Sentencia C-361 de 2016. Declaró exequible el artículo 127 de la Ley 769 de 2002 frente a cargos por violación de la libertad de locomoción y la presunción de inocencia, al considerar que el retiro de vehículos mal estacionados persigue una finalidad constitucionalmente legítima de protección del espacio público y no afecta el núcleo esencial del derecho a la libre circulación.

Sentencia C-146 de 2017. Declaró exequible el artículo 128 de la Ley 769 de 2002, tal como fue sustituido por la Ley 1730 de 2014, al considerar razonable y proporcional el plazo de un año para la declaratoria administrativa de abandono, señalando que dicho término es suficiente para dirimir la sanción y evita que el Estado deba asumir indefinidamente la carga de conservar los vehículos inmovilizados. Esta iniciativa no modifica dicho término, sino que refuerza las garantías de notificación previa a su vencimiento.

Sentencia C-321 de 2022 y Sentencia C-038 de 2020. Reiteran que la responsabilidad administrativa derivada de infracciones de tránsito exige la plena identificación del infractor y la garantía del derecho de defensa, sin que pueda derivarse responsabilidad objetiva o automática en contra del propietario del vehículo, estándar que las modificaciones de esta ley respetan al mantener incólumes las garantías procesales del Código Nacional de Tránsito.

IV. IMPACTO FISCAL

En cumplimiento del artículo 7° de la Ley 819 de 2003, se precisa que el presente proyecto de ley sí genera impacto fiscal, en la medida en que la transición hacia un modelo de inmovilización basado preferentemente en cepos u otras tecnologías de

bloqueo implica una inversión inicial de los organismos de tránsito en la adquisición e implementación de dicha tecnología.

No obstante, esta iniciativa identifica su propia fuente de financiamiento: el artículo 11 del proyecto destina expresamente una porción del recaudo actualmente capturado por los concesionarios privados a la adquisición de tecnología de bloqueo y al fortalecimiento de la interventoría contractual, de modo que la medida se autofinancia con cargo a recursos que hoy ya se recaudan por este concepto, sin que ello implique la creación de un tributo nuevo ni una erogación adicional con cargo al Presupuesto General de la Nación.

Sobre el alcance de esta obligación, la jurisprudencia constitucional ha sido enfática en que el análisis de impacto fiscal no constituye un obstáculo para el trámite legislativo ni un requisito cuyo incumplimiento genere per se la inconstitucionalidad de la ley. En la Sentencia C-502 de 2007, la Corte Constitucional precisó que las reglas del artículo 7° de la Ley 819 de 2003 “*constituyen un importante instrumento de racionalización de la actividad legislativa*”, pero que dicho mandato “*no puede convertirse en una carga imposible de cumplir para el Congreso, que haga nugatorio el principio de separación de poderes*”, siendo la carga de análisis técnico detallado una responsabilidad que recae principalmente en el Ministerio de Hacienda y Crédito Público una vez el Congreso ha valorado, con la información a su alcance, las incidencias fiscales del proyecto.

Esta doctrina fue reiterada en la Sentencia C-866 de 2010, que fijó como subregla que dichas obligaciones “*constituyen un parámetro de racionalidad legislativa*” cuyo incumplimiento “*no acarrea vicio de trámite que produzca inconstitucionalidad formal de la ley*”, y en la Sentencia C-425 de 2023, que confirmó que el criterio gubernamental sobre impacto fiscal “*no es vinculante para el Congreso*”, cuya obligación se limita a estudiarlo y adoptar una decisión responsable frente al Marco Fiscal de Mediano Plazo.

En consecuencia, y sin perjuicio de que en el trámite legislativo se surta la consulta correspondiente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público conforme al artículo 7° de la Ley 819 de 2003, el impacto fiscal identificado en esta iniciativa no constituye una barrera para su radicación y trámite, en tanto el propio proyecto define su fuente de financiamiento con cargo a recursos que ya son objeto de recaudo por parte del Estado a través de los contratos de grúas y patios.

V. CONFLICTOS DE INTERÉS

De conformidad con el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, el conflicto de interés se configura cuando existe un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista que participa en la discusión y votación de un proyecto de ley. No se configura conflicto de interés cuando el congresista participa en la discusión de proyectos de ley de carácter general, impersonal y abstracto, ni cuando el interés que pudiera derivarse de la iniciativa afecta a la comunidad o a un sector de ella en igualdad de condiciones.

El presente proyecto de ley regula, de manera general, impersonal y abstracta, el modelo de inmovilización vehicular y el régimen contractual de los servicios de grúas y patios aplicable a todos los organismos de tránsito del país, sin que se advierta un beneficio particular, actual y directo a favor de algún congresista en particular. No obstante, de manera orientativa, podría eventualmente configurarse un conflicto de interés respecto de aquellos congresistas que ostenten la calidad de socios, accionistas, directivos o representantes legales de sociedades concesionarias de servicios de grúas, bloqueo o patios, o que tengan vínculos de parentesco dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil con dichas personas, quienes deberán evaluar su situación particular y, de ser el caso, declarar el impedimento correspondiente conforme al procedimiento previsto en la Ley 2003 de 2019.



Por las razones planteadas, pongo a consideración del Congreso de la República este proyecto de ley.

DANIEL FELIPE BRICEÑO MONTES

Representante a la Cámara

Partido Centro Democrático

FUENTES CONSULTADAS

Secretaría del Senado de la República. Ley 769 de 2002, texto vigente con notas de vigencia (artículos 125, 127 y 128).
http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002_pr003.html

Función Pública – Gestor Normativo. Ley 2283 de 2023.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=200326>

Función Pública – Gestor Normativo. Ley 1730 de 2014.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=58773>

Concejo de Bogotá. “¡Escandaloso recaudo por los servicios de patios y grúas en Bogotá!”, 21 de junio de 2024. <https://concejodebogota.gov.co/escandaloso-recaudo-por-los-servicios-de-patios-y-gruas-en-bogota/cbogota/2024-06-21/130350.php>

El Tiempo. “El contrato de grúas y patios de vehículos inmovilizados en la lupa del Concejo de Bogotá”, 11 de septiembre de 2025.
<https://www.eltiempo.com/bogota/el-contrato-de-gruas-y-patios-de-vehiculos-inmovilizados-en-la-lupa-del-concejo-de-bogota-3489910>



Directorio de Abogados Colombia. “Las grúas y patios en Bogotá: ¿Negocio o Interés público?” <https://litiapp.com/las-gruas-y-patios-en-bogota-negocio-o-interes-publico/>

El Tiempo / Canal Capital vía Infobae. “No deje que su carro sea chatarrizado o vendido...”, 14 de febrero de 2025. <https://www.infobae.com/colombia/2025/02/14/no-deje-que-su-carro-sea-chatarrizado-o-vendido-despues-de-este-plazo-no-podra-recuperar-el-automotor/>

El Tiempo. “Declararán abandonados 10 mil carros y motos que están en patios de Bogotá...”, 19 de marzo de 2025. <https://www.eltiempo.com/bogota/declararan-abandonados-10-mil-carros-y-motos-que-estan-en-patios-de-bogota-asi-puede-evitar-que-subasten-el-suyo-3436640>

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

El Cronista (Ibagué/Tolima). “Vehículos abandonados saturan patios en el país: Procuraduría pide acciones urgentes.” <https://elcronista.co/actualidad/vehiculos-abandonados-saturan-patios-en-el-pais-procuraduria-pide-acciones-urgentes>

Canal Capital. “Carros abandonados en patios de Bogotá.” <https://www.canalcapital.gov.co/movilidad/carros-abandonados-patios-bogota>

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-018 de 2004. <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2004/c-018-04.htm>

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-361 de 2016.
<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2016/c-361-16.htm>

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-146 de 2017.
<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2017/c-146-17.htm>

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-321 de 2022.
<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2022/C-321-22.htm>

Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá. Sentencia C-038 de 2020 (resumen aplicado).
https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sentencia_c_038_de_2020

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-502 de 2007.
<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2007/c-502-07.htm>

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-866 de 2010.
<https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2010/C-866-10.htm>

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-425 de 2023.
<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2023/c-425-23.htm>

Constitución Política de Colombia, artículos 24, 29, 58 y 333.
<https://www.constitucioncolombia.com>