

Señor

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ

Secretario General

Cámara de Representantes

Asunto. Radicación de Proyecto de Ley.

Respetado Secretario,

De conformidad con lo establecido en la Ley 5 de 1992, nos permitimos presentar para consideración de la Honorable Cámara de Representantes el Proyecto de Ley **"POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UNA CONDICIÓN ESPECIAL DE PAGO DE LAS MULTAS POR INFRACCIONES A LAS NORMAS DE TRÁNSITO Y DE TRANSPORTE Y DE LOS SERVICIOS DE GRÚA Y PARQUEADERO O PATIOS, SE DICTAN MEDIDAS PARA LA DESCONGESTIÓN DE LOS PATIOS DE LOS ORGANISMOS DE TRÁNSITO, EL SANEAMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DE LOS REGISTROS PÚBLICOS VEHICULARES, LA GARANTÍA DEL DEBIDO PROCESO EN EL RÉGIMEN SANCIONATORIO DE TRÁNSITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**.

"Ley Paz y Salvo Vial: Alivios para Fotomultas y Deudas de Tránsito"

Cordialmente,



CAMILO GÓMEZ

Representante a la Cámara - Departamento de Antioquia

CAMILO

iGÓMEZ!

**REPRESENTANTE
A LA CÁMARA**

PROYECTO DE LEY No. _____ DE 2026 CÁMARA

“POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UNA CONDICIÓN ESPECIAL DE PAGO DE LAS MULTAS POR INFRACCIONES A LAS NORMAS DE TRÁNSITO Y DE TRANSPORTE Y DE LOS SERVICIOS DE GRÚA Y PARQUEADERO O PATIOS, SE DICTAN MEDIDAS PARA LA DESCONGESTIÓN DE LOS PATIOS DE LOS ORGANISMOS DE TRÁNSITO, EL SANEAMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DE LOS REGISTROS PÚBLICOS VEHICULARES, LA GARANTÍA DEL DEBIDO PROCESO EN EL RÉGIMEN SANCIONATORIO DE TRÁNSITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

“Ley Paz y Salvo Vial: Alivios para Fotomultas y Deudas de Tránsito”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1º. OBJETO. La presente ley tiene por objeto (i) establecer, por única vez, una condición especial de pago en favor de los deudores de multas por infracciones a las normas de tránsito y de transporte y de las obligaciones causadas por concepto de servicios de grúa y parqueadero o patios, (ii) facilitar el saneamiento de la cartera de los organismos de tránsito y el retiro de los vehículos inmovilizados, contribuyendo a la descongestión de los patios del país, (iii) sanear y actualizar los registros públicos vehiculares mediante la fijación de un término máximo a las medidas cautelares administrativas sobre automotores, la depuración de las obligaciones prescritas y la habilitación del traspaso a persona indeterminada, y (iv) precisar el régimen de responsabilidad del propietario y las garantías del debido proceso en el procedimiento contravencional de tránsito.

ARTÍCULO 2º. ADICIÓN DE DEFINICIONES. Adiciónense al artículo 2º de la Ley 769 de 2002 las siguientes definiciones.

“Propietario de vehículo. Es la persona natural o jurídica titular legal del vehículo cuyo nombre aparece inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Dueño o tenedor de vehículo. Es la persona natural o jurídica que tiene posesión material sobre el vehículo, para gozar y disponer del mismo, pero que no perfeccionó el trámite de traspaso ante el RUNT.

Presunto infractor de normas de tránsito. Es la persona a la que se ha notificado la comisión de una infracción de tránsito, pero que aún no ha sido declarada responsable formalmente por la autoridad competente.

Infractor de normas de tránsito. Es la persona respecto de la cual se ha demostrado, con plena garantía del debido proceso, el incumplimiento de las normas de tránsito o transporte, lo que conlleva la imposición de una sanción. De manera excepcional, también podrán ser declarados infractores los propietarios de los vehículos registrados legalmente en el RUNT, sean personas naturales o jurídicas, así como los dueños, poseedores o tenedores de vehículos, entendidos como quienes, habiendo adquirido legalmente el automotor sin formalizar el registro de propiedad, ejerzan de manera material, continua y voluntaria el derecho de dominio sobre el vehículo, usándolo, disponiendo de él o percibiendo sus frutos, siempre que la autoridad de tránsito demuestre su participación en la conducta o el incumplimiento negligente de los deberes que la ley les impone. La sola condición de propietario registral, dueño, poseedor o tenedor no constituye fundamento suficiente para la imposición de la sanción, de conformidad con el parágrafo 1º del artículo 129 de este código.”

CAPÍTULO II

CONDICIÓN ESPECIAL DE PAGO

ARTÍCULO 3º. CONDICIÓN ESPECIAL DE PAGO DE MULTAS DE TRÁNSITO. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y por el término de seis (6) meses, los infractores que tengan pendiente el pago de multas por infracciones a las normas de tránsito impuestas con anterioridad a la promulgación de esta ley, incluidos quienes estén pagando o hayan incumplido acuerdos de pago, podrán acogerse, junto con la exoneración del cien por ciento (100%) de los intereses de mora causados, a los siguientes beneficios sobre el capital de la obligación.

1. Descuento del cincuenta por ciento (50%) del valor del capital de la multa, si el pago total se realiza dentro de los tres (3) primeros meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley.
2. Descuento del veinticinco por ciento (25%) del valor del capital de la multa, si el pago total se realiza dentro del cuarto (4º) o quinto (5º) mes siguiente a la entrada en vigencia de la presente ley.
3. Descuento del quince por ciento (15%) del valor del capital de la multa, si el pago total se realiza dentro del sexto (6º) mes siguiente a la entrada en vigencia de la presente ley.

PARÁGRAFO 1º. Para acceder a los beneficios de que trata este artículo no será exigible la asistencia a curso pedagógico sobre normas de tránsito.

PARÁGRAFO 2º. Los beneficios aquí previstos cobijan igualmente las costas y gastos del proceso de cobro coactivo, con excepción de las sumas ya pagadas, las cuales no serán objeto de devolución ni compensación.

PARÁGRAFO 3º. La condición especial de pago será aplicable a personas naturales y jurídicas. Tratándose de multas impuestas por infracciones detectadas con ayudas tecnológicas que se encuentren a nombre de personas jurídicas, se autoriza el descuento correspondiente sin exigencia de asistencia a curso de reeducación, toda vez que la persona jurídica no puede asistir de forma física.

PARÁGRAFO 4º. La condición especial de pago establecida en el presente artículo no afecta las destinaciones de los recursos previstos en los artículos 10 y 160 de la Ley 769 de 2002.

ARTÍCULO 4º. CONDICIÓN ESPECIAL DE PAGO DE MULTAS POR INFRACCIONES A LAS NORMAS DE TRANSPORTE. Autorízase, por única vez y durante el mismo término del artículo 3º de la presente ley, una condición especial para el pago de las obligaciones e intereses de mora derivados de sanciones por infracciones a las normas de transporte ejecutoriadas y vigentes, impuestas antes de la promulgación de la presente ley, en los mismos porcentajes y plazos del esquema decreciente previsto en dicho artículo y con exoneración del cien por ciento (100%) de los intereses moratorios causados.

PARÁGRAFO. Esta condición especial será aplicable a las personas naturales y jurídicas que prestan el servicio público de transporte.

ARTÍCULO 5º. EXCLUSIONES. Los beneficios establecidos en la presente ley no se aplicarán a las multas impuestas por conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas, de que tratan los artículos 131 y 152 de la Ley 769 de 2002 y la Ley 1696 de 2013, ni a las sanciones conexas derivadas de dichas conductas. Tampoco se aplicarán a las obligaciones que se encuentren en firme por sentencia judicial con efectos de cosa juzgada material sobre su monto, ni a las sanciones que se encuentren en firme por conductas constitutivas de delito.

ARTÍCULO 6º. CONDICIÓN ESPECIAL DE PAGO DE SERVICIOS DE GRÚA Y PARQUEADERO O PATIOS. Durante el mismo término y en los mismos porcentajes y plazos señalados en el artículo 3º de la presente ley, los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos inmovilizados en los patios de los organismos de tránsito o en parqueaderos autorizados o contratados por estos, podrán acogerse a los descuentos del cincuenta por ciento (50%), veinticinco por ciento (25%) y quince por ciento (15%), respectivamente, sobre el valor total adeudado por concepto de servicios de grúa y parqueadero o patios, siempre que simultáneamente subsanen la causa que dio origen a la inmovilización y retiren efectivamente el vehículo.

PARÁGRAFO 1º. Cuando el valor acumulado por concepto de parqueadero o patios y grúa supere el valor comercial del vehículo, la liquidación con el descuento aplicable no podrá exceder, en ningún caso, el setenta por ciento (70%) del valor comercial del automotor, certificado conforme a las tablas de referencia del Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 2º. Los concesionarios, operadores o contratistas de patios y grúas estarán obligados a aplicar los beneficios de la presente ley. Los organismos de tránsito y las entidades contratantes adoptarán, dentro de los dos (2) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, las medidas contractuales y presupuestales a que haya lugar, incluida, cuando resulte procedente, la preservación del equilibrio económico del contrato en los términos del artículo 27 de la Ley 80 de 1993. La aplicación de los beneficios no comporta el desconocimiento de derechos ciertos adquiridos por los operadores.

ARTÍCULO 7º. ACUERDOS DE PAGO. Quienes no puedan realizar el pago total de contado podrán suscribir acuerdos de pago con los organismos de tránsito hasta por un plazo de doce (12) meses, conservando el descuento correspondiente a la fecha de suscripción del acuerdo, siempre que cancelen una cuota inicial no inferior al treinta por ciento (30%) del valor liquidado con el beneficio. El incumplimiento de una sola de las cuotas pactadas hará perder el beneficio y la autoridad de tránsito continuará la ejecución por la totalidad de lo adeudado, reportando la novedad al Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT).

PARÁGRAFO. Los acuerdos de pago no podrán incorporar obligaciones sobre las cuales haya operado la prescripción.

ARTÍCULO 8°. DEPURACIÓN DE OBLIGACIONES PRESCRITAS. Los organismos de tránsito y el SIMIT deberán retirar de sus bases de datos, sin necesidad de solicitud del interesado, los comparendos y las multas sobre los cuales haya operado la prescripción en los términos del artículo 159 de la Ley 769 de 2002, siempre que no existan actuaciones administrativas o judiciales que hayan interrumpido o suspendido válidamente el término de prescripción. El RUNT procederá a la actualización correspondiente. Las obligaciones prescritas no podrán ser incluidas dentro de los beneficios de la presente ley.

ARTÍCULO 9°. PAZ Y SALVO Y REPORTE AL SIMIT. Realizado el pago con los beneficios de la presente ley, el organismo de tránsito expedirá el correspondiente paz y salvo y reportará la novedad al SIMIT y al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) dentro de las cuarenta y ocho (48) horas siguientes, habilitando al ciudadano para adelantar todos los trámites de tránsito y transporte.

CAPÍTULO III

DESCONGESTIÓN DE PATIOS

ARTÍCULO 10. DESCONGESTIÓN DE PATIOS Y DECLARATORIA DE ABANDONO. Vencido el término de la condición especial de pago sin que el vehículo haya sido retirado, los organismos de tránsito deberán, dentro de los seis (6) meses siguientes, adelantar o culminar los procedimientos de declaratoria de abandono y disposición final de los vehículos en los términos de la Ley 1730 de 2014, una vez cumplido el término de permanencia previsto en el artículo 128 de la Ley 769 de 2002, incluida su enajenación por cualquiera de los procedimientos previstos en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública o su desintegración física, previa publicación de los listados y garantía del debido proceso. El producto de la enajenación se aplicará en el orden previsto en la citada ley.

PARÁGRAFO. Los organismos de tránsito deberán actualizar y depurar el inventario de vehículos inmovilizados dentro de los tres (3) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley y reportarlo al Ministerio de Transporte.

CAPÍTULO IV

SANEAMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DE LOS REGISTROS PÚBLICOS VEHICULARES

ARTÍCULO 11. TÉRMINO MÁXIMO DE LAS MEDIDAS CAUTELARES ADMINISTRATIVAS SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES. Las medidas cautelares decretadas por autoridades administrativas sobre vehículos automotores inscritos en el RUNT, con ocasión del cobro coactivo de multas de tránsito, de sanciones por infracciones a las normas de transporte o de otras sanciones administrativas, no podrán mantenerse de manera indefinida. La autoridad que las haya decretado deberá resolver la situación jurídica del automotor en un término máximo de diez (10) años, contados a partir de la inscripción de la respectiva medida en el registro. Vencido dicho plazo sin que se haya hecho efectivo el cobro de la obligación, ni existan actuaciones administrativas o judiciales que hayan interrumpido o suspendido el término conforme a las normas procesales aplicables, la medida cautelar se entenderá extinguida por ministerio de la ley y el automotor quedará liberado de la respectiva afectación, sin necesidad de decisión administrativa adicional.

PARÁGRAFO 1º. La extinción de la medida cautelar no aplicará cuando existan procesos administrativos o judiciales vigentes y activos en los que se hayan adelantado actuaciones que interrompan o suspendan el término previsto en este artículo, conforme a las normas procesales civiles, contencioso-administrativas, disciplinarias o penales, según corresponda. Las medidas cautelares decretadas por autoridad judicial se regirán por las normas procesales que les sean propias.

PARÁGRAFO 2º. Cuando la multa o sanción que dio origen a la medida haya sido impuesta mediante un acto administrativo principal debidamente motivado, que a su vez sirva de fundamento para actos administrativos accesorios, y dicho acto principal sea anulado por la jurisdicción contencioso-administrativa, los actos accesorios seguirán su misma suerte jurídica. En tal caso, la entidad correspondiente deberá revocar de oficio, o a solicitud del interesado, los actos accesorios sin necesidad de acudir nuevamente a la jurisdicción.

PARÁGRAFO 3º. El Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) deberá proceder de oficio al levantamiento de la medida, una vez verificado el cumplimiento del término previsto en el presente artículo.

PARÁGRAFO TRANSITORIO. Respecto de las medidas cautelares que a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley ya hubieren cumplido el término previsto en este artículo, las autoridades que las decretaron y el RUNT dispondrán de un plazo de doce (12) meses, contados a partir de la promulgación, para verificar la inexistencia de actuaciones que hubieren interrumpido o suspendido el término y proceder a su levantamiento gradual.

Vencido dicho plazo sin pronunciamiento de la autoridad, la extinción operará de pleno derecho y el RUNT procederá al levantamiento de oficio.

ARTÍCULO 12. TRASPASO A PERSONA INDETERMINADA. Se autoriza a los titulares del derecho de propiedad sobre vehículos automotores registrados en el RUNT, que hubieren celebrado contrato de compraventa sin que el comprador haya inscrito el respectivo traspaso, para que puedan adelantar ante el organismo de tránsito correspondiente una actuación administrativa que permita registrar el automotor a nombre de persona indeterminada. Para la inscripción del traspaso a persona indeterminada no será exigible el pago de gravámenes asociados al vehículo generados con posterioridad a la venta por concepto de embargos, multas, comparendos u obligaciones tributarias pendientes, las cuales deberán ser asumidas por el interesado que, con posterioridad, pretenda legalizar el traspaso a su favor. El Ministerio de Transporte reglamentará el procedimiento previsto en el presente artículo dentro de los noventa (90) días calendario siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley.

PARÁGRAFO 1º. La inscripción del traspaso a persona indeterminada no constituye transferencia del derecho de dominio ni sana la situación registral del vehículo, y su único efecto es liberar al anterior titular registral de la responsabilidad administrativa, tributaria, sancionatoria y civil derivada del uso del automotor a partir de la fecha de inscripción de dicha medida en el RUNT. El poseedor actual del vehículo será responsable de las obligaciones que graven el bien, sin perjuicio de las acciones legales que correspondan al titular original o a terceros interesados.

PARÁGRAFO 2º. Para la procedencia del trámite el solicitante deberá acreditar que transcurrieron al menos tres (3) años desde la pérdida de la posesión material del vehículo, encontrarse a paz y salvo, a la fecha de la solicitud, por concepto de las multas de tránsito impuestas a su nombre y del impuesto sobre vehículos automotores causado respecto del automotor, de conformidad con lo previsto en el presente artículo, y manifestar, bajo la gravedad del juramento, la fecha y circunstancias de la pérdida de la posesión, así como la imposibilidad de adelantar el traspaso ordinario por desconocimiento del paradero del comprador o por ausencia de su concurso. Los demás aspectos procedimentales serán definidos en la reglamentación.

CAPÍTULO V

DEBIDO PROCESO Y RESPONSABILIDAD EN EL RÉGIMEN SANCIONATORIO DE TRÁNSITO

ARTÍCULO 13. RESPONSABILIDAD DEL PROPIETARIO E INDIVIDUALIZACIÓN DEL CONDUCTOR. Adiciónense los parágrafos 3º, 4º y 5º al artículo 129 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán como se indica a continuación.

“PARÁGRAFO 3º. Los propietarios o dueños de los vehículos solo podrán ser declarados infractores cuando la autoridad de tránsito demuestre, con plena garantía del debido proceso, que cometieron la infracción o que incumplieron de manera negligente los deberes que la ley les impone en relación con la circulación de sus vehículos. No existirá responsabilidad objetiva ni responsabilidad solidaria de los propietarios, dueños o tenedores en la comisión de infracciones por el mero hecho de figurar como propietarios registrales o poseedores del automotor. Lo anterior sin perjuicio de la solidaridad prevista en el artículo 93-1 de este código para los vehículos vinculados a empresas de transporte, la cual solo se activa respecto de las infracciones imputables a los propietarios o a las empresas.

PARÁGRAFO 4º. Respecto de las infracciones cometidas con vehículos de propiedad de personas jurídicas, detectadas por medio de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, la autoridad de tránsito deberá identificar plenamente al presunto sujeto infractor (persona natural), en especial frente a aquellas infracciones subjetivas en donde media la conducta de quien guía el vehículo, de conformidad con el artículo 61 del presente código.

PARÁGRAFO 5º. Los puestos de control en vía pública solo podrán ser implementados por personal adscrito a la Policía Nacional o a la Secretaría de Tránsito de la jurisdicción. Para imponer comparendos e iniciar el proceso contravencional, la autoridad que los implemente deberá utilizar, como ayudas tecnológicas, equipos manuales legalmente calibrados, diferentes a los habilitados al organismo de tránsito o su concesionario para la fotodetección automática o semiautomática y, sobre todo, identificar plenamente al conductor. No será posible concesionar la imposición de comparendos mediante ayuda tecnológica para estos puestos de control. Los ingresos generados por las multas así impuestas pertenecerán al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción y se destinarán conforme a lo previsto en el parágrafo 2º del artículo 159 y en el artículo 160 de este código.”

ARTÍCULO 14. REDUCCIÓN DE LA MULTA PARA PERSONAS JURÍDICAS. Adiciónese el parágrafo 4º al artículo 136 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará como se indica a continuación.

“PARÁGRAFO 4º. Las personas jurídicas propietarias de vehículos también accederán a los beneficios de reducción de la multa de que tratan los numerales 1 y 2 del presente artículo, frente a infracciones objetivas, si el representante legal de la entidad inculpada, o su delegado, acepta ante el Centro Integral de Atención (CIA) la comisión de la infracción dentro de los plazos determinados en los numerales 1 y 2 del presente artículo y realiza el pago del cincuenta por ciento (50%) o del setenta y cinco por ciento (75%) del valor de la sanción, según corresponda, sin exigencia de asistencia al curso de reeducación, toda vez que la persona jurídica no tiene posibilidad física ni obligación de asistir a este.”

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 15. DIVULGACIÓN. El Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte, la Federación Colombiana de Municipios en su calidad de administradora del SIMIT y los organismos de tránsito del país realizarán, durante el término de vigencia de los beneficios, campañas masivas de divulgación de la presente ley a través de sus canales oficiales.

ARTÍCULO 16. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los Honorables Congresistas,



CAMILO GÓMEZ

Representante a la Cámara - Departamento de Antioquia

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS



1. OBJETO DEL PROYECTO

Este proyecto de ley le pone fin a una de las injusticias más extendidas del sistema de tránsito colombiano, que es la fotomulta que llega al dueño del carro sin que nadie haya verificado quién conducía. Durante años, miles de ciudadanos han sido sancionados por el solo hecho de figurar en el registro, sin prueba de su conducta y sin garantías reales de defensa, una práctica que la Corte Constitucional proscribió desde la Sentencia C-038 de 2020 y que, sin embargo, sigue operando en la práctica.

El proyecto convierte ese mandato judicial en regla legal expresa. Nadie podrá ser declarado infractor por el mero registro, la autoridad deberá identificar plenamente al conductor en las infracciones detectadas por cámaras y medios tecnológicos, y el propietario solo responderá cuando se demuestre, con debido proceso, que cometió la infracción o que incumplió negligentemente sus deberes. La fotodetección seguirá existiendo como herramienta de seguridad vial, pero como instrumento de justicia y no como máquina automática de facturación.

Sobre esa base de legitimidad, el proyecto construye su segunda apuesta, que es una condición especial de pago diseñada con inteligencia económica. No se trata del perdón plano de siempre, sino de un esquema decreciente que premia la decisión rápida. Quien pague en los tres primeros meses obtiene el cincuenta por ciento de descuento sobre el capital, quien espere al cuarto o quinto mes obtiene el veinticinco por ciento, y quien llegue al sexto mes obtiene el quince por ciento, siempre con la condonación total de los intereses de mora, que son precisamente los que volvieron impagables estas deudas.

El mensaje al ciudadano es simple. Cada mes que pase, el beneficio se reduce. Ese diseño convierte una amnistía en un mecanismo de acción inmediata y evita el error de las amnistías largas, donde el deudor aplaza el pago hasta el último día o simplemente no llega.

El efecto fiscal es el tercer pilar y conviene decirlo sin eufemismos. Esta ley no le cuesta recursos al Estado, sino que le devuelve recursos que ya daba por perdidos. La cartera de multas de tránsito acumulada en el país es, en su mayor parte, incobrable por la vía coactiva, pues la efectividad histórica del recaudo forzoso no supera el ocho o el diez por ciento anual y en muchos casos el proceso de cobro cuesta más de lo que recupera. Frente a esa realidad, condonar intereses que nunca se iban a pagar y descontar la mitad de un capital que nunca se iba a recaudar no constituye un sacrificio fiscal, sino la transformación de cartera muerta en caja viva. El esquema decreciente concentra ese flujo donde más importa, en los primeros tres meses de vigencia, generando para los organismos de tránsito un ingreso inmediato y masivo en lugar del goteo incierto de una década de procesos coactivos.

Ese recaudo llega además con destinación garantizada, pues el proyecto preserva expresamente las destinaciones de los artículos 10 y 160 de la Ley 769 de 2002, de modo que cada peso recuperado se dirige a planes de tránsito, educación y seguridad vial.

Para lograr estos propósitos, el proyecto unifica en un solo cuerpo normativo dos iniciativas complementarias. De una parte, la condición especial de pago de multas de tránsito y de las obligaciones por servicios de grúa y parqueadero o patios, orientada a la descongestión de los patios de los organismos de tránsito del país. De otra, las medidas de saneamiento registral, depuración de obligaciones y garantía del debido proceso contenidas en el Proyecto de Ley 241 de 2025 Senado, actualmente en trámite en esa corporación. El resultado es una reforma integral que ataca simultáneamente las tres dimensiones del problema, es decir, la cartera incobrable, la saturación de los patios y la desactualización estructural de los registros públicos vehiculares.

En materia de saneamiento, el proyecto fija un término máximo de diez (10) años a las medidas cautelares administrativas sobre vehículos automotores, con un régimen transitorio ordenado para las medidas ya vencidas, ordena la depuración de oficio de las obligaciones prescritas en las bases de datos del SIMIT y del RUNT, y eleva a rango legal la figura del traspaso a persona indeterminada, que existió por vía reglamentaria y cuyos plazos expiraron, para desvincular al vendedor de buena fe de las obligaciones generadas por el comprador que nunca formalizó el traspaso, sujeta a requisitos estrictos de procedencia. En materia de debido proceso, incorpora definiciones que distinguen entre presunto infractor e infractor, y habilita a las personas jurídicas para acceder a los descuentos por pronto pago del artículo 136 de la Ley 769 de 2002, corrigiendo una exclusión material injustificada.

2. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

El Congreso de la República ha acudido en varias oportunidades a la figura de la condición especial de pago en materia de multas de tránsito, con resultados favorables en materia de recaudo y saneamiento de cartera, como se expone enseguida.

a) Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre). Su artículo 10 creó el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), administrado por la Federación Colombiana de Municipios, y estableció que ningún trámite ante organismos de tránsito puede adelantarse sin estar a paz y salvo. Su artículo 136 consagra descuentos por pronto pago del cincuenta y del veinticinco por ciento según la oportunidad, lo que demuestra que el incentivo económico al pago voluntario es un mecanismo connatural al régimen sancionatorio de tránsito.

b) Ley 1730 de 2014. Reguló la declaratoria de abandono y la enajenación de los vehículos inmovilizados no retirados de los patios, permitiendo su subasta tras un año de permanencia, y modificó el artículo 159 de la Ley 769 de 2002 en materia de prescripción. Su aplicación, sin embargo, ha resultado insuficiente frente a la magnitud del fenómeno, como lo ha constatado la Procuraduría General de la Nación.

c) Ley 2027 de 2020. Estableció, por única vez y hasta el 31 de diciembre de 2020, una amnistía en favor de los deudores de multas de tránsito impuestas hasta el 31 de mayo de 2020, incluidos quienes estuvieran pagando o hubieran incumplido acuerdos de pago, consistente en el descuento del cincuenta por ciento (50%) del total de la deuda y del cien por ciento (100%) de los intereses, sin exigencia de curso pedagógico, y habilitó la suscripción de acuerdos de pago hasta por un año con pérdida del beneficio por el incumplimiento de una sola cuota. Constituye el antecedente directo del esquema que aquí se propone.

d) Ley 2155 de 2021 (Ley de Inversión Social), artículos 49 y 50. Adicionó artículos transitorios a la Ley 769 de 2002 consagrando una condición especial de pago para las multas que se hubieren hecho exigibles antes del 30 de junio de 2021, con descuentos sobre el capital de entre el veinte por ciento (20%) y el ochenta por ciento (80%) según el tipo de vehículo y la oportunidad del pago, sin intereses de mora y sin curso pedagógico, excluyendo expresamente las multas por conducción bajo el influjo del alcohol o de sustancias psicoactivas y preservando las destinaciones de los artículos 10 y 160 de la Ley 769 de 2002. Solo en Barranquilla la administración distrital estimó en más de 154.000 los deudores habilitados para acogerse al beneficio, lo que evidencia la magnitud de la demanda ciudadana por este tipo de alivios.

e) Proyecto de Ley 241 de 2025 Senado. Radicado el 9 de septiembre de 2025 por la senadora Sandra Yaneth Jaimes Cruz, recibió ponencia positiva y aprobación en primer debate en la Comisión Sexta del Senado en abril de 2026 y continúa su trámite en esa corporación. A la fecha de radicación de la presente iniciativa se encontraba pendiente de ponencia para segundo debate, con expediente devuelto a la comisión el 4 de agosto de 2026 para reasignación de ponentes. Dicho proyecto propone una amnistía sobre multas de tránsito y de transporte, un término máximo para las medidas cautelares, el traspaso a persona indeterminada, definiciones sobre el presunto infractor y el infractor, la delimitación de la responsabilidad del propietario y el acceso de las personas jurídicas a la reducción de multas. La presente iniciativa dialoga con ese esfuerzo y lo perfecciona desde la Cámara de Representantes, incorporando el componente de descongestión de patios, el esquema decreciente de incentivos al pago temprano y los blindajes de técnica legislativa aquí expuestos.

3. JUSTIFICACIÓN. LA TRIPLE CRISIS DE CARTERA, PATIOS Y REGISTROS

3.1. Una cartera billonaria e incobrable. La cartera morosa por comparendos de tránsito en Colombia asciende a varios billones de pesos, según estimaciones gremiales, y los ingresos anuales por multas de tránsito superan el billón y medio de pesos, sobre un parque automotor que supera los dieciséis millones de vehículos registrados en el RUNT. Una porción sustancial de esa cartera corresponde a obligaciones antiguas cuyo cobro coactivo resulta antieconómico, pues el costo administrativo del proceso supera en muchos casos el valor recuperable.

Según el Boletín de Deudores Morosos del Estado (2024), la cartera vencida del Estado supera los 148 billones de pesos, de los cuales una fracción significativa corresponde a valores incobrables, prescritos o asociados a deudores en insolvencia, y la efectividad histórica del recaudo judicial o coactivo en este tipo de deudas no supera el ocho a diez por ciento anual. La experiencia de las Leyes 2027 de 2020 y 2155 de 2021 demuestra que las condiciones especiales de pago convierten cartera muerta en recaudo efectivo e inmediato para los organismos de tránsito, recursos que por mandato del artículo 160 de la Ley 769 de 2002 deben destinarse a planes de tránsito, educación y seguridad vial.

A lo anterior se suma una consideración de eficiencia administrativa que suele pasar inadvertida. Cada proceso de cobro coactivo activo consume horas de funcionarios, actuaciones procesales, notificaciones, medidas cautelares y vigilancia judicial, de manera que una cartera compuesta por cientos de miles de obligaciones pequeñas e incobrables no solo no produce ingresos, sino que produce gastos permanentes. La condición especial de pago opera, en ese sentido, como un mecanismo de descongestión administrativa, pues cada obligación que se paga con el beneficio es un expediente que se cierra, una medida cautelar que se levanta y una capacidad institucional que se libera para el cobro de la cartera verdaderamente recuperable.

3.2. Patios saturados, un problema nacional. Las cifras disponibles evidencian una verdadera emergencia administrativa y ambiental. En Medellín se reportan más de 67.000 vehículos abandonados que saturan por completo los patios de la ciudad, sin espacio para albergar más automotores. En Bogotá, la Secretaría Distrital de Movilidad reporta más de 37.000 carros y motos inmovilizados en los patios sin que sus propietarios los reclamen, la mayoría abandonados por años, con procesos de subasta que apenas alcanzan a evacuar una fracción del inventario. En Barranquilla se han contabilizado más de 18.700 vehículos inmovilizados, en su mayoría motocicletas. Situaciones análogas se replican en la práctica totalidad de los organismos de tránsito del país.

3.3. El llamado de los órganos de control. La Procuraduría General de la Nación, en actuación preventiva, constató la acumulación de vehículos abandonados durante dos, tres y más años en patios de distintas entidades territoriales de casi todas las regiones del país, situación que afecta la capacidad operativa de las autoridades y genera impactos ambientales y fiscales, y exigió actualizar inventarios, garantizar el debido proceso y fortalecer los controles ambientales. Los vehículos abandonados generan fugas de aceites, líquido de frenos, refrigerantes y combustibles que contaminan el suelo y pueden alcanzar fuentes hídricas, configurando un pasivo ambiental creciente a cargo del Estado.

3.4. La trampa económica del ciudadano. En la mayoría de los casos, el valor acumulado por concepto de parqueadero y grúa, sumado a la multa con sus intereses, supera con creces el valor comercial del vehículo, especialmente tratándose de motocicletas. El propietario, ante la imposibilidad económica de recuperar su bien, simplemente lo abandona. Pierde el ciudadano su patrimonio, pierde el organismo de tránsito el recaudo y gana únicamente el deterioro. El descuento sobre patios y grúa, junto con el tope del setenta por ciento (70%) del valor comercial del vehículo que consagra el parágrafo 1º del artículo 6º, rompe este círculo vicioso y hace nuevamente racional el retiro del automotor.

3.5. La desactualización estructural de los registros públicos. Miles de vehículos mantienen medidas cautelares administrativas inscritas por periodos que superan los diez años, sin que se haya logrado una efectiva recuperación de la deuda. Estas medidas afectan el derecho de propiedad, impiden la circulación jurídica del bien y fomentan la informalidad en las transacciones.

A ello se suma la falta de formalización de los traspasos, pues miles de automotores circulan a nombre de personas que ya no tienen posesión ni vínculo alguno con ellos, exponiéndolas a sanciones, embargos y responsabilidades derivadas de la conducta del nuevo tenedor. La figura del traspaso a persona indeterminada, que operó por vía reglamentaria, expiró en sus plazos, dejando a estos ciudadanos sin herramienta legal para desvincularse.

Finalmente, las bases de datos del SIMIT y del RUNT conservan obligaciones sobre las cuales ya operó la prescripción, distorsionando la contabilidad pública y bloqueando trámites ciudadanos. El término máximo de las medidas cautelares administrativas, la elevación a rango legal del traspaso a persona indeterminada con requisitos estrictos y la depuración de oficio de las obligaciones prescritas cierran estas tres brechas sin judicializar cada caso.

3.6. Los vacíos de debido proceso en el régimen sancionatorio. La legislación vigente carece de definiciones claras sobre el presunto infractor y el infractor, lo que ha permitido la imposición de sanciones a titulares registrales sin individualización del autor de la conducta, especialmente en infracciones detectadas por medios tecnológicos. La jurisprudencia constitucional ha delimitado con precisión este terreno, como se expone en el numeral 5.3, y corresponde al legislador positivizar esas reglas.

Adicionalmente, las personas jurídicas se encuentran materialmente excluidas de los descuentos por pronto pago del artículo 136, por la exigencia de asistir a cursos pedagógicos que no pueden cumplir físicamente. El proyecto corrige estos vacíos mediante reglas de imputación claras, la obligación de individualizar plenamente al conductor y un mecanismo diferencial de reducción de multa para personas jurídicas.

3.7. La legitimidad del sistema como condición de su eficacia. Las dos vertientes del proyecto, la de garantías y la de recaudo, no son independientes sino que se refuerzan mutuamente. Un sistema sancionatorio percibido como injusto, que multa al dueño sin verificar al conductor y que deja crecer intereses hasta volver impagable la obligación, erosiona la disposición ciudadana al cumplimiento voluntario, que es la base de cualquier régimen de tránsito eficaz.

A la inversa, un sistema que individualiza correctamente al infractor, que ofrece una salida razonable al deudor de buena fe y que depura sus propios registros, recupera la confianza pública y con ella la disposición a pagar. Por eso el proyecto articula deliberadamente el fortalecimiento del debido proceso con la condición especial de pago, pues la legitimidad no es un costo del recaudo sino su condición de posibilidad.

4. LA EXCLUSIÓN DE LA CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ

En coherencia con los antecedentes legislativos, en particular el párrafo 1º del artículo transitorio adicionado por el artículo 49 de la Ley 2155 de 2021, y con la política pública de seguridad vial materializada en la Ley 1696 de 2013, el proyecto excluye expresamente de todo beneficio las multas impuestas por conducir bajo el influjo del alcohol o de sustancias psicoactivas, así como las sanciones en firme por conductas constitutivas de delito.

La conducción en estado de embriaguez es una de las principales causas de siniestralidad vial con resultado de muerte y lesiones, y cualquier alivio sobre estas sanciones enviaría un mensaje inadmisibles de tolerancia frente a conductas que ponen en riesgo la vida. El interés público en la disuasión de estas conductas prevalece sobre cualquier consideración de recaudo.

5. FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL Y JURISPRUDENCIAL

5.1. Competencia del Congreso y principios rectores. La iniciativa se funda en las competencias previstas en el artículo 150 de la Constitución Política, en particular sus numerales 1 y 2, relativos a interpretar, reformar y derogar las leyes y a expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones, en cuanto el proyecto adiciona la Ley 769 de 2002, y su numeral 23, relativo a expedir las leyes que rijan el ejercicio de las funciones públicas y la prestación de los servicios. Concorre el deber ciudadano de contribuir al financiamiento de los gastos del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad, previsto en el numeral 9 del artículo 95.

Concurren igualmente los artículos 2º, sobre los fines esenciales del Estado, 24, sobre libertad de circulación, 29, sobre debido proceso aplicable a toda actuación administrativa, 58, sobre propiedad privada, 83, sobre el principio de la buena fe que ampara al vendedor diligente frente a los incumplimientos del comprador, y 209, que ordena que la función administrativa se desarrolle con fundamento en los principios de eficacia, economía y celeridad, principios que resultan abiertamente contrariados por el mantenimiento indefinido de procesos de cobro antieconómicos, de medidas cautelares perpetuas y de registros desactualizados.

5.2. Admisibilidad constitucional de la condición especial de pago. Multas, no tributos. La Corte Constitucional ha construido una doctrina restrictiva frente a las amnistías tributarias, entre otras en las Sentencias C-511 de 1996, C-833 de 2013 y C-743 de 2015, fundada en los principios de igualdad, equidad y justicia tributaria del artículo 363 Superior. Esa doctrina no resulta trasladable de manera automática a la presente iniciativa, por cuanto las multas de tránsito y de transporte no son tributos sino sanciones administrativas.

No constituyen cargas fiscales generales impuestas a los contribuyentes cumplidos e incumplidos, sino consecuencias punitivas individuales cuya condición especial de pago no compromete la equidad del sistema tributario. Así lo confirma la práctica legislativa reciente, pues las Leyes 2027 de 2020 y 2155 de 2021, en sus artículos 49 y 50, establecieron condiciones especiales de pago sustancialmente idénticas a la aquí propuesta, se aplicaron pacíficamente en todo el territorio nacional y no fueron retiradas del ordenamiento por el juez constitucional.

En todo caso, aun si se aplicara analógicamente el juicio estricto que la jurisprudencia reserva para los saneamientos, la medida lo supera en cada uno de sus pasos. Persigue una finalidad legítima e imperiosa, verificada por los órganos de control, consistente en resolver la saturación de los patios, la incobrabilidad de la cartera y la desactualización registral. Es idónea, porque los antecedentes de 2020 y 2021 demuestran empíricamente que estos esquemas producen recaudo efectivo y retiro de vehículos.

Es necesaria, porque las alternativas disponibles, esto es, el cobro coactivo tradicional y la aplicación ordinaria de la Ley 1730 de 2014, han demostrado ser insuficientes durante más de una década. Y es proporcionada en sentido estricto, porque se concede por única vez, con vigencia limitada a seis meses, preserva íntegramente la sanción respecto de las conductas de mayor lesividad social, mantiene la continuidad de los procesos de cobro para quienes no se acojan y genera, en lugar de sacrificar, recursos con destinación específica a la seguridad vial.

5.3. Debido proceso, responsabilidad del propietario e individualización del conductor. La Sentencia C-038 de 2020 declaró inexecutable el parágrafo 1º del artículo 8º de la Ley 1843 de 2017, que establecía la responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor por infracciones detectadas mediante sistemas de fotodetección, por vulnerar el principio de responsabilidad personal y el debido proceso. La propia Corte precisó que la solidaridad subsiste únicamente respecto de los vehículos vinculados a empresas de transporte, en los términos del artículo 93-1 del Código Nacional de Tránsito, declarado executable en la Sentencia C-089 de 2011 precisamente porque esa norma exige la imputabilidad personal de la infracción como condición para activarla. Posteriormente, la Sentencia C-321 de 2022 declaró executable el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, que consagra los deberes de los propietarios de vehículos, de modo que la sanción al propietario procede no por solidaridad automática sino por el incumplimiento demostrado de sus deberes.

El parágrafo 3º que el artículo 13 del proyecto adiciona al artículo 129 de la Ley 769 de 2002 positiviza exactamente ese equilibrio jurisprudencial, pues proscribire la responsabilidad objetiva y la solidaridad por el mero registro, admite la sanción por incumplimiento demostrado de deberes y deja expresamente a salvo la solidaridad del artículo 93-1. Los párrafos 4º y 5º desarrollan la exigencia de individualización plena del conductor en las infracciones detectadas tecnológicamente y las garantías aplicables a los puestos de control en vía pública, en línea con la misma jurisprudencia. En el mismo sentido, la definición de infractor que incorpora el artículo 2º condiciona expresamente la declaratoria excepcional del propietario, dueño, poseedor o tenedor a la demostración de su participación en la conducta o del incumplimiento negligente de sus deberes, y remite al parágrafo 1º del artículo 129, de modo que la coherencia del proyecto con la jurisprudencia constitucional es completa en todos sus componentes.

5.4. Unidad de materia. El proyecto satisface el principio de unidad de materia, previsto en el artículo 158 constitucional, pues todas sus disposiciones giran alrededor de un mismo núcleo temático, que es el régimen sancionatorio de tránsito y transporte, el cobro y depuración de las obligaciones que de él se derivan y la actualización de los registros públicos vehiculares que lo soportan.

La condición especial de pago, la descongestión de patios, la depuración de prescritos, el término de las medidas cautelares administrativas sobre automotores, el traspaso a persona indeterminada y las reglas de responsabilidad guardan entre sí una relación de conexidad causal, teleológica y sistemática evidente, pues todas remueven las barreras que hoy impiden al ciudadano normalizar su situación ante las autoridades de tránsito y al Estado recaudar y depurar su cartera. El título de la iniciativa, por su parte, enuncia con precisión cada uno de esos componentes, en cumplimiento del artículo 169 constitucional.

5.5. Seguridad jurídica, prescriptibilidad y proscripción de las cargas perpetuas. El Capítulo IV desarrolla un principio general del ordenamiento conforme al cual las situaciones jurídicas no pueden permanecer indefinidas en el tiempo. La prescripción y la caducidad existen precisamente para que la inactividad prolongada del acreedor o de la administración no se traduzca en cargas perpetuas sobre el patrimonio de los particulares. Una medida cautelar administrativa que permanece inscrita por más de diez años sin gestión de cobro real convierte un instrumento procesal transitorio en una sanción patrimonial permanente, sin sustento legal ni utilidad recaudatoria, en contravía del derecho de propiedad del artículo 58, del principio de eficacia administrativa del artículo 209 y de la seguridad jurídica que irradia todo el ordenamiento.

El término máximo que fija el artículo 11 no premia al deudor, pues opera únicamente cuando la propia administración ha dejado de gestionar el cobro durante una década, con salvaguardas expresas para los procesos activos, y su parágrafo transitorio garantiza una aplicación gradual y ordenada respecto de las medidas ya vencidas, con un plazo de doce meses de verificación y depuración previa.

En la misma lógica, el traspaso a persona indeterminada del artículo 12 protege la buena fe del vendedor diligente, sujeto a requisitos estrictos de procedencia que impiden su uso abusivo, entre ellos el transcurso de al menos tres años desde la pérdida de la posesión, el paz y salvo por las multas y por el impuesto vehicular causados hasta la pérdida de la posesión acreditada, y la manifestación bajo juramento de las circunstancias que imposibilitan el traspaso ordinario.

Finalmente, el parágrafo 2º del artículo 6º armoniza la aplicación de los beneficios con el respeto de los derechos ciertos adquiridos por los operadores privados de patios y grúas, mediante la salvaguarda del equilibrio económico del contrato prevista en el artículo 27 de la Ley 80 de 1993, de suerte que el alivio al ciudadano no se traduce en el desconocimiento de acreencias de terceros.

6. IMPACTO FISCAL (ARTÍCULO 7º DE LA LEY 819 DE 2003)

El proyecto no ordena gasto público ni otorga beneficios tributarios en sentido estricto. Por el contrario, genera recaudo inmediato para los organismos de tránsito sobre una cartera de difícil cobro, reduce los costos de administración, vigilancia y pasivos ambientales de los patios y libera capacidad operativa de las autoridades de tránsito.

Desde la perspectiva del valor presente recuperable, los beneficios permiten transformar deuda irrecuperable en ingresos efectivos, con efectos adicionales de reducción de costos administrativos y judiciales, formalización de los ciudadanos y estímulo al cumplimiento voluntario. En términos de flujo de caja, el esquema decreciente concentra el recaudo en el primer trimestre de vigencia de la ley, lo que permite a los organismos de tránsito percibir ingresos ciertos e inmediatos en lugar de ingresos hipotéticos diferidos a lo largo de años de gestión coactiva de resultado incierto. El riesgo moral se mitiga con el carácter de única vez, la limitación temporal y la continuidad de los procesos de cobro para quienes no se acojan.

En todo caso, conforme a la jurisprudencia constitucional, en particular la Sentencia C-502 de 2007 y sus reiteraciones, la exigencia del análisis de impacto fiscal es una carga de racionalidad legislativa cuyo eventual incumplimiento por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público no constituye obstáculo para el trámite del proyecto.

7. CONFLICTO DE INTERÉS (ARTÍCULO 291 DE LA LEY 5ª DE 1992)

En cumplimiento del artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, se señala que la discusión y aprobación del presente proyecto no genera, en principio, conflictos de interés en los términos del artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, por tratarse de una normativa de carácter general, impersonal y abstracto, cuyos efectos serían aplicables a cualquier persona en el territorio nacional. En consecuencia, no se configura un beneficio particular, actual y directo en favor de ningún congresista, de su cónyuge o compañero permanente, ni de sus parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

Conforme lo ha precisado el Consejo de Estado en la sentencia 02830 del 16 de julio de 2019 de la Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, solo el interés directo, particular y actual configura la causal de desinvestidura. Lo anterior no exime a cada congresista del deber de examinar otras posibles causales de conflicto en las que pudiera estar incurso.

8. CONTENIDO DEL ARTICULADO

El proyecto consta de dieciséis (16) artículos organizados en seis capítulos. El Capítulo I, integrado por los artículos 1º y 2º, define el objeto y adiciona al artículo 2º de la Ley 769 de 2002 las definiciones de propietario, dueño o tenedor, presunto infractor e infractor.

El Capítulo II, integrado por los artículos 3º a 9º, establece la condición especial de pago de multas de tránsito con el esquema decreciente del cincuenta, del veinticinco y del quince por ciento y la condonación total de intereses, la extiende en idénticos términos a las multas por infracciones a las normas de transporte, consagra las exclusiones por embriaguez, sustancias psicoactivas y conductas delictivas, extiende los beneficios a los servicios de grúa y patios con un tope del setenta por ciento del valor comercial del vehículo y con salvaguarda del equilibrio económico de los contratos de operación, habilita acuerdos de pago hasta por doce meses, ordena la depuración de las obligaciones prescritas y regula el paz y salvo y el reporte al SIMIT y al RUNT. El

Capítulo III, integrado por el artículo 10, ordena la depuración de inventarios y la aplicación efectiva de la Ley 1730 de 2014 para la disposición final de los vehículos no retirados, respetando el término de permanencia del artículo 128 de la Ley 769 de 2002.

El Capítulo IV, integrado por los artículos 11 y 12, fija el término máximo de diez años de las medidas cautelares administrativas sobre vehículos automotores, con un párrafo transitorio que ordena la verificación y depuración gradual de las medidas ya vencidas, y eleva a rango legal el traspaso a persona indeterminada con requisitos estrictos de procedencia.

El Capítulo V, integrado por los artículos 13 y 14, adiciona los párrafos 3º, 4º y 5º al artículo 129 y el párrafo 4º al artículo 136 de la Ley 769 de 2002, en materia de responsabilidad del propietario, individualización del conductor, puestos de control y reducción de multa para personas jurídicas.

El Capítulo VI, integrado por los artículos 15 y 16, ordena la divulgación masiva de los beneficios y dispone la vigencia.

De los Honorables Congresistas,

CAMILO GÓMEZ

Representante a la Cámara - Departamento de Antioquia