

Bogotá D.C., septiembre de 2026.

Honorable Representante

HERNANDO GONZÁLEZ

Presidente Comisión Sexta Constitucional Cámara de Representantes.

Doctora

SANDRA BIBIANA ARISTIZÁBAL SALEG

Secretaría Comisión Sexta Constitucional Cámara de Representantes.

Ciudad

ASUNTO: Informe de ponencia para segundo debate
en Cámara al Proyecto de Ley No. 119 de 2025 Cámara.

Respetado presidente

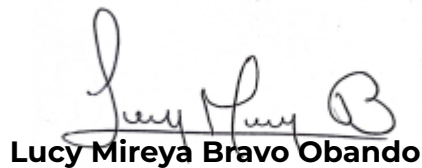
Atendiendo a lo dispuesto en los artículos 150, 153, y 156 de la Ley 5ª de 1992, y conforme a la designación hecha por la Mesa Directiva como ponente de esta iniciativa, me permito rendir informe de ponencia para segundo debate al proyecto de Ley No. 119 de 2025 Cámara *“Por medio de la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, estableciendo medidas respecto a grúas y parqueaderos y se dictan otras disposiciones”*.

De las y los Honorables Representantes,



Omar Francisco Vidal Rojas

Representante a la Cámara por Chocó
Coordinador ponente



Lucy Mireya Bravo Obando

Representante a la Cámara por Huila
Ponente

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO LEY N° 119 DE 2025 CÁMARA “POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE, ESTABLECIENDO MEDIDAS RESPECTO A GRÚAS Y PARQUEADEROS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

1. TRÁMITE DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA.

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

El día 11 de noviembre de 2025, este proyecto fue aprobado en la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, fui designado como ponente para primer debate. Tras el inicio de la legislatura 2026-2027, el 27 de agosto de 2026 se asignó el proyecto a los Representantes Omar Francisco Vidal Rojas y Lucy Mireya Bravo como ponentes por medio del oficio N° C.S.C.P. 3.6-400/2026 para presentar el informe de ponencia correspondiente al segundo debate del proyecto de ley

2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY.

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

3. JUSTIFICACIÓN NORMATIVA DEL PROYECTO DE LEY.

El principio de necesidad de las sanciones tiene fundamento en los artículos 6 y 29 de la Constitución Política de 1991. El artículo 6 superior prevé que “*Los particulares 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.

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

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

4. CONVENIENCIA DEL PROYECTO DE LEY.

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

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

que esa multa se paga para cumplir un fin social de mantener el orden y la seguridad vial.

LA SANCIÓN ADICIONAL QUE ENFRENTAN LOS CONDUCTORES Y PROPIETARIOS:

En Colombia se encuentra que cuando una persona comete una infracción como la de conducir un vehículo sin seguro obligatorio, infracción respecto la cual la multa cuesta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, que a valor corresponde (\$1.207.855), esa persona no solo está obligada a pagar esa sanción que busca corregir su comportamiento antijurídico (que transgrede 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 transgrede el principio de necesidad de las sanciones, pues además que el sancionado termina pagando un monto adicional y diferente al del valor de la multa que castiga su comportamiento antijurídico, es este valor adicional el que debe pagar de manera casi inmediata para retirar su vehículo, sin que pague la medida que si busca resocializar su comportamiento, siendo esta la principal y correctiva.

ALTOS COSTOS DE LOS SERVICIOS DE PARQUEADERO POR INMOVILIZACIÓN.

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

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

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

MUNICIPIO	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
MEDELLÍN	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

De los costos expuestos anteriormente, aunque disímiles entre sí, resulta válido afirmar que terminan obedeciendo a una sanción adicional al ciudadano, no a la prestación de un servicio, por eso es momento de generar una solución eficiente para

los conductores y propietarios de vehículos del país que ponga fin a estos cobros adicionales, que como se ha expuesto, terminan desincentivando el pago de la sanción.

Igualmente, se observa que pese a los altos costos por servicio de parqueadero, las condiciones físicas de 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, por lo cual, el presente proyecto de ley busca exigir un mínimo de condiciones que deban cumplir los parqueaderos que son autorizados para prestar este servicio, debiendo contar como mínimo con un suelo pavimentado y un techo que proteja y garantice las condiciones en las que fueron inmovilizados los vehículos.

Otro de los problemas que enfrentan los ciudadanos, respecto a los servicios de parqueadero cuando sus vehículos son inmovilizados, es que pese a que los vehículos pueden ser inmovilizaciones en días no hábiles, los parqueaderos no cuentan con atención al público los días no hábiles, lo que conlleva 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 pretende y merece ser solucionada con la presente iniciativa, pues los parqueaderos, si bien operados por privados, bajo un sentido de responsabilidad social empresarial, que en palabras de la Corte Constitucional se relaciona con la contribución al Estado en procura de la garantía de los Derechos Fundamentales de los ciudadanos como la solidaridad, se entiende que de manera justa en la prestación de su servicio deban estar obligados a disponer de los medios necesarios para que el vehículo pueda ser retirado cualquier día de la semana, con la necesaria consecuencia que en caso contrario el costo de parqueo sea gratuito, lo que implícitamente sería una sanción adicional, el hecho que obliguen a una persona a pagar días de parqueadero de manera obligatoria, reteniendo además arbitrariamente el bien sobre el que ejerce su derecho a la propiedad privada.

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

MUNICIPIO	ENTREGA DÍA NO HÁBIL	COBRA DÍAS NO HÁBILES
BOGOTÁ, 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 es posible observar, solo en algunos municipios de Colombia entregan vehículos inmovilizados en días inhábiles, 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.

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Cabe mencionar que en esta etapa el beneficio concurrirá con lo consagrado en el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito, bajo el cual se ha planteado para todas las infracciones de tránsito en cuanto al pago de sus sanciones, “Cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa dentro de los cinco (5) días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito o en un Centro de Enseñanza Automovilística o un Centro integral de atención debidamente registrados ante el RUNT...”. La diferenciación entre ambas medidas que serían inicialmente concurrentes es que el

costo de grúa y patios es un rubro adicional que deben sufragar los infractores solo en los tipos de infracción que generan inmovilización, por lo cual el beneficio loable pretendido en el presente proyecto de ley solo aplicaría y sería concurrente con el consagrado en el artículo 136, para las infracciones en las cuales la ley dispone la inmovilización.

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

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

La problemática inicial a la que se enfrenta el conductor es que 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 de la autoridad de tránsito en la respectiva audiencia por tratarse de un comparendo injustamente impuesto, no cuenta con los medios para que se le devuelva el dinero que pagó previamente por grúas y patios, situación que se corrige con el presente proyecto de ley.

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

SEGÚN EL ARTÍCULO 131 DEL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO, LAS INFRACCIONES QUE ACARREAN INMOVILIZACIÓN				
Categoría	Código	Descripción	Multa (SMLDV)	Valor UVB (2025)
B	B.1	Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.	8	\$ 322.095
B	B.2	Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.	8	\$ 322.095
B	B.3	Conducir sin placas o sin el permiso vigente expedido por la autoridad de tránsito.	8	\$ 322.095
B	B.4	Conducir con placas adulteradas.	8	\$ 322.095
B	B.5	Conducir con una sola placa o sin el permiso vigente expedido por la autoridad de tránsito.	8	\$ 322.095
B	B.6	Conducir con placas falsas.	8	\$ 322.095
B	B.7	No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo.	8	\$ 322.095
C	C.1	Presentar licencia de conducción adulterada o ajena.	15	\$ 603.928
C	C.2	Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.	15	\$ 603.928
C	C.3	Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito	15	\$ 603.928
C	C.14	Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente.	15	\$ 603.928

C	C.16	Conducir un vehículo escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios.	15	\$ 603.928
C	C.18	Conducir vehículo de servicio público con taxímetro dañado, sin sellos o con calibración vencida o adulterada, o sin cumplir normas.	15	\$ 603.928
C	C.20	Conducir vehículo de carga con materiales de construcción sin medidas de protección, higiene y seguridad.	15	\$ 603.928
C	C.21	No asegurar la carga para evitar que se caiga en la vía.	15	\$ 603.928
C	C.22	Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin requisitos.	15	\$ 603.928
C	C.27	Carga o pasajeros obstruyen visibilidad del conductor o control del vehículo.	15	\$ 603.928
C	C.35	No realizar revisión técnico-mecánica en el plazo o con fallas técnicas/emisiones, aunque se tenga certificado.	15	\$ 603.928
C	C.36	Transportar carga en contenedores sin dispositivos de sujeción adecuados.	15	\$ 603.928
D	D.1	Conducir sin haber obtenido la licencia.	30	\$ 1.207.855
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.

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

DEL COBRO POR EL RETIRO DEL CEPO

En algunas ciudades como Bogotá donde se implementa el dispositivo de bloqueo o “cepo” para imponer una sanción al conductor que estacione el vehículo transgrediendo la normatividad sobre las zonas de parqueo, se está utilizando la imposición de una sanción adicional consistente en el cobro por el retiro de ese dispositivo, cuestión que en nada guarda relación con la multa. Esa clase de

disposiciones que guardan relación con el espíritu de la iniciativa legislativa merecen ser modificadas.

Para el caso de Bogotá se tiene que el valor del retiro del cepo es de \$120.000 para el caso de carros y \$90.000 para el caso de motocicletas, y según la secretaría de movilidad mientras que en 2023 se instalaron 10.927 cepos, en 2024 la cifra subió a 23.625, lo que denota la utilización de esta herramienta y la necesidad de establecer ajustes normativos para corregir costos adicionales que deban asumir los ciudadanos.

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

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

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

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

Se establece entonces que para que la presente iniciativa beneficie al ciudadano Colombiano, pero además fortalezca las finanzas municipales, es necesario que concorra con la iniciativa de las autoridades de tránsito y los concejos municipales y distritales, que serán en últimas en respeto de sus facultades, las encargadas de que lo

consagrado en este proyecto de ley en beneficio de la ciudadanía, también le resulte más beneficioso a dichas autoridades, en el entendido de que las tarifas pagadas por concepto de grúas y patios sean justas y les permita en todo caso contar con un saldo a favor de lo pagado por la multa.

EL BAJO PORCENTAJE DE PAGO DE LAS MULTAS EN COLOMBIA.

Según información oficial suministrada por la Federación Nacional de Municipios, en 2024 se impusieron un total de 5.550.867 comparendos equivalentes a 4,08 billones de pesos, de los cuáles sólo 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 estos recursos ingresen de manera efectiva a sus cuentas.

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

VIGENCIA	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 orden de comparendo, y que a mayor tiempo transcurrido, menor es la posibilidad de pago de la sanción.

COMPARENDOS IMPUESTOS SIN INMOVILIZACIÓN 2024				
VIGENCIA	VALOR	CANTIDAD		
2024	\$ 2.271.624.303.261	3.870.212		
COMPARENDOS CON INMOVILIZACIÓN PAGADOS EN LOS PRIMEROS CINCO DÍAS HÁBILES				
VIGENCIA	DÍAS HÁBILES	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 DÍAS		\$ 609.253.692.849	1.022.393	26%
2024	MÁS 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 INMOVILIZACIÓN PAGADOS EN LOS PRIMEROS CINCO DÍAS HÁBILES				
VIGENCIA	DÍAS HÁBILES	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 DÍAS		\$ 281.445.673.251	323.421	19%
2024	MÁS 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.

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

DIFERENCIACIÓN PORCENTAJE DE PAGO DE LAS MULTAS QUE ACARREAN INMOVILIZACIÓN:

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

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

Como se expone, los bajos porcentajes de pago de multas en el país se agravan si se revisa de manera particular el comportamiento de pago individualizado de las infracciones que acarrean inmovilización, donde se tiene que solamente se paga el 27% de 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.

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

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

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

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

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

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

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

A su vez, anualmente, en Colombia prescriben alrededor de 362.439 multas, equivalentes a 216.000 millones de pesos, porque cumplieron 3 años desde su

imposición, cuestión que se cumple por cuanto los organismos de Tránsito no alcanzan a realizar todos los procesos de cobro coactivo, y muchas veces la persona no tiene patrimonio con el cual pueda responder por su obligación.

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

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

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

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

CANTIDAD DE VEHÍCULOS CON MÁS DE UN AÑO EN PATIOS			
MUNICIPIO	MOTOCICLETAS	LIVIANOS	TOTAL
BOGOTÁ, 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 liberarán 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 pretende la presente iniciativa.

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

DESTINACIÓN DE LOS RECURSOS PROVENIENTES DE INFRACCIONES.

El Artículo 160 del Código Nacional de Tránsito establece:

“De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a la ejecución de los planes y proyectos del sector movilidad, en aspectos tales como planes de tránsito, transporte y movilidad, educación, dotación de equipos, combustible, seguridad vial, operación e infraestructura vial del servicio de transporte público de pasajeros, transporte no motorizado, y gestión del sistema de recaudo de las multas (No puede ser superior al 10% del recaudo según el Artículo 7 de la norma precitada), salvo en lo que

corresponde a la Federación Colombiana de Municipios” (que también corresponde al 10% del recaudo SIMIT, según el artículo 10 del mismo código).

Paréntesis fuera del texto citado.

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 PUNIENDI:

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

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

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

La presente iniciativa también resulta ajustada al tenor de lo dispuesto por el tribunal que ejerce la salvaguarda de la Carta Política de 1991, puesto que como se expuso, en el país actualmente se contempla un muy bajo recaudo por concepto de multas, situación a la que se enfrentan las entidades territoriales, y que se busca corregir con 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.

5. IMPACTO FISCAL.

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

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

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

6. CIRCUNSTANCIAS O EVENTOS QUE PODRÍAN GENERAR CONFLICTOS DE INTERÉS

De conformidad con el Artículo 3 de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, "Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992 y se dictan otras disposiciones", que establece que tanto el autor del proyecto y el ponente dentro de la exposición de motivos, deberán incluir un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, sirviendo de guía para que los otros congresistas tomen una decisión en torno, si se encuentran incursos en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar.

En ese orden de ideas, el presente proyecto de ley, por ser de carácter general, no configura un beneficio particular, actual y directo para ningún congresista, ya que la misma tiene como propósito reformar la Ley 679 de 2002.. Finalmente, sobre los conflictos de interés resulta importante recordar lo señalado por el Consejo de Estado que, en la Sala Plena Contenciosa Administrativa del Honorable mediante Sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

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

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

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

- a. Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique*

normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

- b. Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.*
- c. Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil."*

7. TRÁMITE DEL PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES.

El 11 de noviembre de 2025, en el primer debate, fue aprobado el proyecto de Ley 119 de 2025. En dicha sesión se presentaron cuatro (4) proposiciones, de los representantes Daniel Carvalho e Irma Luz Herrera, de las cuales todas fueron acogidas dentro del proyecto de ley. Del total de proposiciones, tres (3) modificaban el artículo segundo del proyecto y una (1) el tercero.

Las proposiciones sobre el artículo 2do del proyecto se centraron en el parágrafo 6° del artículo 125 del Código de Tránsito, en la medida que establecen condiciones para que: (i) se reglamente el mecanismo mediante el cual se trasladan los costos por traslados de grúa y parqueadero a la administración cuando la multa se cancela en el primer día tras el comparendo. (ii) Añaden también responsabilidades respecto a los elementos extraviados, dañados o averiados; y (iii) exceptúan de la norma el pago de las multas B.4, C.2, C.35, D.1, D.2, D.4, D.5, D.7 del artículo 131 del Código de tránsito. Adicionalmente, se modificó el parágrafo 7° con una aplicación gradual y se añadió el 8° en la propuesta

Adicionalmente, en el marco del primer debate del proyecto de ley, intervinieron los representantes Hernando González y Ciro Antonio Rodríguez. Por un lado, el representante González advirtió sobre la falta de claridad en las cargas para los municipios. Señaló que, si no se cobran los servicios de parqueadero y grúa, las entidades territoriales deberán adquirir lotes y flota propia, o contratar servicios individuales por cada infracción. Asimismo, mostró preocupación por los trámites que se extienden hasta por dos meses mientras se realiza la audiencia pública. Por ello, enfatizó en la necesidad de precisar quién asume los costos si el conductor o propietario no paga.

Por su parte, el representante Rodríguez cuestionó la aplicación de los principios de necesidad y proporcionalidad. Aclaró que el comparendo es solo una citación y no la sanción formal, la cual se acepta directamente al acceder a los descuentos por pago anticipado. En cuanto a los costos de grúa y patios, sostuvo que son expensas necesarias del procedimiento y no cobros adicionales. Agregó que la división del costo en transportes simultáneos de vehículos requerirá de reglamentación posterior. Finalmente, consideró inconveniente eliminar el curso pedagógico, del que trata el actual artículo 127.

8. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta de la Cámara.	Texto propuesto para segundo debate ante la plenaria de la Cámara.	Justificación
<i>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</i>	Sin modificaciones	
ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente Ley tiene por objeto realizar algunas modificaciones al Código Nacional de Tránsito Terrestre, estableciendo medidas respecto al pago y funcionamiento de grúas y parqueaderos por inmovilización de vehículos en el país, con el fin de corregir prácticas injustas a las que se enfrentan los conductores y propietarios de vehículos inmovilizados, e incentivar el pago de la multa, fortaleciendo así las herramientas de las autoridades de tránsito municipales.	ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente Ley tiene por objeto realizar algunas modificaciones al Código Nacional de Tránsito Terrestre, estableciendo medidas respecto al pago y funcionamiento de grúas y parqueaderos por inmovilización de vehículos en el país, con el fin de corregir prácticas injustas a las que se enfrentan los conductores y propietarios de vehículos inmovilizados, e incentivar el pago de la multa, <u>transformar el modelo de inmovilización vehicular priorizando el bloqueo en sitio mediante cepo u otras tecnologías equivalentes frente al traslado a patios, y eliminar los esquemas contractuales de lucro desproporcionado en la prestación del servicio de grúas y patios</u> , fortaleciendo así las herramientas de las autoridades de tránsito municipales.	En la medida que se ha considerado que el proyecto busca brindar garantías a los ciudadanos en los algunos procesos con autoridades de tránsito, se ajusta el objeto en concordancia con las modificaciones subsecuentes al articulado.
ARTÍCULO 2º. Pago por	ARTÍCULO 2º. Pago por	Se incluyen los siguientes

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

ARTÍCULO 125. INMOVILIZACIÓN.

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

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

En todo caso, el ingreso del vehículo al lugar de inmovilización deberá hacerse previo inventario de los elementos contenidos en él y descripción del estado exterior. Este mismo procedimiento se hará a la salida del vehículo. En caso de diferencias entre el inventario de recibo y el de entrega, el propietario o administrador del

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 podrá ser bloqueado mediante cepo u otra tecnología equivalente, o 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.

Para la inmovilización se 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, cuando la infracción y las condiciones de seguridad vial así lo permitan. Únicamente cuando estas medidas no sean técnicamente viables, o cuando se trate de las infracciones de mayor riesgo, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se pague la multa por la infracción o se subsane la causa que le dio origen en el sitio en que se detectó la infracción.

Cuando la infracción no sea calificada como de mayor riesgo conforme se establece en el

cambios:

- I. Adiciona la priorización del cepo o tecnologías equivalentes al momento de inmovilizar vehículos, como garantía para el ciudadano que prevenga el uso injustificado de los patios, tal como se expone en la exposición de motivos.
- II. Se establecen criterios para el traslado de patios y se establecen los criterios para clasificar las infracciones meritorias de traslado y las que no.
- III. Se toma un inciso añadido al parágrafo 6º al parágrafo 2º por tener mayo concordancia con el artículo.
- IV. Se modifica sustancialmente el parágrafo 6º de tal forma que no se traslade la responsabilidad del pago a los municipios, como lo proponía el proyecto original, sino que se descuenta el valor de la multa. Esto con el fin de prevenir vicios de inconstitucionalidad conforme a los criterios que establece el artículo 90 de la Constitución en los cuales el Estado asume responsabilidad, así como se tienen en

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.	<u>inciso segundo, 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 cobro alguno por concepto 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.</u>	cuenta las observaciones elevadas por la comisión sobre el impacto para los municipios.
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 1º. El propietario o administrador del parqueadero autorizado utilizado para este fin, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción de las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio o parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta.	V. Se añade una nueva norma de tal manera que el incentivo del pago en un mismo día no resulte en un incentivo perverso que permita constantes infracciones que afecten los costos que adquiere la administración al inmovilizar.
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.	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.	VI. Se da un término específico para la reglamentación.
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 5°. 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 6°. La autoridad de tránsito correspondiente será responsable del pago de los costos por traslado con grúa y los costos por parqueadero solamente cuando la multa se cancele dentro del primer (1) día siguiente a la orden de comparendo, en los demás casos lo será el propietario del vehículo. En los casos en que, habiéndose cancelado la multa en el primer día, los costos de grúa y parqueadero superen el valor efectivamente recaudado con la multa, el propietario del vehículo será responsable del pago del valor excedente por este concepto. Todo lo anterior se realizará en el marco del debido proceso y de las actuaciones administrativas pertinentes, para lo cual el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente. Así mismo, en el caso de presentarse elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo, el propietario podrá realizar la reclamación ante el propietario o administrador del parqueadero, para lo cual el Gobierno nacional a	PARÁGRAFO 2°. 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. <u>En el caso de presentarse elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo, el propietario del mismo podrá realizar la reclamación ante el propietario o administrador del parqueadero. El Gobierno nacional, a través de la Superintendencia de Transporte o la entidad que haga sus veces reglamentará el procedimiento administrativo y trámite de la reclamación en el término de 6 meses.</u> PARÁGRAFO 3°. 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 4°. En el caso de	
--	---	--

través de la Superintendencia de Transporte o quien haga sus veces y en el término de 6 meses reglamentará el procedimiento administrativo y trámite que se llevará a cabo una vez radicada la reclamación. No obstante, el presunto infractor será responsable del pago de los costos por traslado con grúa y los costos por parqueadero por la comisión de las siguientes infracciones del artículo 131 de este código: B.4, C.2, C.35, D.1, D.2, D.4, D.5, D.7 y las infracciones del literal F que consagran la inmovilización como sanción. PARÁGRAFO 7º. Los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito correspondiente en resolución que determinará lo atinente. En todo caso se verificará que los parqueaderos utilizados para la inmovilización de vehículos cuenten con un suelo totalmente pavimentado y un techo que cubra todos los vehículos. Los parqueaderos aprobados contarán con un (1) año a partir de la entrada en vigencia de esta ley para cumplir con lo dispuesto en el presente párrafo. En el caso de que los parqueaderos utilizados para la inmovilización de vehículos sean de propiedad de una entidad territorial, la obligación de contar con el suelo pavimentado y un techo que cubra a los vehículos se realizará gradualmente. A partir del primer año de la entrada en vigencia de esta ley, las autoridades deberán cumplir con dicha obligación sobre el 50% del total del parqueadero; en el segundo año, deberán cumplir con dicha obligación con	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 <u>descontará del recaudo de la multa</u> los costos por traslado con grúa, y así como los costos por parqueadero solamente cuando la multa se <u>pague</u> cancela dentro del primer (1) día siguiente a la orden de comparendo. <u>En caso de haber un excedente, el mismo ingresará al presupuesto de la respectiva entidad territorial y se le dará la destinación establecida en el artículo 160. Si habiendo pagado la multa en el primer día y 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.</u> —e <u>En los demás casos, incluidos</u>	
--	---	--

el 100% del total del parqueadero.

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

aquellos en los que, en una misma jurisdicción, se reincida más de tres (3) veces en una infracción o se acumule más de tres (3) infracciones diferentes y en firme, lo será el presunto infractor propietario del vehículo será responsable del pago total de los costos de grúa y los costos por parqueadero. 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. **Igualmente, será responsable del pago los mismos costos por la comisión de las siguientes infracciones del artículo 131 de este código: B.4, C.2, C.35, D.1, D.2, D.4, D.5, D.7 y las infracciones del literal F que consagran la inmovilización como sanción.**

~~Todo lo anterior~~ **La aplicación de lo establecido en el presente parágrafo** se realizará en el marco del debido proceso y de las actuaciones administrativas **correspondientes** pertinentes, para lo cual el Ministerio de Transporte reglamentará **lo pertinente en el término de un (1) año.** ~~lo pertinente.~~

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

reclamación:

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

PARÁGRAFO 7º. Los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito correspondiente en resolución que determinará lo atinente. En todo caso se verificará que los parqueaderos utilizados para la inmovilización de vehículos cuenten con un suelo totalmente pavimentado y un techo que cubra todos los vehículos. Los parqueaderos aprobados, **tanto privados como los que sean de propiedad de una entidad territorial, adoptarán la obligación de pavimentación y techado de manera gradual.** contarán con un (1) año a partir de la entrada en vigencia de esta ley para cumplir con lo dispuesto en el presente párrafo:

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

	parqueadero. PARÁGRAFO 8°. La autoridad de tránsito deberá disponer de un mecanismo idóneo que permita efectuar el trámite de autorización y retiro del parqueadero de los vehículos que hayan sido inmovilizados cualquier día de la semana. Cuando dicho trámite no pueda realizarse en días no hábiles por ausencia de disponibilidad institucional, no se generará cobro alguno por concepto de parqueadero durante esos días, en tanto el propietario o el infractor no tuvo la posibilidad real y efectiva de realizar el trámite de autorización y retiro del vehículo. El cobro por parqueadero se aplicará únicamente a partir del primer día hábil siguiente, momento en el cual esté habilitado el trámite para el retiro del vehículo.	
ARTÍCULO 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.	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, <u>priorizando el uso del cepo u otra tecnología equivalente,</u> 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	Con el fin de garantizar la transparencia en los procesos que realizan las autoridades locales y de tránsito, se añade un nuevo inciso en el parágrafo 2° para prevenir mal uso de los recursos de contratación. Además, se incluyen normas específicas para la inversión de los recursos dispuestos en proporción de los servicios de los que trata la norma.

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	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. <u>En los contratos de concesión, asociación público-privada o cualquier otra modalidad contractual mediante la cual un particular preste estos servicios, la remuneración del contratista</u>	
---	--	--

deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.

El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso. El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta.

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

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

no podrá superar el cincuenta por ciento (50%) 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 estos contratos. Los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local dentro de este límite.

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

El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso. El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta.

Los costos por el retiro del equipo

proceder con la inmovilización de cada vehículo.	de bloqueo estarán a cargo de la respectiva autoridad de tránsito solamente cuando la multa se cancele dentro del primer día hábil siguiente a la orden de comparendo, en los demás casos lo será el propietario del vehículo. En los casos en que habiéndose cancelado la multa en el primer día, los costos por el retiro del equipo de bloqueo superen el valor efectivamente recaudado con la multa, el propietario del vehículo será responsable del pago del valor excedente por este concepto. PARÁGRAFO 4º. Para todo tipo de inmovilización el costo de la grúa será dividido de manera proporcional entre el número de vehículos transportados simultáneamente en una misma grúa. Se entregará un reporte al conductor o propietario del vehículo y a la autoridad de tránsito correspondiente que informe la capacidad de transporte simultáneo de vehículos en cada grúa, así como el tipo y número de vehículos transportados simultáneamente al momento de proceder con la inmovilización de cada vehículo.	
	(NUEVO) ARTÍCULO 4º. Notificación y protección del derecho de defensa en la declaratoria de abandono. Adiciónese un parágrafo 2 al artículo 128 de la Ley 769 de 2002, así: PARÁGRAFO 2º. Sin perjuicio de la publicación en periódico de amplia circulación de qué trata el presente artículo, el organismo de tránsito deberá notificar el listado de vehículos susceptibles de declaratoria de abandono al correo electrónico y número	Se añade un nuevo parágrafo con el fin de facilitar a los ciudadanos la notificación respecto a los vehículos que se encuentran en abandono.

	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.	
	(NUEVO) ARTÍCULO 5°. Adiciónese un párrafo al artículo 131 de la Ley 769 de 2002, Código nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará de la siguiente manera: PARÁGRAFO. El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte y con apoyo técnico de la Superintendencia de Transporte, reglamentará en el término de seis (6) meses las infracciones que, conforme a la clasificación del presente artículo, se consideren de mayor riesgo y ameriten el traslado a parqueadero sin priorización previa del uso del cepo u otras tecnologías equivalentes según lo establece el artículo 125 de la presente Ley.	Debido a la modificación del artículo 131 de la Ley 769 se añade un nuevo párrafo que permita al gobierno reglamentar la clasificación de las infracciones de las que trata el artículo 131 respecto a su riesgo para imponer cepos o trasladar a parqueaderos autorizados.
ARTÍCULO 4. Devolución pago por absolución. Adiciónese el Párrafo 4 al artículo 136 de la Ley 769 de 2002, Código nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará de la siguiente manera: PARÁGRAFO. La autoridad de tránsito deberá disponer de un medio idóneo para garantizar que encontrándose decisión en firme que absuelve al inculpado, sea exonerado de los costos o le sea devuelto el dinero pagado por concepto de grúa y parqueadero cuando esto proceda.	ARTÍCULO 6°. Devolución pago por absolución. Adiciónese el Párrafo 4 al artículo 136 de la Ley 769 de 2002, Código nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará de la siguiente manera: PARÁGRAFO. La autoridad de tránsito deberá disponer de un medio idóneo para garantizar que encontrándose decisión en firme que absuelve al inculpado, sea exonerado de los costos o le sea devuelto el dinero pagado por concepto de grúa y parqueadero cuando esto proceda.	Se ajusta la numeración

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 7°. 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 <u>respecto lo que corresponde a los pagos de grúa y parqueadero en los casos que se paguen las multas correspondientes dentro del primer (1) día siguiente a la orden de comparendo.</u> 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.	Se ajusta la numeración y la redacción en concordancia con el resto del articulado.
	(NUEVO) ARTÍCULO 8°. 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.	
ARTÍCULO 6°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	ARTÍCULO 9°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga <u>el parágrafo 2° del artículo 160 de la Ley 769 de 2002 y las demás</u> disposiciones que le sean contrarias.	Se ajusta la redacción para prevenir derogatorias tácitas.

9. PROPOSICIÓN.

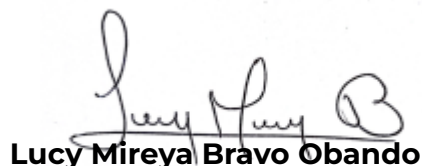
Por las anteriores consideraciones y haciendo uso de las facultades conferidas por el artículo 153 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir Ponencia Positiva y solicitar a la Honorable Plenaria de la Cámara de Representantes, dar segundo debate al Proyecto de Ley No. 119 de 2025 Cámara ***“Por medio de la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, estableciendo medidas respecto a grúas y parqueaderos y se dictan otras disposiciones.”***

De las y los Honorables Representantes.



Omar Francisco Vidal Rojas

Representante a la Cámara por Chocó



Lucy Mireya Bravo Obando

Representante a la Cámara por Huila



CONGRESO
DE LA REPÚBLICA
DE COLOMBIA



Coordinador ponente

Ponente

10. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE – CÁMARA.

PROYECTO DE LEY N° 119 de 2025

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

EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA

ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente Ley tiene por objeto realizar algunas modificaciones al Código Nacional de Tránsito Terrestre, estableciendo medidas respecto al pago y funcionamiento de grúas y parqueaderos por inmovilización de vehículos en el país, con el fin de corregir prácticas injustas a las que se enfrentan los conductores y propietarios de vehículos inmovilizados, e incentivar el pago de la multa, transformar el modelo de inmovilización vehicular priorizando el bloqueo en sitio mediante cepo u otras tecnologías equivalentes frente al traslado a patios, y eliminar los esquemas contractuales de lucro desproporcionado en la prestación del servicio de grúas y patios, fortaleciendo así las herramientas de las autoridades de tránsito municipales.

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

ARTÍCULO 125. INMOVILIZACIÓN. La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo podrá ser bloqueado mediante cepo u otra tecnología equivalente, o 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.

Para la inmovilización se 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, cuando la infracción y las condiciones de seguridad vial así lo permitan. Únicamente cuando estas medidas no sean técnicamente viables, o cuando se trate de las infracciones de mayor riesgo, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se pague la multa por la infracción o se subsane la causa que le dio origen en el sitio en que se detectó la infracción.

Cuando la infracción no sea calificada como de mayor riesgo conforme se establece en el inciso segundo, 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 cobro alguno por concepto 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.

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

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

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

En el caso de presentarse elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo, el propietario del mismo podrá realizar la reclamación ante el propietario o administrador del parqueadero. El Gobierno nacional, a través de la Superintendencia de Transporte o la entidad que haga sus veces reglamentará el procedimiento administrativo y trámite de la reclamación en el término de 6 meses.

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

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

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

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

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

PARÁGRAFO 6º. La autoridad de tránsito correspondiente descontará del recaudo de la multa los costos por traslado con grúa, así como los costos por parqueadero solamente cuando la multa se pague dentro del primer (1) día siguiente a la orden de comparendo. En caso de haber un excedente, el mismo ingresará al presupuesto de la respectiva entidad territorial y se le dará la destinación establecida en el artículo 160. Si habiendo pagado la multa en el primer día y 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.

En los demás casos, incluidos aquellos en los que, en una misma jurisdicción, se reincida más de tres (3) veces en una infracción o se acumule más de tres (3) infracciones diferentes y en firme, el presunto infractor será responsable del pago total de los costos de grúa y los costos por parqueadero. Igualmente, será responsable del pago los mismos costos por la comisión de las siguientes infracciones del artículo 131 de este código: B.4, C.2, C.35, D.1, D.2, D.4, D.5, D.7 y las infracciones del literal F que consagran la inmovilización como sanción.

La aplicación de lo establecido en el presente párrafo se realizará en el marco del debido proceso y de las actuaciones administrativas correspondientes, para lo cual el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente en el término de un (1) año.

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, tanto privados como los que sean de propiedad de una entidad territorial, adoptarán la obligación de pavimentación y techado de manera gradual.

A partir del primer año de la entrada en vigencia de esta ley, los parqueaderos autorizados deberán cumplir con dicha obligación sobre el 50% del total del

parqueadero; en el segundo año, deberán cumplir con dicha obligación con el 100% del total del parqueadero.

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

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

ARTÍCULO 127. DEL RETIRO DE VEHÍCULOS MAL ESTACIONADOS. La autoridad de tránsito, priorizando el uso del cepo u otra tecnología equivalente, 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.

En los contratos de concesión, asociación público-privada o cualquier otra modalidad contractual mediante la cual un particular preste estos servicios, la remuneración del contratista no podrá superar el cincuenta por ciento (50%) 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 estos contratos. Los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local dentro de este límite.

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

El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso. El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta.

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

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

ARTÍCULO 4º. Notificación y protección del derecho de defensa en la declaratoria de abandono. Adiciónese un parágrafo 2 al artículo 128 de la Ley 769 de 2002, así:

PARÁGRAFO 2º. Sin perjuicio de la publicación en periódico de amplia circulación de qué 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 5º. Adiciónese un párrafo al artículo 131 de la Ley 769 de 2002, Código nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará de la siguiente manera:

PARÁGRAFO. El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte y con apoyo técnico de la Superintendencia de Transporte, reglamentará en el término de seis (6) meses las infracciones que, conforme a la clasificación del presente artículo, se consideren de mayor riesgo y ameriten el traslado a parqueadero sin priorización previa del uso del cepo u otras tecnologías equivalentes según lo establece el artículo 125 de la presente Ley.

ARTÍCULO 6. Devolución pago por absolución. Adiciónese el Párrafo 4 al artículo 136 de la Ley 769 de 2002, Código nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará de la siguiente manera:

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

ARTÍCULO 7º. 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 respecto a los pagos de grúa y parqueadero en los casos que se paguen las multas correspondientes dentro del primer (1) día siguiente a la orden de comparendo.

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 8°. 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.

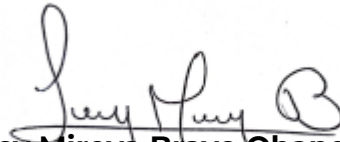
ARTÍCULO 9°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga el parágrafo 2° del artículo 160 de la Ley 769 de 2002 y las demás disposiciones que le sean contrarias.

De las y los Honorables Representantes.



Omar Francisco Vidal Rojas

Representante a la Cámara por Chocó
Coordinador ponente



Lucy Mireya Bravo Obando

Representante a la Cámara por Huila
Ponente