



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 1678

Bogotá, D. C., martes, 28 de noviembre de 2023

EDICIÓN DE 26 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 300 DE 2023 CÁMARA

por medio de la cual se dignifica el licenciamiento en el servicio militar obligatorio y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 14 de noviembre de 2023

Honorable,

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General

Cámara de Representantes

Asunto: Proyecto de Ley número 300 de 2023, por medio de la cual se dignifica el licenciamiento en el servicio militar obligatorio y se dictan otras disposiciones.

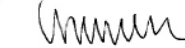
Respetado Secretario,

En nuestra condición de Congresistas de la República de Colombia, radicamos el presente proyecto de ley con el objeto de modificar la Ley 1861 de 2017, con la finalidad de dignificar el licenciamiento de quien prestó el servicio militar obligatorio para que, una vez llegue su licenciamiento reciba un salario mínimo mensual vigente en lugar de una dotación civil.

De tal forma, presentamos a consideración del Congreso de la República este proyecto de ley **por medio de la cual se dignifica el licenciamiento en el servicio militar obligatorio y se dictan otras disposiciones**, con el fin de iniciar con el trámite correspondiente y cumplir con las exigencias dictadas por la Constitución y la ley.

Cordialmente,


KATHERINE MIRANDA PEÑA
Representante a la Cámara por Bogotá
Partido Alianza Verde


DAVID LUNA SÁNCHEZ
Senador de la República
Partido Cambio Radical

PROYECTO DE LEY NÚMERO 300 DE 2023 CÁMARA

por medio de la cual se dignifica el licenciamiento en el servicio militar obligatorio y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. Esta Ley tiene como finalidad modificar literal b) del artículo 44 de la Ley 1861 de 2017, a tal fin que, los soldados, infantes de marina, soldados de aviación y auxiliares de policía o auxiliares del Cuerpo de Custodia del Inpec al momento de su licenciamiento reciban un salario mínimo mensual legal vigente, en lugar de una dotación de vestido civil, como mecanismo de retribución por la prestación del servicio militar obligatorio.

Artículo 2º. El literal b) del artículo 44 de la Ley 1861 de 2017 quedará así:

[...]

b) *Al momento de su licenciamiento, se proveerá al soldado, infante de marina, soldado de aviación y auxiliar de policía o auxiliar del Cuerpo de Custodia del Inpec, un salario mínimo mensual legal vigente, que estará a cargo del Ministerio de Defensa Nacional.*

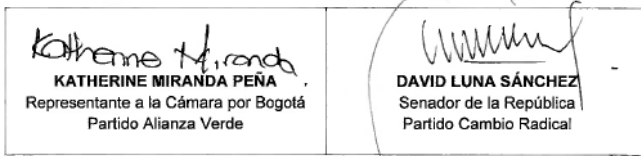
Lo correspondiente a los auxiliares del cuerpo de custodia del Inpec, estará a cargo del Inpec, o quien haga sus veces;

[...]

Parágrafo transitorio. Se ordena continuar con la ejecución y terminación de los contratos

o convenios que se encuentren vigentes cuando comience a regir la presente ley. No obstante, no podrá haber renovación o prórroga por lo que, una vez terminen estos, se aplicarán las disposiciones aquí contenidas.

Artículo 3°. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 300 DE 2023
CÁMARA**

por medio de la cual se dignifica el licenciamiento en el servicio militar obligatorio y se dictan otras disposiciones.

1. OBJETO

Esta Ley tiene como finalidad modificar literal b) del artículo 44 de la Ley 1861 de 2017, a tal fin que, los soldados, infantes de marina, soldados de aviación y auxiliares de policía o auxiliares del Cuerpo de Custodia del Inpec al momento de su licenciamiento reciban un Salario Mínimo Mensual Legal Vigente, en lugar de una dotación de vestido civil, como mecanismo de retribución por la prestación del servicio militar obligatorio.

Esta modificación responde a los grandes esfuerzos que realizan quienes prestan el servicio militar obligatorio, máxime cuando se exponen a riesgos físicos, psíquicos, cuando deben prestar el servicio. El Estado, en su obligación correlativa, puede incentivar a los jóvenes con un recurso económico que puede ser más valioso que una dotación civil.

2. JUSTIFICACIÓN

2.1. Ámbito de aplicación del proyecto de ley:

Este proyecto de ley beneficiará a más de 90.000 jóvenes que año a año, prestan el servicio militar obligatorio. Estas personas están en el inicio de su vida, pues están obligados quienes cumplen la mayoría de edad y hasta faltando un día para cumplir los veinticuatro (24) años, tal como lo señala el parágrafo del artículo 23 de la Ley 1861 de 2017.

CONSCRIPTOS						
Fuerza Pública	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ejército Nacional	64.386	62.158	29.909	81.028	64.599	60.000
Policía Nacional	18.793	18.177	15.641	20.841	15.144	16.394
Armada Nacional	7.634	7.656	7.492	6.840	8.949	5.964

CONSCRIPTOS						
Fuerza Pública	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Fuerza Aeroespacial colombiana	2.969	3.399	2.475	2.962	3.336	1.996
INPEC	2.189	2.400	1.241	2.184	2.204	1.891
Total	95.971	93.790	56.758	113.855	94.232	86.245

Fuente: Cuadro elaborado por las oficinas de la Representante Katherine Miranda Peña y David Luna Sánchez, con base en respuesta remitida por el Ministerio de Defensa Nacional¹ e Inpec, 2023².

Así las cosas, una vez finalicen la prestación del servicio militar obligatorio, después de estar en las filas por 12 o 18 meses (los jóvenes bachilleres prestan el servicio militar por 12 meses y quienes no lo sean, entrarán a las filas por 18 meses, de acuerdo con el artículo 13 de la Ley 1861 de 2017), ya no recibirán una dotación civil que equivale a un salario mínimo mensual vigente, en concordancia con el literal b) del artículo 44 de la Ley 1861 de 2017, sino que, por el contrario, recibirán el Salario Mínimo Mensual Vigente en su licenciamiento.

2.2. Dignidad en el licenciamiento en el servicio militar obligatorio

Modificar el literal b) del artículo 44 de la Ley 1861 de 2017 para que, quienes presenten el servicio militar obligatorio reciban un salario mínimo mensual vigente en lugar de una dotación civil por ese mismo valor, representa un incentivo para estos jóvenes. Asimismo, responde a la obligación correlativa que tiene el Estado de garantizar medidas que retribuyan sus grandes esfuerzos por la exposición a tantos riesgos físicos y psíquicos.

La Corte Constitucional, en sentencias como la T-396 de 2013, ha mencionado que:

“Dado que las labores de índole militar demandan grandes esfuerzos que entrañan la constante exposición a riesgos tanto físicos como psíquicos, resultando la integridad física y mental de los miembros que integran las Fuerzas Militares y de Policía seriamente comprometidas, recae sobre el Estado la obligación correlativa de propugnar por la protección y el cuidado de su salud y la vida en condiciones dignas, incluyendo a quienes prestan el servicio militar, pues si bien ellos no tienen una relación laboral o profesional con las instituciones, se encuentran al servicio de estas en cumplimiento de un deber constitucional”.

En conclusión, este cambio en la norma representaría un esfuerzo por dignificar la labor de quienes exponen sus vidas. Adicionalmente, podrán recibir en su integridad el dinero destinado para ello, toda vez que, entregar una dotación civil le representa a las Fuerzas Armadas y al Inpec contrataciones con terceros, quienes deben, evidentemente, recibir una ganancia por esta actividad, como se muestra a continuación:

¹ Ministerio de Defensa Nacional, 07 de noviembre de 2023, Radicado número RS20231107130507.
² Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, 08 de noviembre de 2023, Radicado: 2023EE0214879.

ARMADA NACIONAL:

ANEXO "B" RESPUESTA NACIONAL TERCERO							
No. CTOAD.C	OBJETO	VALOR TOTAL	FECHA PERFECCIONAMIENTO	PLAZO DE EJECUCION	CONTRATISTA	ESTADO	FECHA DE ENTREGA A SATISFACCION
OC 1444	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (CALZADO)	\$ 2.816.865.726,82	20/02/17	30/11/17	Inversiones Sara de Colombia S.A.S.	EJECUTADO LEY 48 DE 1993	20/02/17
OC 1448	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (CALZADO)	\$ 1.105.185.522,61	20/02/17	30/11/17	Inversiones Sara de Colombia S.A.S.	EJECUTADO LEY 48 DE 1993	20/02/17
OC 2036	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (VESTUARIO)	\$ 629.982.10,00	21/09/17	31/03/18	Inversiones Sara de Colombia S.A.S.	EJECUTADO LEY 1881 DE 2017	21/09/17
OC 2036	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (CALZADO)	\$ 204.539.590,00	21/09/2017	30/03/2018	Inversiones Sara de Colombia S.A.S.	EJECUTADO LEY 1881 DE 2017	21/09/2017
OC 2137	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (CALZADO)	\$ 85.283.400,00	25/10/2017	30/03/2018	Inversiones Sara de Colombia S.A.S.	EJECUTADO LEY 1881 DE 2017	25/10/2017
O.C 2027-2018	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (CALZADO)	\$ 1.407.498.919,79	5/03/2018	10/12/2018	INVERSIONES SARHEM DE COLOMBIA S.A.S.	EJECUTADO LEY 1881 DE 2017	5/03/2018
O.C 2028-2018	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (CALZADO)	\$ 3.294.013.280,10	14/03/2018	10/12/2018	INVERSIONES SARHEM DE COLOMBIA S.A.S.	EJECUTADO LEY 1881 DE 2017	14/03/2018
O.C 3406-2018	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (CALZADO)	\$ 1.308.172.428,15	5/12/2018	16/03/2019	INVERSIONES SARHEM DE COLOMBIA S.A.S.	EJECUTADO LEY 1881 DE 2017	5/12/2018
O.C 3406-2018	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (CALZADO)	\$ 895.669.698,39	5/12/2018	16/03/2019	INVERSIONES SARHEM DE COLOMBIA S.A.S.	EJECUTADO LEY 1881 DE 2017	5/12/2018
O.C 3707-2019	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (CALZADO)	\$ 1.245.519.217,00	6/04/2019	26/09/2019	INVERSIONES SARHEM DE COLOMBIA S.A.S.	EJECUTADO LEY 1881 DE 2017	6/04/2019
O.C 3708-2019	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (CALZADO)	\$ 531.647.188,89	6/04/2019	26/09/2019	INVERSIONES SARHEM DE COLOMBIA S.A.S.	EJECUTADO LEY 1881 DE 2017	6/04/2019
O.C 3826-2019	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (CALZADO)	\$ 452.144.463,97	24/05/2019	30/09/2019	INVERSIONES SARHEM DE COLOMBIA S.A.S.	EJECUTADO LEY 1881 DE 2017	24/05/2019
O.C 3826-2019	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (CALZADO)	\$ 1.085.028.591,72	24/05/2019	30/09/2019	INVERSIONES SARHEM DE COLOMBIA S.A.S.	EJECUTADO LEY 1881 DE 2017	24/05/2019
O.C 3868-2019	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (CALZADO)	\$ 405.164.210,50	25/07/2019	5/12/2019	INVERSIONES SARHEM DE COLOMBIA S.A.S.	EJECUTADO LEY 1881 DE 2017	25/07/2019
O.C 3868-2019	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (CALZADO)	\$ 945.461.873,54	25/07/2019	5/12/2019	INVERSIONES SARHEM DE COLOMBIA S.A.S.	EJECUTADO LEY 1881 DE 2017	25/07/2019
O.C 4567-2020	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (CALZADO)	\$ 802.218.960,00	10/03/2020	15/12/2020	INVERSIONES SARHEM DE COLOMBIA S.A.S.	EJECUTADO LEY 1881 DE 2017	10/03/2020
O.C 4768-2020	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (CALZADO)	\$ 6.899.790.427,75	27/04/2020	15/12/2020	INVERSIONES SARHEM DE COLOMBIA S.A.S.	EJECUTADO LEY 1881 DE 2017	27/04/2020
O.C 5869-2020	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (CALZADO)	\$ 302.499.991,54	27/11/2020	31/09/2021	INVERSIONES SARHEM DE COLOMBIA S.A.S.	EJECUTADO LEY 1881 DE 2017	27/11/2020
O.C 6720-2021	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (CALZADO)	\$ 2.048.614.019,08	13/04/2021	15/12/2021	INVERSIONES SARHEM DE COLOMBIA S.A.S.	EJECUTADO LEY 1881 DE 2017	13/04/2021
O.C 6720-2021	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (CALZADO)	\$ 4.254.846.781,48	7/05/2021	15/12/2021	INVERSIONES SARHEM DE COLOMBIA S.A.S.	EJECUTADO LEY 1881 DE 2017	7/05/2021
O.C 6887-2022	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (CALZADO)	\$ 2.015.173.503,92	15/03/2022	14/10/2022	INVERSIONES SARHEM DE COLOMBIA S.A.S.	EJECUTADO LEY 1881 DE 2017	15/03/2022
O.C 6887-2022	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (CALZADO)	\$ 3.024.418.202,00	5/04/2022	15/10/2022	INVERSIONES SARHEM DE COLOMBIA S.A.S.	EJECUTADO LEY 1881 DE 2017	5/04/2022
O.C 6813-2022	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (CALZADO)	\$ 425.461.760,00	31/10/2022	16/04/2023	INVERSIONES SARHEM DE COLOMBIA S.A.S.	EJECUTADO LEY 1881 DE 2017	31/10/2022
O.C 10176-2022	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (CALZADO)	\$ 3.743.876.164,00	19/10/2022	16/04/2023	INVERSIONES SARHEM DE COLOMBIA S.A.S.	EJECUTADO LEY 1881 DE 2017	19/10/2022
REPARO-CORRAL-2023	ADQUISICION DOTACION DE LEY 1851/17 PARA INFANTES DE MARINA REGULARES E INFANTES DE MARINA REGULARES (CALZADO)	\$ 4.657.805.350,00	20/09/2023	5/01/2024	INVERSIONES SARHEM DE COLOMBIA S.A.S.	EJECUTADO LEY 1881 DE 2017	20/09/2023

Fuente: Cuadro extraído de la respuesta proporcionada por el Ministerio de Defensa Nacional, 2023³.

EJÉRCITO NACIONAL:

IT	EMPRESAS	PRESUPUESTO POR AÑO-2017	PRESUPUESTO POR AÑO-2018	PRESUPUESTO POR AÑO-2019	PRESUPUESTO POR AÑO-2020	PRESUPUESTO POR AÑO-2021	PRESUPUESTO POR AÑO-2022	PRESUPUESTO POR AÑO-2023
805.022.29	QUEST S.A.S.							
805.022.29	NCS S.A.S.							
801.082.27	UNION TEMPORAL AL MODA CASUAL							
801.946.90	UNION TEMPORAL AL MODA Y MODA							
	TOTAL	31.189.170.130	30.938.974.158	45.271.077.295	33.492.763.099	46.844.624.700	52.236.465.706	48.474.770.325

Tabla N° 1 Oficio Radicado N° 202311102904003 MDN-COFGM-COECJ-SECEJ-JEMGF COPER-DIFER-29 de 61

Fuente: Cuadro extraído de la respuesta proporcionada por el Ministerio de Defensa Nacional, 2023⁴.

FUERZA AEREA:

ORDEN DE COMPRA	CONTRATISTA	FECHA ADJUDICACION	PLAZO DE EJECUCION	VALOR
22361 VESTUARIO	UNION TEMPORAL MODA CASUAL	22/11/2017	15/12/2017	430.629.194,16
22360 CALZADO	UNION TEMPORAL MODA CASUAL	22/11/2017	15/12/2017	93.150.158,72
23054 VESTUARIO	UNION TEMPORAL MODA CASUAL	4/12/2017	15/12/2017	210.099.274,88
25344 VESTUARIO	UNION TEMPORAL DOTAMUNDO 2016	7/02/2018	31/10/2019	2.562.582.019,48
25427 CALZADO	UNION TEMPORAL DOTAMUNDO 118	9/02/2018	31/10/2019	1.167.547.889,20
40465 VESTUARIO	UNION TEMPORAL DOTAMUNDO 2016	3/09/2019	15/12/2020	2.556.594.290,37
40263 CALZADO	UNION TEMPORAL DOTAMUNDO 118	26/08/2019	15/12/2020	1.161.565.761,00
65001 CALZADO	INVERSIONES SARHEM SAS	3/03/2021	15/11/2021	176.453.200,00
65816 VESTUARIO	INVERSIONES SARHEM SAS	18/03/2021	15/11/2021	1.048.239.484,00
78183 CALZADO	INVERSIONES SARHEM SAS	22/10/2021	30/07/2022	338.732.095,00
81188 VESTUARIO	UNION TEMPORAL COLOR MODA	29/11/2021	30/07/2022	1.295.942.719,55
98407 VESTUARIO	UNION TEMPORAL COLOR MODA	1/11/2022	17/04/2023	2.555.720.138,60
155-06-A-COFAC-DILOS-2023	ROOTT + CO S.A.S	11/10/2023	15/10/2024	3.417.679.997,00

Fuente: Cuadro extraído de la respuesta proporcionada por el Ministerio de Defensa Nacional, 2023⁵.

3 Ibidem.
4 Ibidem.
5 Ibidem.

POLICIA NACIONAL:

EJECUCION NRO.	CONTRATO	CONTRATISTA	VALOR DEL CONTRATO	VALOR TOTAL ANUAL	VALOR SALARIO ANUAL
2017	14114	Confeccciones Páez S.A	\$ 26.558.083,94	\$ 26.558.083,94	N/A
	14113	Inversiones Sara de Colombia S.A.S.	\$ 12.966.710.578,36	\$12.966.710.578,36	N/A
	14115	Omar Vanegas Nieto.	\$ 118.229.533,91	\$ 118.229.533,91	N/A
	14184	Inversiones Sara de Colombia S.A.S.	\$ 1.272.602.184,00	\$ 1.272.602.184,00	N/A
2018	25351	Inversiones Sara de Colombia S.A.S.	\$3.683.668.300,20	\$3.683.668.300,20	\$ 781.242,00
2019	35503	SARHEM de Colombia S.A.S.	\$ 307.302.132,96	\$	\$ 828.116
	35504	SARHEM de Colombia S.A.S.	\$ 7.700.168.831,80	8.007.470.964,76	\$
2020	48016	SARHEM de Colombia S.A.S.	\$ 4.245.610.119,00	\$	\$
	56791	SARHEM de Colombia S.A.S.	\$ 3.916.480.969,00	\$	\$ 877.802,00
2021	55300	Colmy LTDA	\$ 169.277.500,00	\$ 9.301.473.248,00	\$
	54055	SARHEM de Colombia S.A.S.	\$ 970.104.660,00	\$	\$
	65477	SARHEM de Colombia S.A.S.	\$ 525.788.172,00	\$	\$
	65478	SARHEM de Colombia S.A.S.	\$ 2.306.805.480,00	\$ 10.828.585.484,00	\$ 908.526,00
2022	74589	SARHEM de Colombia S.A.S.	\$ 6.548.880.008,00	\$	\$
	70666	SARHEM de Colombia S.A.S.	\$ 1.972.899.996,00	\$	\$
2023	87460	SARHEM de Colombia S.A.S.	\$ 5.396.173.606,54	\$	\$
	87461	SARHEM de Colombia S.A.S.	\$ 2.378.486.320,00	\$	\$ 1.000.000,00
	90191	SARHEM de Colombia S.A.S.	\$ 9.390.518.309,00	\$ 22.786.690.635,54	\$
	90192	SARHEM de Colombia S.A.S.	\$ 5.621.512.400,00	\$	\$
	113433	SARHEM de Colombia S.A.S.	\$ 428.400.000,00	\$ 2.192.598.895,20	\$ 1.160.000,00
	113434	SARHEM de Colombia S.A.S.	\$ 431.970.000,00	\$	\$
	113435	YUBARTA S.A.S.	\$ 1.098.988.895,20	\$	\$
	113436	SARHEM de Colombia S.A.S.	\$ 233.240.000,00	\$	\$
			\$ 71.710.376.079,91	\$ 71.710.376.079,91	\$

Fuente de información: mediante correo electrónico dlif.guan@policia.gov.co del 20/10/2023.

Fuente: Cuadro extraído de la respuesta proporcionada por el Ministerio de Defensa Nacional, 2023⁶.

INPEC:

AÑO	contratista	VALOR CONTRATO	PERFECCIONAMIENTO	DURACION CTO	ENTREGA DOTACION
2018	Confeccciones PAEZ	126.063.293,75	06/08/2018	148	Agosto a diciembre
	Ut color y moda	269.415.410	06/08/2018	148	Agosto a diciembre
2019	Ut moda casual	\$ 27.311.721,45	14/03/2019	292 días	Mayo - junio
	Ut moda casual	\$ 317.123.446,35	14/03/2019	292 días	Mayo - junio
2018	Confeccciones PAEZ	\$ 14.622.012,57	13/4/2020	262 días	Junio Agosto
	UT color y moda	\$ 179.156.952,00	21/7/2020	173 días	Agosto
	Dotación integral	\$ 26.812.851,92	24/7/2020	160 días	Agosto
	UT color y moda	\$ 487.579.542,00	8/9/2020	104 días	Septiembre
	Dotación integral	\$ 26.475.959,88	28/9/2020	63 días	octubre
	Inversiones sarhem de Colombia	\$ 484.404.420,00	25/11/2020	35 días	Noviembre
	Inversiones sarhem de Colombia	\$ 27.504.000,00	17/12/2020	14 días	diciembre
2021	Dotación integral	\$ 83.353.222,16	04/05/2021	225 días	Junio a diciembre
	UT color y moda	\$ 1.534.730.444	31/05/2021	214 días	Junio, septiembre y diciembre
2022	UT color y moda	\$ 2.248.070.000	05/05/2023	234 días	Mayo a diciembre
	Inversiones sarhem de Colombia	\$ 105.930.000	04/03/2022	301 días	Abril a diciembre
2023	UT textimoda	\$ 121.255.380	15/09/2023	76 días	Octubre a noviembre
	UT textimoda	\$ 2.450.401.400	19/09/2023	72 días	Octubre a noviembre

Fuente: Cuadro extraído de la respuesta proporcionada por el Ministerio de Inpec, 2023⁷.

6 Ibidem.
7 Ibidem.

2.3. Sobre la inversión económica en la dotación civil:

INVERSIÓN ECONOMICA EN LA DOTACIÓN CIVIL PARA EL LICENCIAMIENTO DE QUIENES PRESTARON EL SERVICIO MILITAR OBLIGATORIO						
Fuerza Pública	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ejército Nacional	30.938.973.158	45.271.077.295	33.492.763.999	46.844.694.780	52.236.465.708	48.479.770.325
Policía Nacional	3.683.668.300	8.007.470.964	9.301.473.248	10.828.585.484	22.786.690.635	0 ⁸
Armada Nacional ⁹	7.374.869.992	7.374.869.992	7.374.869.992	7.374.869.992	7.374.869.992	7.374.869.992
Fuerza Aeroespacial colombiana ¹⁰	1.169.156.37	1.169.156.37	1.169.156.37	1.169.156.37	1.169.156.37	1.169.156.37
INPEC	1.769.999.904	1.547.917.130	1.720.501.601	1.600.849.186	2.306.000.000	3.021.050.000
Total	43.767.511.354	62.201.335.381	51.889.608.840	66.648.999.442	84.704.026.335	58.875.690.317

Fuente: Cuadro elaborado por las oficinas de la Representante Katherine Miranda Peña y David Luna Sánchez, con base en respuesta remitida por el Ministerio de Defensa Nacional¹¹ e Inpec, 2023¹².

3. IMPACTO FISCAL

En atención a lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, indicamos que, el presente proyecto de ley no contiene un impacto fiscal, teniendo en cuenta que, la Fuerza Pública y el Inpec actualmente ordena el gasto dirigiéndolo a la dotación civil para el licenciamiento de quienes culminan la prestación del servicio militar obligatorio.

En ese sentido, como esta iniciativa legislativa solo modifica la destinación de ese dinero no para una dotación civil sino para la entrega del dinero a quien fue conscripto, se indica que no hay impacto fiscal ni modificación en el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

4. CONFLICTO DE INTERESES

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 3° de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992, se hacen las siguientes consideraciones:

Se estima que de la discusión y aprobación del presente Proyecto de Ley no podría generarse un conflicto de interés en consideración al interés particular, actual y directo de los congresistas, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, por cuanto se tratan de disposiciones de carácter general.

⁸ En respuesta del 07 de noviembre de 2023 Radicado número RS20231107130507, el Ministerio de Defensa Nacional informó que la Policía Nacional no aportó respuesta sobre el año en curso.

⁹ En respuesta del 07 de noviembre de 2023 Radicado número RS20231107130507, el Ministerio de Defensa Nacional informó que la Armada Nacional respondió que, desde el 2017 hasta la fecha, se ha gastado por concepto de dotación civil del que habla el literal b) del artículo 44 de la Ley 1861 de 2017, la suma de: \$44.249.219. 947, por lo que el valor que corresponde a los años 2018-2023 son una división que suma este valor.

¹⁰ En respuesta del 07 de noviembre de 2023 Radicado número RS20231107130507, el Ministerio de Defensa Nacional informó que la Fuerza Aeroespacial colombiana respondió que, desde el 2017 hasta la fecha, se ha gastado por concepto de dotación civil del que habla el literal b) del artículo 44 de la Ley 1861 de 2017, la suma de: 7.014.936.221, por lo que el valor que corresponde a los años 2018-2023 son una división que suma este valor.

¹¹ *Ibidem*.

¹² *Ibidem*.

Sobre este asunto ha señalado el Consejo de Estado (2019):

“No cualquier interés configura la causal de desinversión en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se le 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”¹³.

De igual forma, es pertinente señalar lo que la Ley 5ª 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”.

Beneficioparticular: 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.

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

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”.

Se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992

¹³ Consejo de Estado. Sala Especial de Decisión 6. Radicado: 2019-02830-00. Magistrado Ponente: Carlos Enrique Moreno Rubio.

modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales.

5. BIBLIOGRAFÍA

Consejo de Estado. Sala Especial de Decisión 6. Radicado: 2019-02830-00. Magistrado Ponente: Carlos Enrique Moreno Rubio.

Corte Constitucional, Sentencia T-396 de 2013, Magistrado Ponente: Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.

Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario (Inpec), 8 de noviembre de 2023, Radicado: 2023EE0214879

Ministerio de Defensa Nacional, 7 de noviembre de 2023, Rad No: RS20231107130507.

6. CONTENIDO DE LA INICIATIVA

La iniciativa que se somete a consideración del Congreso de la República, contiene en su texto tres (3) artículos.

El artículo 1º, se ocupa de describir el objetivo del proyecto.

El artículo 2º, se ocupa de modificar el literal b) del artículo 44 de la Ley 1861 de 2017.

El artículo 3º, contiene la vigencia y derogaciones.

Cordialmente,

 KATHERINE MIRANDA PEÑA Representante a la Cámara por Bogotá Partido Alianza Verde	 DAVID LUNA SÁNCHEZ Senador de la República Partido Cambio Radical
---	---

CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 14 de Noviembre del año 2023
 Ha sido presentado en este despacho el
 Proyecto de Ley X Acto Legislativo _____
 No. 300 Con su correspondiente
 Exposición de Motivos, suscrito Por: _____

SECRETARIO GENERAL

PROYECTO DE LEY NÚMERO 301 DE 2023 CÁMARA

por la cual se establecen medidas sobre la inmovilización de vehículos y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., agosto de 2023.

Honorable Senador

IVÁN LEONIDAS NAME VÁSQUEZ

Presidente

Senado de la República

Ciudad

Asunto: Radicación Proyecto de Ley número 301 de 2023 Cámara, por la cual se establecen medidas sobre la inmovilización de vehículos y se dictan otras disposiciones.

Respetado Presidente,

De conformidad con lo establecido en la Ley 5ª de 1992, presentamos a consideración del honorable Congreso de la República de Colombia el proyecto de ley que se adjunta al presente y que tiene como objeto la adopción de medidas respecto de la inmovilización de vehículos en el país y se dictan otras disposiciones.

Atentamente,


ALEJANDRO VEGA PÉREZ
 Senador de la República

PROYECTO DE LEY NÚMERO 301 DE 2023 CÁMARA

por la cual se establecen medidas sobre la inmovilización de vehículos y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer medidas respecto de la inmovilización de vehículos en el país a fin de mejorar los servicios de transporte de vehículos a los patios de inmovilización de vehículos y de parqueadero en estos lugares.

Artículo 2º. Adiciónese un inciso al artículo 2º del a la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre:

Artículo 2º. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: (...)

Patios: Lugar público o privado previamente autorizado, destinado al estacionamiento de vehículos que son inmovilizados por orden de autoridad competente.

Artículo 3º. Modifíquese el artículo 72 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

Artículo 72. Remolque de vehículos Solamente se podrán remolcar vehículos, cuya estabilidad así lo permita, por medio de una grúa destinada a tal fin.

En caso de una urgencia, un vehículo varado en vía urbana podrá ser remolcado por otro vehículo, sólo para que despeje la vía.

Los vehículos tipo motocicletas no podrán ser remolcados, su traslado solo podrá hacerse en vehículos que cuenten con mecanismos que permitan asegurarlos individualmente.

En vías rurales, un vehículo diferente de grúa podrá remolcar a otro tomando las máximas precauciones y teniendo en cuenta las siguientes reglas:

Cuando el vehículo es halado por medio de cable, la distancia entre los dos (2) vehículos debe estar entre tres (3) y cuatro (4) metros.

Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados si no mediante una barra o un dispositivo especial.

No se hará remolque en horas de la noche, excepto con grúas.

El vehículo remolcado deberá portar una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas.

No se podrá remolcar más de un (1) vehículo a la vez. Cuando se trate de transporte de vehículos sobre planchones o similares deberá hacerse asegurando de forma individual cada vehículo de manera que se garantice la integridad de cada uno.

Artículo 4°. Modifíquese el artículo 125 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

Artículo 125. Inmovilización. *La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, 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, o bloqueado a través de los llamados Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad, previa suscripción de la orden de comparendo que corresponda.*

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

En todo caso, el ingreso del vehículo al lugar de inmovilización deberá hacerse previo inventario de los elementos contenidos en él y descripción del estado exterior. Este mismo procedimiento se hará a la salida del vehículo. En caso de diferencias entre el inventario de recibo y el de entrega, el propietario o administrador del parqueadero autorizado incurrirá en multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y, adicionalmente, deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo en un plazo máximo improrrogable de dos (2) meses, contados a partir del día hábil siguiente a la fecha de radicación de la solicitud. En dicho plazo deberá pagarse al afectado el valor del importe de los elementos no entregados y/o las reparaciones que fueren necesarias. En caso de incumplimiento del plazo aquí señalado, se generarán intereses a la tasa máxima establecida por el Banco de la República, a partir del día siguiente al cumplimiento de dicho término.

Sobre la decisión que tome el propietario o administrador del patio procederán los recursos

contemplados en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo para los actos administrativos de carácter particular, sin perjuicio de las acciones judiciales a las que tiene derecho el afectado. El recurso de apelación será resuelto por la entidad contratante cuando se trate de patios administrados por particulares.

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.*

Parágrafo 3°. *Para la entrega del vehículo la autoridad u organismo de tránsito garantizarán el retiro del vehículo una vez subsanada la falta y se acrediten los requisitos para el retiro. La utilización de mecanismos como turnos o citas deberá garantizar que el infractor sea atendido el mismo día.*

Parágrafo 4°. *Las autoridades u organismos de tránsito deberán disponer mecanismos de atención que permitan autorizar la salida de los patios de los vehículos que hayan sido inmovilizados el día viernes o los fines de semana. En caso de no contar con medios para hacerlo, el costo del parqueo el primer fin de semana en los patios será gratuito.*

Artículo 5°. Modifíquese el artículo 127 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

Artículo 127. Del bloqueo o 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 y no se procederá al traslado del vehículo a los patios. En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, este será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de traslado y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente.*

Parágrafo 1°. *Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente en el lugar en donde se ha cometido la infracción, incluso si ya fue puesto en la grúa o vehículo de transporte hacia los patios, la autoridad de tránsito impondrá el comparendo respectivo, ordenará la movilización del vehículo, mediante el descenso de la plataforma, desenganche, o lo que aplique según sea el mecanismo de inmovilización empleado, y no se procederá al traslado del vehículo a los patios ni aplicarán costos distintos a la sanción económica si así se prevé en la normatividad vigente respecto de la infracción cometida. En ningún caso podrán efectuarse cobros*

por concepto de subida o bajada del vehículo en el que se pretendía efectuar el traslado a los patios.

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

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

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

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

La Superintendencia de Transporte vigilará lo correspondiente a los cobros por el retiro del equipo de bloqueo.

Artículo 6º. Modifíquese el artículo 128 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

Artículo 128. Disposición de los vehículos inmovilizados. *Si pasado un (1) año, sin que el propietario o poseedor haya retirado el vehículo de los patios y no haya subsanado la causa que dio origen a la inmovilización y no esté a paz y salvo con la obligación generada por servicios de parqueadero y/o grúa, la autoridad de tránsito respectiva, deberá:*

Publicar por una vez en un periódico de amplia circulación nacional y en el territorio de la jurisdicción del respectivo organismo de tránsito, el listado correspondiente de los vehículos inmovilizados desde hace un (1) año como mínimo y que aún no han sido reclamados por el propietario o poseedor; para que dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la publicación, el propietario y/o poseedor del vehículo se presente a subsanar la causa que dio lugar a la inmovilización y a su vez, cancelar lo adeudado por concepto de servicios de parqueadero y/o grúa y luego se proceda a autorizar la entrega del vehículo.

Vencido este término para reclamar el vehículo, si el propietario o poseedor no han subsanado la obligación por la infracción que dio lugar a la inmovilización y los servicios de parqueadero y/o grúa pendientes, se autoriza al organismo de tránsito para que mediante acto administrativo declare el abandono del vehículo inmovilizado. Acto

administrativo que deberá garantizar el derecho a la defensa, conforme a lo establecido en las normas del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Para tal efecto créese la figura de declaración administrativa de abandono, la cual consiste en declarar la renuencia del propietario o poseedor de retirar el vehículo del parqueadero y a su vez, asumir la obligación adeudada por concepto de los servicios prestados por concepto de parqueadero y/o grúa con el correspondiente organismo de tránsito que la declare. Siendo así, el organismo de tránsito podrá proceder a la enajenación del vehículo para sustituirlo por su equivalente en dinero.

En el acto administrativo deberá hacerse un recuento del tiempo que ha pasado el vehículo inmovilizado en el parqueadero respectivo y cualquier otra circunstancia que llegue a probar el desinterés del infractor o titular de derecho real de dominio frente al bien y por ende declarar el abandono del mismo. Además, dentro del contenido del acto administrativo se ordenará informar al organismo de tránsito donde se encuentra inscrito el vehículo para que adopte las decisiones necesarias.

En cuanto a la notificación se tendrá en cuenta, que debe hacerse al propietario o poseedor, al titular del derecho real de dominio del vehículo, garantizando el debido proceso y el derecho de defensa. Cuando se trate de vehículos de servicio público, el acto administrativo de declaración de abandono, también deberá notificarse a la empresa transportadora, por las implicaciones que de la decisión puedan derivarse. En el proceso de cobro coactivo en la cual responderá como deudora solidaria. Las notificaciones señaladas en este artículo podrán hacerse a la dirección de correo electrónico asociada al vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito.

Ejecutoriado el acto administrativo que declare el vehículo en abandono, el organismo de tránsito que lo declara, podrá enajenarlo mediante cualquiera de los procedimientos autorizados por el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, ya sea por unidad o por lotes, previa tasación del precio unitario de cada vehículo salvo que se trate de vehículos declarados inservibles para los que se tasará el precio del lote completo a enajenar. El precio se determinará mediante dictamen de un perito adscrito al organismo de tránsito respectivo.

Con el objetivo de respetar el derecho de propiedad y dominio, se autoriza al organismo de tránsito correspondiente, para crear una cuenta especial, dentro de las cuentas del municipio o departamento respectivo, donde se dispondrán los dineros de los propietarios o poseedores del vehículo producto de la enajenación del bien y de la cual se efectuarán las deducciones a las que esta dio lugar, incluyendo el pago de la sanción por la infracción, el costo del traslado a patios, el valor adeudado por el parqueo en patios; así mismo se podrán deducir

los valores adeudados por concepto de impuestos o tasas que estén pendientes de pago, los cuales serán transferidos a favor del municipio o departamento titular de esas acreencias.

Con el producto de la enajenación se sufragarán los costos asociados a los trámites que se requieran para hacer la cancelación de matrícula cuando se trate de venta de vehículos inservibles, en caso de vehículos que no se encuentren en esta situación el comprador deberá asumir los costos de los trámites que se requieran para el registro del traspaso de la propiedad del bien. Los recursos del propietario o poseedor depositados en esta cuenta, podrán ser objeto de embargo vía cobro coactivo y de existir un remanente este quedará a disposición del dueño del automotor quien tendrá un plazo de tres (3) años para reclamarlo. Los dineros no reclamados serán trasladados a la entidad de carácter nacional responsable de la ejecución de la política pública de seguridad vial.

Cuando sobre el vehículo se haya celebrado un contrato de leasing, prenda, renting o arrendamiento sin opción de compra, se le dará al locatario, acreedor prendario o arrendatario el mismo tratamiento que al propietario para que este pueda hacer valer sus derechos en el proceso.

El anterior procedimiento no será aplicado a los vehículos que hayan sido inmovilizados por orden judicial, los cuales seguirán el procedimiento señalado por la ley, caso en el cual la autoridad judicial instructora del proceso respectivo tendrá que asumir el costo del servicio de parqueadero y/o grúa prestado hasta el día que el vehículo sea retirado del parqueadero.

La autoridad administrativa de carácter departamental, municipal o distrital, previo estudio de viabilidad financiera, podrá autorizar la condonación de las deudas generadas por todo concepto, a fin de sanear la cartera y permitir los traspasos y cancelaciones de las licencias de tránsito en el proceso de declaración administrativa de abandono.

En todo caso los vehículos que presenten alto deterioro o sean inservibles como consecuencia del agua, el sol y otros factores recibidos en los parqueaderos como resultado de choque o infracción, serán enajenados como chatarra, previo dictamen de un perito adscrito al organismo de tránsito respectivo. El producto de la enajenación seguirá el mismo procedimiento del inciso 8 de este artículo.

Parágrafo. Las disposiciones de la presente ley se aplicarán sin perjuicio en concordancia con lo previsto en la Ley 1630 de 2013 en todo lo aplicable en materia fiscal, de tránsito y ambiental.

Artículo 7°. Modifíquese el artículo 168 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

Artículo 168. Tarifas que fijarán los concejos. Los ingresos por concepto de derechos de tránsito solamente podrán cobrarse de acuerdo con las tarifas

que fijen los Concejos municipales o distritales. Las tarifas estarán basadas en un estudio económico sobre los costos del servicio, con indicadores de eficiencia, eficacia y economía.

Para la determinación del valor del servicio de traslado en grúas y parqueadero en patios de los vehículos inmovilizados por infracciones a las normas de tránsito deberán tenerse en cuenta los rangos y lineamientos fijados para el efecto por el Gobierno nacional.

El Incremento de las tarifas por derechos de tránsito y todos aquellos cobros que deban hacerse para autorizar el retiro de vehículos que sean inmovilizados deberán calcularse en Unidad de Valor Básico (UVB).

Parágrafo. El Gobierno nacional, en un plazo máximo de seis (6) meses desde la fecha de expedición de esta ley a través del Ministerio de Transporte establezca cuáles serán los rangos y lineamientos para que los Concejos municipales o distritales puedan determinar las tarifas a cobrar por el servicio de traslado en grúas y parqueadero en patios de los vehículos inmovilizados por infracciones a las normas de tránsito.

Para la determinación de los rangos y lineamientos de que trata este parágrafo, además de los indicadores de eficiencia, eficacia y economía se deberán tener en consideración las categorías de los municipios, las condiciones de prestación de los servicios y los tipos de vehículos, entre los que deberán encontrarse las bicicletas.

Artículo 8°. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

Artículo 125A. Retención preventiva del vehículo. La autoridad de tránsito podrá en forma preventiva inmovilizar un vehículo por un término máximo de ciento veinte (120) minutos, sin llevarlo a patios oficiales, cuando se presente la comisión de una infracción por la que, de acuerdo a lo previsto en el Código Nacional de Tránsito, el vehículo no pueda transitar hasta tanto se subsane la causa que dio origen a la inmovilización. De no lograrse la subsanación, habiéndose dado el tiempo aquí señalado para ello, el vehículo será trasladado a los patios o parqueaderos autorizados.

En aquellos casos en que el Código Nacional de Tránsito determinó en forma expresa la inmovilización del vehículo, esta deberá realizarse con el traslado del vehículo a patios oficiales.

Artículo 9°. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

Artículo 128A. Inventario de vehículos. Las autoridades de tránsito municipales deberán mantener un inventario actualizado de los vehículos que se encuentren en los patios o parqueaderos autorizados para la inmovilización de vehículos por el incumplimiento de las normas de tránsito.

El inventario contará como mínimo con un registro de la fecha de ingreso del vehículo a los patios, infracción por la cual se ordenó la inmovilización, así como la identificación del propietario o tenedor a la fecha de ingreso.

Para estos efectos, el Ministerio de Transporte establecerá un formato único en el que se deberá diligenciar la información, la cual deberá ser reportada mensualmente a esta entidad por el medio que esta establezca.

Artículo 10. Modifíquese el artículo 65 de la Ley 962 de 2005, el cual quedará así:

“Artículo 65. Sistema de información. En caso de inmovilización de vehículos, las autoridades de tránsito establecerán un sistema de información central, preferiblemente de acceso virtual o telefónico, que les permita a los interesados conocer de manera inmediata el lugar donde este se encuentra inmovilizado.

Artículo 11. Modifíquese el artículo 66 de la Ley 962 de 2005, el cual quedará así:

Artículo 66. Pagos. Los pagos que deban hacerse por concepto de multas, grúas y parqueo, en caso de inmovilización de automotores por infracciones de tránsito, serán cancelados en un mismo acto, en las entidades financieras con la que las autoridades de tránsito realicen convenios para tal efecto. En ningún caso, podrá establecerse una única oficina, sucursal o agencia para la cancelación de los importes a que se refiere este. Estos pagos podrán hacerse de forma electrónica sin costo adicional, para lo cual los convenios con las entidades financieras incluirán dicha posibilidad.

Artículo 12. Responsabilidad. Sin importar la modalidad, en los contratos que se suscriban para la operación y prestación del servicio de traslado de vehículos hacia patios de inmovilización y del servicio de parqueo en estos lugares se deberá incluir una cláusula por la cual el contratista se comprometa a responder por los daños, pérdidas y averías que se den durante el tiempo que el vehículo esté bajo su custodia.

Para el caso del servicio de transporte de vehículos hacia los lugares de inmovilización se entiende que el vehículo está bajo responsabilidad del prestador del servicio desde el momento en que la autoridad emite la orden de inmovilización hasta que el vehículo desciende en los patios, momento a partir del cual asume la responsabilidad el prestador del servicio de parqueo en el patio de inmovilización quien la tendrá hasta el momento en que el vehículo sea entregado físicamente al propietario o poseedor de conformidad con lo dispuesto en la ley.

No podrá haber ningún movimiento del vehículo que se pretenda inmovilizar sin que se haya emitido la orden de inmovilización por parte de la autoridad correspondiente.

Los patios deberán contar con condiciones en las que se pueda garantizar que los vehículos allí parqueados cuenten con un espacio individual de manera que no haya contacto entre ellos.

Artículo 13. Aplicación de la Ley Antitrámites.

Las autoridades u organismos de tránsito, o quienes sean autorizados por estas para la realización de trámites relacionados con la inmovilización de vehículos por incumplimiento de las normas de tránsito deberán dar estricto cumplimiento a lo previsto en las normas antitrámites, especialmente a la Ley 2952 de 2020.

En ningún caso, se exigirá la presentación de documentos como la fotocopia de la cédula de ciudadanía, la tarjeta de propiedad o la licencia de conducción, ampliadas en cualquier porcentaje para la realización de los trámites.

Los funcionarios que incumplan lo previsto en este artículo incurrirán en causal de mala conducta leve. Si se trata de un propietario o administrador de patios autorizados será objeto de sanción equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes por la primera vez, en caso de reincidencia la sanción podrá incrementarse hasta cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Artículo 14. Derogatoria y vigencia. Deróguese el artículo 67 de la Ley 962 de 2005. La presente Ley rige a partir de su publicación en el *Diario Oficial*.

Atentamente,



ALEJANDRO VEGA PÉREZ
Senador de la República

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS
AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 301
DE 2023 CÁMARA**

por la cual se establecen medidas sobre la inmovilización de vehículos en el país y se dictan otras disposiciones.

I. OBJETO DEL PROYECTO

El objeto del presente proyecto de ley es establecer medidas que contribuyan a mejorar la situación de la inmovilización de vehículos en el territorio colombiano tanto para los propietarios y conductores como para las autoridades de tránsito en los municipios de todas las categorías.

**II. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO
DE LEY**

La legislación colombiana vigente que rige los servicios de transporte y remolque en grúas con ocasión de la inmovilización de vehículos y de parqueadero que se presta en los denominados “patios” se ha quedado corta frente a los retos que estos servicios plantean día a día en su prestación. Así mismo, la aplicación de algunas de las disposiciones legales vigentes que hoy regulan parcialmente la actividad de grúas y patios no está siendo la esperada por el legislador al momento de su expedición.

Como consecuencia de lo anterior, a la fecha varios municipios del país están enfrentando dificultades

derivadas del inmenso número de vehículos abandonados en los patios de inmovilización que no son reclamados por los propietarios o tenedores como consecuencia del costo para recuperarlos, razón por la cual hoy son vistos más como “cementeros” que como lugares de parqueo temporal.

Para solucionar esta problemática que está afectando a miles de ciudadanos es necesario que en la ley se incluyan herramientas que sirvan para resolver las controversias y dificultades que se pueden presentar durante la prestación de los servicios de grúa y parqueaderos de vehículos inmovilizados, que guíe hacia prácticas que no atenten contra los derechos de los propietarios de los vehículos y que les den garantías a nivel nacional de que sin importar el municipio en que se encuentren serán tratados en condiciones similares tanto por parte de los particulares que prestan sus servicios a través de contratos suscritos como por las entidades públicas, como por estas últimas, a fin de que los ciudadanos no estén sometidos a condiciones distintas dependiendo del municipio del país en el que haya sido inmovilizado el vehículo, pues ello genera tanto inequidad como inseguridad jurídica.

Para efectos de entender la necesidad y pertinencia de este proyecto de ley y contar con un contexto que permita entender cuáles son las dificultades de las que debe ocuparse la norma se analizará la situación desde dos aspectos. El primero, fáctico, a fin de identificar los problemas a que están enfrentados tanto ciudadanos como funcionarios por cuenta del servicio de grúas y patios de inmovilización de vehículos. El segundo, jurídico, con el objetivo de revisar y analizar la normatividad vigente a la luz de las dificultades que se vienen presentando en el territorio nacional con el propósito de evidenciar los ajustes que se requieren para que el país cuente con un marco jurídico idóneo.

- **Acumulación de vehículos en los patios de inmovilización.**

La acumulación creciente de vehículos en los patios de inmovilización está causando pérdidas económicas no solo a miles de propietarios y tenedores, sino también a los municipios que se ven obligados a sufragar recursos públicos para custodiar y vigilar dichos bienes.

Solo entre las ciudades de Armenia, Bogotá, D. C., Bucaramanga, Cali, Cartagena, San José del Guaviare, Leticia, Manizales, Montería, Pereira, Tunja, Villavicencio y Yopal¹, a mayo de 2023 acumulaban en los patios de inmovilización más de 112.377 vehículos, de los cuales 86.517 motocicletas y 25.860 vehículos de los demás tipos.

Consolidado de Vehículos en patios a mayo de 2023	
Municipio	Total
Armenia	878
Bogotá, D. C.	50.742
Bucaramanga	7.099
Cali	21.370
Cartagena	7.730

¹ Ciudades que que atendieron las consultas efectuadas para la estructuración de este proyecto de ley.

Consolidado de Vehículos en patios a mayo de 2023	
Municipio	Total
San José del Guaviare	57
Leticia	217
Manizales	5.453
Montería	7.145
Pereira	1.000
Tunja	31
Villavicencio	7.775
Yopal	2.880
Total	112.377

Fuente: Elaboración UTL honorable Senador Alejandro Vega Pérez con datos de las Secretarías de Tránsito municipales.

El hecho de que en apenas 13 de las 32 capitales departamentales del país y que aún sin contar ciudades grandes como Medellín y Barranquilla² sumen más de cien mil vehículos parqueados en los patios de inmovilización de vehículos debe llamar la atención del legislador, máxime cuando, como se mostrará un porcentaje altísimo de estos lleva más de un año allí sin que se hayan completado los trámites para su retiro por parte de propietarios o tenedores.

En el caso de Barranquilla, a mayo de 2017 se reportaban 18.741 vehículos en los patios de la ciudad³ mientras que en 2013 se encontraban 4.195⁴, esto es un crecimiento del 78% en apenas 4 años.

Además de lo anterior, comparando tan solo los datos disponibles de Bogotá y Bucaramanga en los últimos diez (10) años, se evidencia que solo entre estas dos ciudades ha habido un incremento del 946% del número de parqueados en los patios de estas dos ciudades.

VEHÍCULOS EN PATIOS 2013 VS 2023				
Municipio	2013	2023	Incremento	% de aumento
Bogotá, D. C.	4.102	50.742	46.640	1.137%
Bucaramanga	1.430	7.099	5.669	396%
Total	5.532	57.841	52.309	946%

Fuente: Elaboración UTL honorable Senador Alejandro Vega Pérez con datos del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible⁵ y las Secretarías de Tránsito municipales.

² Estas ciudades fueron consultadas como parte del estudio para elaborar este proyecto de ley, pero no respondieron la petición. Según el informe publicado por la Secretaría de Tránsito de Barranquilla esta ciudad tendría un parque automotor de 214.311 vehículos a junio de 2023. En el caso de Medellín, según el informe Medellín Como Vamos publicado en 2017, a dicho año, en el Valle de Aburrá, sumando carros y motos, circulaban 1'464.328, de los cuales 589.463 eran carros y 875.043 motos, representando un 40% y 60%, respectivamente.

³ *El Heraldo*, Barranquilla. 2017. Los patios del tránsito, un cementerio de 18.741 vehículos. Disponible en <https://www.elheraldo.co/barranquilla/los-patios-del-transito-un-cementerio-de-18741-vehiculos-366905#:~:text=Como%20un%20cementerio%20se%20pueden,de%20tránsito%20en%20la%20ciudad>.

⁴ Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Bogotá. 2015. Guía ambiental para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil (VfVU) o desintegración vehicular.

⁵ Cifras entregadas por las autoridades de tránsito de estas ciudades al Ministerio de Medio Ambiente y reportadas por esta entidad en la Guía ambiental para el tratamiento

Adicionalmente, el problema con las motocicletas acumuladas en los patios de inmovilización es cada vez más crítico. El número de motocicletas en proporción de los demás tipos de vehículos es entre las 13 ciudades en estudio es un 77% superior, lo que se explica en parte por el incremento del número de motos que cada día se integran al parque automotor⁶ y por el hecho de que para las motos hay más infracciones que generan inmovilización que para el resto de vehículos.

Tipos de Vehículos en patios a mayo de 2023				
Municipio	Motocicletas	Otros tipos de vehículos	Total	% motos
Armenia	853	25	878	97%
Bogotá, D. C.	32.973	17.769	50.742	65%
Bucaramanga	6.512	587	7.099	92%
Cali	17.354	4.016	21.370	81%
Cartagena	6.848	882	7.730	89%
San José del Guaviare	56	1	57	98%
Leticia	217	-	217	100%
Manizales	4.307	1.146	5.453	79%
Montería	7.002	143	7.145	98%
Pereira	878	122	1.000	88%
Tunja	20	11	31	65%
Villavicencio	6.743	1.032	7.775	87%
Yopal	2.754	126	2.880	96%
Total	86.517	25.860	112.377	77%

Fuente: Elaboración UTL honorable Senador Alejandro Vega Pérez con datos de las Secretarías de Tránsito municipales.

De acuerdo con lo anterior, salvo los casos de Bogotá y Manizales, en todas las demás ciudades la proporción de motocicletas parqueadas en los patios es de más del 80% en comparación con el resto de vehículos, llegando incluso a superar el 96% en Yopal, Armenia, San José del Guaviare y siendo del 100% en Leticia, Amazonas, lo que demuestra que la medida de inmovilización afecta más a los propietarios y tenedores de motocicletas que al del resto de vehículos.

Adicionalmente, es preocupante que más de 90 mil vehículos llevan más de un año parqueado en los patios de las 13 ciudades que se han estado analizando, esto es el 81% del total de vehículos que están allí, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Consolidado de Vehículos con más de 1 año en patios a mayo de 2023		
Municipio	Total	% del total de vehículos en patios
Armenia	467	53%
Bogotá D.C	40.684	80%
Bucaramanga	5.627	79%
Cali	16.746	78%
Cartagena	5.852	76%
San José del Guaviare	42	74%
Leticia	136	63%
Manizales	4.555	84%
Montería	6.957	97%

de vehículos al final de su vida útil (VFVU) o desintegración vehicular, publicada en 2015.

⁶ Según Informe de Andemos publicado en enero de 2023, la venta de motocicletas nuevas en 2022 creció un 10,9% frente al 2021.

Consolidado de Vehículos con más de 1 año en patios a mayo de 2023		
Municipio	Total	% del total de vehículos en patios
Pereira	350	35%
Tunja	9	29%
Villavicencio	6.632	85%
Yopal	2.490	87%
Total	90.547	81%

Fuente: Elaboración UTL honorable Senador Alejandro Vega Pérez con datos de las Secretarías de Tránsito municipales.

Más aún, llama la atención que en Montería el 97% de los vehículos que reportaron se encontraban en los patios de la ciudad llevan más de un año y en Yopal, Villavicencio, Manizales y Bogotá tal proporción supera el 80%, seguidas muy de cerca por Bucaramanga, Cali, Cartagena y San José del Guaviare. Es decir que, solo entre las 13 ciudades aquí analizadas, 8 tienen ocupados los patios con un 74% de vehículos que llevan más de un año allí abandonados.

Estos datos, demuestran la dificultad que enfrentan los propietarios y poseedores de vehículos para retirar los vehículos una vez son inmovilizados por cometer infracciones lo que conlleva además a una doble pérdida: la que sufre el patrimonio del sancionado y la que padecen las Secretarías de Tránsito que deben invertir de sus propios recursos para garantizar la custodia y vigilancia de los vehículos que son inmovilizados, pese a que la expectativa real de recuperación de estos por parte de los ciudadanos es muy reducida, lo que termina en un círculo vicioso en el que el ciudadano no recupera el vehículo inmovilizado y los municipios quedan con la obligación de custodiar bienes que, en muchos casos, ya son inservibles y que, incluso, están causando un daño ambiental al lugar donde se encuentran.

Pese a lo anterior, se identificó que no todas las ciudades están aplicando el procedimiento para la declaratoria de abandono de vehículos previsto en el artículo 128 del Código Nacional de Tránsito. De las 13 ciudades que se han estado revisando, solo Bogotá y Manizales han seguido dicho procedimiento hasta completar la declaratoria de abandono y posterior enajenación de vehículos abandonados durante más de un año en los patios, gracias a lo cual, entre las dos ciudades, en los últimos cinco años, han logrado enajenar 4.556 vehículos por un valor total de \$1.348.472.308 pesos y han identificado 6.244 vehículos inservibles que pueden ser vendidos como chatarra, conforme con la ley.

En esta misma situación, se encuentra la ciudad de Medellín donde, de acuerdo con información de prensa, hay cerca de 50.000 motocicletas inmovilizadas en los tres patios de la Secretaría de Movilidad, entre las cuales se encuentra una de bajo cilindraje desde 2007, cuyo valor actual no superaría los \$2 millones de pesos, y que seguramente no va

a ser retirada nunca pues para ello habría que pagar \$94 millones solo de parqueadero, sin contar el monto de la infracción⁷.

- **Costos de retiro de vehículos de los patios de inmovilización.**

El costo para recuperar los vehículos varía entre los municipios del país por autorización expresa del artículo 168 de la Ley 769 de 2002. Como se mostrará, entre los municipios hay diferencias tanto en el valor del día de patios y de grúas para los distintos tipos de vehículos como en el esquema tarifario de cobro del servicio de parqueadero en los patios.

De acuerdo con la Secretaría Distrital de Movilidad, el esquema tarifario de patios de Bogotá busca promover un retiro rápido de los vehículos para lo cual la tarifa aumenta progresivamente. Así, por ejemplo, el caso de las motocicletas, el primer día de patios cuesta \$36.000, sube a \$49.900 al segundo día y llega a \$78.500, pero a partir del cuarto día y hasta el día 30 en el parqueadero el costo de dejar un día adicional el vehículo en los patios disminuye a \$11.300 por día y, a partir del día 31 en adelante la tarifa diaria de parqueo en los patios se reduce a \$800 pesos.

Un esquema distinto es utilizado en las ciudades de Villavicencio y Montería. En estas ciudades los primeros días de parqueo son más costosos, pero no aumenta como ocurre en Bogotá para los días 2 y 3.

Por el contrario, el valor se va reduciendo a medida que pasa el tiempo.

Así, en Villavicencio, la tarifa del primer (1^{er}) día de parqueo en patios de una motocicleta es de \$40.330, esto es casi igual al doble del valor cobrado entre los días 2 y 10 que es de \$23.500, posteriormente disminuye en un 43% entre los días 11 y 30, cuando se cobran \$13.300 diarios, para luego caer a \$2.700 pesos a partir del día 31. En Montería la tarifa diaria de parqueo para las motocicletas va de \$29.774 pesos diarios por el día uno y hasta el 7, disminuye a partir del día 8 hasta el 30 a \$19.334 diarios y cae a partir del día 31 en adelante a \$7.347 diarios.

Otro esquema tarifario completamente distinto es el que se aplica en los patios de la ciudad de Manizales. Allí, el valor de un día de patios baja a partir del día 31 y hasta el 360 en comparación con el costo del día 1 al 30, y luego aumenta desde el día 361 en adelante. Así, del día 1 al 30 la tarifa diaria para una motocicleta es de \$13.400, se reduce a \$3.400 entre los días 31 a 360 y sube desde el día 361 a \$28.000 pesos diarios.

Ahora bien, no todas las ciudades emplean esquemas tarifarios basados en rangos de días. Por el contrario, la regla general hallada es que el costo por día de parqueo en patios es estático. De 15 ciudades, cuyas tarifas se muestran a continuación, 11 mantienen los valores a cobrar iguales, independiente del número de días que lleve el vehículo en los patios.

Tarifa diaria por parqueo en patios ⁸									
Municipio	Rango de días	Motocicletas	Vehículo liviano (automóviles, camionetas ⁹)	Vehículo mediano	Buses y busetas	Vehículos pesados (camiones grandes, tractomulas, articulados)	Carretillas y carretas	Bicicletas	Costo ¿sube o baja?
Armenia	No aplica.	\$8.832	\$22.005	\$30.938	\$44.212		\$4.542	\$4.542	Igual
Barranquilla	No aplica.	\$8.500	\$17.000	\$25.000	\$30.000	\$30.000	\$8.500	\$2.100	Igual
Bogotá, D. C.	Día 1	\$36.000	\$111.000	\$111.000	\$308.200	\$308.200	\$12.400	\$5.800	
	Día 2	\$49.900	\$116.000	\$116.000	\$322.500	\$322.500	\$12.800	\$6.200	Sube
	Día 3	\$78.500	\$133.100	\$133.100	\$369.700	\$369.700	\$14.700	\$7.000	Sube
	Día 4 al 30	\$11.300	\$44.500	\$44.500	\$123.400	\$123.400	\$5.100	\$2.400	Baja
	Día 31 y siguientes	\$800	\$3.900	\$3.900	\$10.500	\$10.500	\$400	\$400	Baja
Bucaramanga	No aplica.	\$16.599	\$30.262	\$30.262	\$62.106	\$62.106	\$16.589	\$16.589	Igual
Cali	No aplica.	\$17.400	\$34.800	\$34.800	\$86.900	\$104.800			Igual
Cartagena	No aplica.	\$27.066	\$38.666	\$57.999	\$57.999	\$77.332	\$27.066	\$19.333	Igual
San José del Guaviare	No aplica.	\$5.000	\$10.000	\$10.000	\$10.000	\$10.000	\$10.000	\$10.000	Igual
Leticia	No aplica.	\$19.300	\$38.700	\$38.700	\$58.000	\$58.000			Igual
Manizales	Día 1 al 30	\$13.400	\$23.700	\$29.400	\$29.400	\$53.400		\$2.200	
	Día 31 al 360	\$3.400	\$5.900	\$8.800	\$8.800	\$12.700		\$2.000	Baja
	Día 360 y siguientes	\$28.000	\$5.100	\$6.000	\$6.000	\$7.900		\$1.900	Sube para las motos baja para el resto
Medellín	No aplica.	\$14.365	\$28.712	\$28.712	\$28.712	\$28.712	\$10.793	\$10.793	Igual

⁷ Periódico *El Colombiano*. Medellín, 2023. Los patios del Tránsito de Medellín están desbordados de motos, ¿cuántas hay? Disponible en <https://www.elcolombiano.com/medellin/no-le-cabe-una-moto-mas-a-los-patios-del-transito-de-medellin-KH21373944> Periódico *El Colombiano*. Medellín, 2023. Los patios del Tránsito de Medellín están desbordados de motos, ¿cuántas hay? Disponible en <https://www.elcolombiano.com/medellin/no-le-cabe-una-moto-mas-a-los-patios-del-transito-de-medellin-KH21373944>

⁸ Las casillas en blanco corresponden a vehículos que no tienen tarifa de acuerdo con la normatividad del municipio respectivo.

⁹ Villavicencio y Yopal consideran en categoría distinta las camionetas, se incluyeron en la de vehículos medianos para efectos de la comparación.

Tarifa diaria por parqueo en patios ⁸									
Municipio	Rango de días	Motocicletas	Vehículo liviano (automóviles, camionetas ⁹)	Vehículo mediano	Buses y busetas	Vehículos pesados (camiones grandes, tractomulas, articulados)	Carretillas y carretas	Bicicletas	Costo ¿sube o baja?
Montería	Día 1 al 8	\$29.774	\$59.161	\$59.161	\$86.614	\$86.614			
	Día 8 al 30	\$19.334	\$36.734	\$36.734	\$59.934	\$61.867			Sube
	Día 31 y siguientes	\$7.347	\$11.600	\$11.600	\$16.627	\$19.720			Baja
Pereira	No aplica.	\$10.000	\$20.000	\$25.000	\$25.000	\$37.000	\$10.000	\$2.500	Igual
Tunja	No aplica.	\$19.400	\$30.900	\$30.900	\$30.900	\$46.400			Igual
Villavicencio	Día 1	\$40.330	\$78.600	\$95.900	\$128.700	\$128.700		\$6.800	
	Día 2 al 10	\$23.500	\$50.000	\$61.700	\$93.200	\$93.200		\$3.500	Baja
	Día 11 al 30	\$13.300	\$23.500	\$32.800	\$63.600	\$63.600		\$2.000	Baja
	Día 31 y siguientes	\$2.700	\$4.900	\$5.700	\$6.500	\$6.500		\$400	Baja
Yopal	No aplica.	\$13.400	\$14.500	\$18.500	\$22.200	\$25.100	\$25.100		Igual

Fuente: Elaboración UTL honorable Senador Alejandro Vega Pérez con datos de las Secretarías de Tránsito municipales.

Como se ve en la tabla anterior, no todos los municipios tienen contemplados todos los tipos de vehículos de manera desagregada, especialmente en el caso de las bicicletas para las que en 5 de 15 ciudades analizadas no se encontró dicho valor, es decir que, en esos municipios, los propietarios de bicicletas no tienen claridad acerca del valor de parqueadero.

Además de lo dicho respecto de la diferencia entre los esquemas tarifarios que se aplican entre las distintas ciudades del país explicada previamente, de la información mostrada en la tabla precedente, se destaca que existe una inmensa disparidad en el costo del parqueo de los vehículos inmovilizados.

Así, por ejemplo, el valor del primer día de parqueo de un carro particular oscila entre los \$111.000 pesos en Bogotá a \$14.500 en Yopal, pasando por \$28.712 en Medellín o \$34.800 en Cali, valor que cambia además si se tiene en cuenta el régimen tarifario del distrito capital y, en consecuencia, si el vehículo está en el día 8 de parqueo el valor a pagar por ese día será en esta ciudad de \$44.500, mientras que en las otras ciudades mencionadas deberá seguir pagando el mismo precio. A continuación, se muestra cuál sería el valor a pagar por concepto de patios durante 8 días para un vehículo liviano.

Valor parqueadero en patios vehículo liviano por 8 días						
Ciudad	Tarifa por días					Total
	Día 1	Día 2	Día 3	Día 4 al 7	Día 8	
San José del Guaviare			\$10.000			\$80.000
Yopal			\$14.500			\$116.000
Barranquilla			\$17.000			\$136.000
Pereira			\$20.000			\$160.000
Armenia			\$22.005			\$176.040
Manizales			\$23.700			\$189.600
Medellín			\$28.712			\$229.693
Bucaramanga			\$30.262			\$242.096
Tunja			\$30.900			\$247.200
Cali			\$34.800			\$278.400
Cartagena			\$38.666			\$309.328
Leticia			\$38.700			\$309.600
Villavicencio	\$78.600		\$50.000			\$428.600
Montería		\$59.161			\$36.734	\$450.861
Bogotá D.C.	\$111.000	\$116.000	\$133.100	\$44.500		\$582.600
Promedio						\$262.401

Fuente: Cálculos elaborados por la UTL del honorable Senador Alejandro Vega Pérez según información de las Secretarías de Tránsito municipales.

La tabla anterior hace patente en primer lugar las enormes diferencias entre los costos que deben asumir por el parqueo en patios los propietarios y tenedores de distintos municipios del país. Mientras en Bogotá pasados 8 días de inmovilización se deben pagar \$582.600 pesos por patios en San José del Guaviare se pagan apenas \$80.000 pesos. En gracia de discusión, se reconoce que la situación de estas dos ciudades es bien distinta incluso respecto al número de vehículos que hay actualmente en los patios.

No obstante, si se comparan dos ciudades de la costa caribe como son Montería y Barranquilla, la diferencia sigue siendo abismal. Mientras en la primera se pagan \$450.861 pesos por 8 días de patios de un vehículo liviano, en la segunda por el mismo concepto solo se deben pagar \$136.000 pesos, es decir, apenas el 30% de lo que se paga en Montería.

Esta misma disparidad ocurre entre las dos ciudades de la Orinoquia analizadas. En Villavicencio se pagan \$428.600 pesos por 8 días de patios de un vehículo liviano. Por ese mismo servicio, en Yopal (Casanare), se pagan \$116.000 pesos, esto es, apenas el 27% de lo que se paga en Villavicencio, estando ante circunstancias equiparables.

Se resalta el efecto que tienen los sistemas tarifarios aplicados en Bogotá, Villavicencio y Montería en los que el primer día de parqueadero es más costoso que en el resto del país. En estas tres ciudades es donde resulta más costoso retirar un vehículo dentro de los primeros 8 días de inmovilización.

Aunque los sistemas de las tres ciudades varían, como ya se explicó, coinciden en imponer unas tarifas más altas los primeros días. La aplicación del sistema por el cual la tarifa disminuye a partir del segundo día -Villavicencio- y del octavo -Montería- tiene un fuerte impacto en el valor a pagar al cabo de una semana. Lo mismo ocurre en el caso de Bogotá cuya tarifa va subiendo desde el primer día para alcanzar un pico en el tercero y a partir de ahí ir disminuyendo, ciudad que resulta ser la más costosa en la comparación de 15 ciudades aquí efectuada.

Al respecto, debe tenerse en cuenta que, de acuerdo con lo informado por las 13 ciudades que

atendieron las consultas para este proyecto de ley, el tiempo promedio que se toman los propietarios y tenedores para retirar un vehículo de los patios de inmovilización se encuentra entre 4 y 8 días, por lo que la aplicación de sistemas tarifarios que imponen altos costos en el corto plazo, resulta muy lesiva para la ciudadanía.

Así mismo, no se puede establecer una relación positiva entre los altos costos los primeros días y un menor número de vehículos abandonados por largos períodos de tiempo. Las ciudades que aplican este tipo de sistemas no reflejan resultados particularmente favorables en comparación con las demás entre el número total de vehículos parqueados en los patios vs el número de vehículos que llevan más de un año allí abandonados. De hecho, Montería es la ciudad con peor proporción de la muestra analizada al tener un 97% de vehículos en los patios que llevan más de doce meses sin que se hayan agotado los requisitos para el retiro por parte de propietarios o poseedores. Villavicencio y Bogotá tienen este indicador en 85,3% y 80,2%, respectivamente.

En el caso de Manizales, ciudad que también aplica un sistema tarifario en el cual el costo por día del servicio de parqueo en los patios va cambiando en el tiempo, se observa en cambio un resultado favorable en el corto plazo de su aplicación. A diferencia de lo que ocurre con Bogotá Montería y Villavicencio, Manizales ocupa la sexta posición respecto del costo por 8 días de parqueadero en patios de un vehículo liviano, antecedida muy de cerca por las otras dos capitales del eje cafetero: Armenia y Pereira.

Resultados similares a los que se acaban de analizar se presentan al verificar el precio a pagar

por concepto de parqueadero en patios durante 8 días para una motocicleta, tal como se muestra a continuación.

Valor parqueadero en patios MOTOCICLETAS por 8 días						
Ciudad	Tarifa por días					Total
	Día 1	Día 2	Día 3	Día 4 al 7	Día 8	
San José del Guaviare			\$5.000			\$40.000
Barranquilla			\$8.500			\$68.000
Armenia			\$10.000			\$80.000
Pereira			\$10.000			\$80.000
Manizales			\$13.400			\$107.200
Yopal			\$13.400			\$107.200
Medellín			\$14.365			\$114.923
Bucaramanga			\$16.599			\$132.792
Cali			\$17.400			\$139.200
Leticia			\$19.300			\$154.400
Tunja			\$19.400			\$155.200
Villavicencio	\$40.330			\$23.500		\$204.830
Cartagena			\$27.066			\$216.528
Bogotá D.C.	\$36.000	\$49.900	\$78.500	\$11.300		\$220.900
Montería			\$29.774		\$19.334	\$227.752
Promedio						\$136.595

Fuente: Cálculos elaborados por la UTL del honorable Senador Alejandro Vega Pérez

Según información de las Secretarías de Tránsito municipales.

La disparidad en los costos de las tarifas de parqueadero en el país se refleja también en el largo plazo y en los efectos que tienen al aplicar los distintos sistemas tarifarios en períodos de tiempo mayores. Así, por ejemplo, en una ciudad como Villavicencio por un vehículo liviano que esté durante un año en los patios se pagarían por más de \$2,6 millones, mientras que en Cartagena serían más de \$14 millones de pesos por el mismo concepto, tal como se muestra a continuación.

Valor parqueadero en patios vehículo liviano por 365 días									
Ciudad	Tarifa por días								Total a pagar
	1	2	3	4 al 7	8 al 10	11 al 30	31 al 360	361 y ss.	
Villavicencio	\$78.600		\$50.000			\$23.500	\$4.900		\$2.635.200
Manizales			\$23.700				\$5.900	\$5.100	\$2.683.500
Bogotá, D. C.	\$111.000	\$116.000	\$133.100		\$44.500		\$3.900		\$2.864.200
San José del Guaviare				\$10.000					\$3.650.000
Montería		\$59.161			\$36.734		\$11.600		\$5.134.570
Yopal				\$14.500					\$5.292.500
Barranquilla				\$17.000					\$6.205.000
Pereira				\$20.000					\$7.300.000
Armenia				\$22.005					\$8.031.825
Medellín				\$28.712					\$10.479.744
Bucaramanga				\$30.262					\$11.045.630
Tunja				\$30.900					\$11.278.500
Cali				\$34.800					\$12.702.000
Cartagena				\$38.666					\$14.113.090
Leticia				\$38.700					\$14.125.500
Promedio									\$7.694.251

Fuente: Cálculos elaborados por la UTL del honorable Senador Alejandro Vega Pérez según información de las Secretarías de Tránsito Municipales.

Si bien se puede entender que la realidad de una ciudad como Leticia es especial por las difíciles circunstancias de conexión con el resto del país, es necesario resaltar que hay una

diferencia del 81% entre el costo por el mismo servicio entre esta ciudad y Villavicencio, equivalente a \$11.490.300 que se pagan al año de más en Leticia.

El mismo porcentaje de diferencia, 81%, resulta de la comparación entre las dos ciudades que siguen en los extremos de costos, esto es Manizales como la segunda con el valor más bajo por año de patios para un vehículo liviano y Cartagena como la segunda más cara por el mismo concepto; diferencia que en dinero representa \$11.429.590 pesos para quien tenga un vehículo inmovilizado en patios de Cartagena por más de un año vs. alguien de Manizales en igual situación.

En este mismo sentido, comparando las dos ciudades que siguen en los costos, esto es Bogotá y Cali, se tiene que en esta última se paga un 77% más por año de un vehículo liviano en patios que en Bogotá, esto es \$9.837.800 más en Cali, cifra que sigue siendo desproporcionada si se tiene en cuenta que se trata del mismo servicio durante el mismo período de tiempo.

En segundo lugar, con el ejercicio de comparación de precios de patios por un año para un vehículo liviano, también se pone en evidencia que en las ciudades en las que se implementan sistemas tarifarios en los que el costo del día de patios se va modificando a medida que va pasando el tiempo

tienen como resultado un menor valor por concepto de patios en el mediano plazo, independiente de si se adoptan esquemas en los que el precio sube y luego baja, como en Bogotá, si solo baja como en Villavicencio o Montería, o si primero baja y después sube como ocurre en Manizales.

Estas 4 ciudades: Villavicencio, Manizales, Bogotá y Montería, se encuentran entre las 5 primeras donde el servicio de parqueo en los patios cuesta mucho menos que en los municipios donde se implementa una tarifa plana, salvo el caso de San José del Guaviare cuyo valor por día es el más económico del país estando un 40% por debajo del que se encuentra en el segundo lugar, Yopal.

Esta misma situación evidenciada para los vehículos livianos respecto del valor del parqueadero en patios durante un período de 365 días resulta de aplicar las tarifas vigentes para las motocicletas. Como se observa en la siguiente tabla, para estas también hay una enorme disparidad en el precio a pagar dependiendo del municipio en el que se esté y se presenta igualmente un impacto positivo en el largo plazo al aplicar los esquemas tarifarios por días.

valor parqueadero en patios MOTOCICLETA por 365 días									
Ciudad	Tarifa por días								Total a pagar
	1	2	3	4 al 7	8 al 10	11 al 30	31 al 360	361 y ss.	
Bogotá, D. C.	\$36.000	\$49.900	\$78.500		\$11.300		\$800		\$736.700
Villavicencio	\$40.330		\$23.500			\$13.300	\$2.700		\$1.419.630
Manizales			\$13.400				\$3.400	\$28.000	\$1.664.000
San José del Guaviare				\$5.000					\$1.825.000
Montería		\$29.774			\$19.334		\$7.347		\$3.100.037
Barranquilla				\$8.500					\$3.102.500
Armenia				\$8.832					\$3.223.680
Pereira				\$10.000					\$3.650.000
Yopal				\$13.400					\$4.891.000
Medellín				\$14.365					\$5.243.340
Bucaramanga				\$16.599					\$6.058.635
Cali				\$17.400					\$6.351.000
Leticia				\$19.300					\$7.044.500
Tunja				\$19.400					\$7.081.000
Cartagena				\$27.066					\$9.879.090
Promedio									\$7.694.251

Fuente: Cálculos elaborados por la UTL del honorable Senador Alejandro Vega Pérez según información de las Secretarías de Tránsito municipales.

En conclusión, se destaca dos ciudades son las que presentan tanto en el corto como en el largo plazo las mejores tarifas: Manizales y San José del Guaviare. Con sistemas tarifarios completamente distintos en ambas los propietarios y poseedores de vehículos que están inmovilizados en estas ciudades pagan mucho menos dinero por concepto del parqueadero en patios por inmovilización causada por haber cometido una infracción de tránsito.

Sin embargo, teniendo en consideración que la tarifa plana que se utiliza en San José del Guaviare es demasiado baja en comparación con las del resto del país y que pretender imponer vía ley un precio podría afectar las finanzas de los municipios, en este proyecto de ley se propone

que el Ministerio de Transporte implemente un esquema tarifario por rangos de días en el que el precio del día de patios se vaya modificando con el pasar de los días de manera que se incentive el retiro de los vehículos inmovilizados en beneficio tanto del patrimonio de los particulares como de los municipios.

De otro lado, es necesario detenerse en la proporcionalidad de los costos de retiro de las motocicletas teniendo en consideración el tamaño de estas. Para ello, se muestra a continuación el mismo ejercicio del valor del servicio de parqueadero por un período de 365 días para una moto en las 15 ciudades que se revisó para vehículos livianos.

A efectos de establecer la proporcionalidad entre el costo de los patios para las motos vs los demás tipos de vehículos, a continuación, se muestra la diferencia porcentual al comparar el resultado de los dos ejercicios ya realizados por un año de patios de un vehículo liviano vs una moto.

Valor servicio de parqueo en patios por 365 días			
Ciudad	Motocicletas	Vehículo liviano	Diferencia %
Bogotá, D. C.	\$736.700	\$2.864.200	26%
Villavicencio	\$1.419.630	\$2.635.200	54%
Manizales	\$1.664.000	\$2.683.500	62%
San José del Guaviare	\$1.825.000	\$3.650.000	50%
Montería	\$3.100.037	\$5.134.570	60%
Barranquilla	\$3.102.500	\$6.205.000	50%
Armenia	\$3.223.680	\$8.031.825	40%
Pereira	\$3.650.000	\$7.300.000	50%
Yopal	\$4.891.000	\$5.292.500	92%
Medellín	\$5.243.340	\$10.479.744	50%
Bucaramanga	\$6.058.635	\$11.045.630	55%
Cali	\$6.351.000	\$12.702.000	50%
Leticia	\$7.044.500	\$14.125.500	50%
Tunja	\$7.081.000	\$11.278.500	63%
Cartagena	\$9.879.090	\$14.113.090	70%
Promedio	\$7.694.251		

Fuente: Cálculos elaborados por la UTL del honorable Senador Alejandro Vega Pérez según información de las Secretarías de Tránsito municipales.

De la anterior comparación se tiene que 13 de las 15 ciudades analizadas en este apartado tienen una tarifa del servicio de parqueadero para motocicletas en patios de inmovilización que representa un 50% o más de lo que pagaría un vehículo liviano por el mismo servicio. Incluso en Yopal el parqueo de una moto en patios por un año vale un 92% de lo que corresponde al costo del mismo servicio para un carro, lo que pone en evidencia una desproporción injustificada, si se tiene en cuenta que la motocicleta ocupa apenas el 25% del espacio que usa un vehículo liviano.

Así mismo, el costo por traslado hacia los patios de inmovilización en grúas es alto si se tiene en consideración el costo que se carga por el mismo servicio a vehículos livianos.

Precio grúa a mayo de 2023			
Ciudad	Motocicletas	Vehículos livianos	Diferencia %
Armenia	No reportó	No reportó	
Barranquilla	\$84.000	\$167.000	50%
Bogotá, D. C.	\$162.400	\$177.900	91%
Bucaramanga	\$90.904	\$191.102	48%
Cali	\$69.600	\$104.800	66%
Cartagena	\$77.332	\$154.664	50%
San José del Guaviare	No reportó	No reportó	
Leticia	No reportó	No reportó	
Manizales	\$85.500	\$193.300	44%
Medellín	\$71.675	\$211.888	34%
Montería	\$98.214	\$262.936	37%
Pereira	\$70.000	\$156.000	45%
Tunja	\$116.000	\$154.700	75%
Villavicencio	\$61.900	\$126.100	49%
Yopal	\$41.400	\$82.600	50%

Fuente: Cálculos elaborados por la UTL del honorable Senador Alejandro Vega Pérez según información de las Secretarías de Tránsito municipales.

De acuerdo con lo anterior, de 12 ciudades de las que se tiene información sobre el costo del servicio del traslado en grúa solo en 2 de ellas este se encuentra por debajo del 40% de lo que cuesta el mismo servicio para la categoría inmediatamente siguiente que es vehículos livianos. Teniendo en cuenta el volumen y peso de las motocicletas en comparación con los vehículos de cuatro o más ruedas, nuevamente estamos ante una desproporción injustificada, dado que incluso, como se verá más adelante, el Ministerio de Transporte ha avalado que en un mismo traslado se lleven simultáneamente varias motocicletas, por lo que no tiene sentido lo que ocurre en ciudades como Bogotá o Tunja donde el costo por el traslado de las motos equivale al 91 y 75% respectivamente de lo que cuesta trasladar un automóvil.

En este punto, debe tenerse en consideración además que el precio de una motocicleta de bajo cilindraje está entre \$5 y \$8 millones de pesos, y que una gran parte de quienes adquieren este tipo de vehículos lo hacen a través de créditos que normalmente van entre 60 a 72 meses por lo que las cuotas mensuales muchas veces son casi iguales a los costos de retiro de los patios.

Así mismo, a la hora de establecer las tarifas para los patios y grúas de las motocicletas debe considerarse que la moto se ha convertido en el medio de transporte por excelencia de las personas de menores ingresos y capacidad adquisitiva. El 91,4% de los hogares con moto se encuentra en estratos bajo-bajo a medio bajo, mientras que solo el 4,6% se ubica en zonas de estratos medio a alto; lo que evidencia la importancia que tiene este vehículo para los hogares de menores ingresos del país.

Además, es necesario considerar que para un importante grupo de propietarios de motocicletas estas constituyen no solo su medio de transporte sino, más aún, su herramienta de trabajo. Según cálculos de la ANDI, unas 2,6 millones de personas utilizan este vehículo para realizar sus labores como domiciliarios, mensajeros, repartidores de correo o periódicos; si se toma un promedio de 3 personas por familia, se tiene que mediante la tenencia de una motocicleta se apoya la subsistencia de más de 7,8 millones de colombianos¹⁰.

Por estas razones, al cargar con costos tan altos a los propietarios de motocicletas que, en gran parte cuentan con menos ingresos y menores posibilidades de acceder a empleos mejor remunerados, respecto del resto de la población, termina por profundizar la brecha de desigualdad y por convertirse en una trampa más de la pobreza pues al propietario de moto que le inmovilizan la motocicleta y no cuenta con los recursos para sacarla de los patios no solo termina perdiendo su medio de transporte, sino, en muchos casos, su herramienta de trabajo, por lo

¹⁰ Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI). 2019. Estudio Nacional Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país, Vol. 2. p. 26.

que la normatividad vigente debe responder a dicha realidad, sin que ello signifique la renuncia por parte del Estado a los mecanismos para hacer los correctivos que correspondan ante las infracciones de las normas de tránsito.

- **Impacto ambiental de la acumulación de vehículos en los patios de inmovilización.**

El abandono de vehículos en los patios del país tiene un enorme impacto en el medio ambiente. Por los materiales de los que están hechos los vehículos al encontrarse en estado de abandono y al estar normalmente a la intemperie, contaminan la tierra, el aire y las capas de agua (superficiales y subterráneas), dando origen al fenómeno denominado “lluvia ácida”¹¹.

De acuerdo con la Secretaria Distrital de Movilidad, los materiales que más contaminan de los vehículos son los metales pesados, como el plomo y el cromo, los cuales se encuentran tanto en las partes de aquellos como en las pinturas que los recubren, lo que quiere decir que todos los vehículos inmovilizados y/o abandonados en los patios son un foco permanente de contaminación.

Según el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en los patios es común registrar residuos peligrosos tales como aceites y combustibles sobre las superficies en las cuales se han dispuesto los vehículos. Parte de dichos residuos son arrastrados por las aguas lluvias y llevados a corrientes superficiales, mientras que otra parte se filtra al agua del suelo y por esta vía puede afectar aguas subterráneas.

Adicionalmente, el impacto de varios vehículos abandonados en el mismo lugar es mayor, pues se contamina a gran medida el ambiente que los rodea, esto es el ambiente receptor, afectando tanto el aire, el suelo, las aguas, como generando contaminación visual¹² y focos de acumulación de vectores transmisores de enfermedades.

Como señaló el secretario Tránsito y Seguridad Vial de Barranquilla en 2017, el problema de abandono de vehículos en los patios de tránsito en el país es también un tema de salubridad pública pues estos espacios son foco de criaderos de mosquitos¹³. Este insecto es el principal transmisor del dengue, enfermedad que ya ha sido la causa de muerte de 18 personas en el país a mayo de 2023¹⁴ y por cuya epidemia entre 2019 y 2020 se registraron

103 muertos y 168. 918 casos confirmados, por lo que es más que evidente la necesidad de mejorar la normatividad que permita a las autoridades territoriales salir de los más de noventa mil vehículos que hace más de un año están abandonados solo en 13 ciudades, sin contar con aquellas de las que no se tiene información.

A fin de que salir de esta cantidad de vehículos acumulados en los patios del país debe considerarse el potencial de recuperación del material del que están hechos, especialmente el acero. El reciclaje de una tonelada de este material permite ahorrar 1.100 kilogramos de mineral de hierro, 630 kilogramos de carbón y 55 kilogramos de caliza¹⁵. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible ha estudiado esta situación y ha establecido que la proporción de masa factible recuperar de vehículos es, en promedio, del 90% en el caso de vehículos livianos y del 97% para el caso de motocicletas¹⁶.

En atención a esta necesidad urgente, en este proyecto de ley se propone una modificación a lo dispuesto en el artículo 128 del Código Nacional de Tránsito Terrestre a fin de agilizar el procedimiento de enajenación como chatarra de los vehículos que presenten alto deterioro o sean inservibles.

B. Revisión y ajustes a la normatividad vigente.

A continuación, se revisará la normatividad vigente que regula los servicios de grúas y patios de inmovilización con el propósito de establecer cuáles son los ajustes que se requieren a fin de que garanticen los derechos de los propietarios y tenedores de vehículos y el ejercicio del deber de controlar el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de las autoridades competentes.

a. Ley 769 de 2002, por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

- **Artículo 2º del Código Nacional de Tránsito.**

Mediante este artículo se definen los términos de grúa y parqueadero, así:

“Artículo 2º. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: (...)

Grúa: Automotor especialmente diseñado con sistema de enganche para levantar y remolcar otro vehículo. (...)

Parqueadero: Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos. (...)

En primer lugar, respecto de la definición de grúa es necesario señalar que, contrario al común entendimiento de dicha palabra. La definición dada

¹¹ Secretaría Distrital de Movilidad, Bogotá, D.C. 2022. Disponible en <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/search/content/www.superbid.com.co>

¹² Inforeg, 2021. Buenos Aires, Argentina. Los autos abandonados y el impacto ambiental.

¹³ *El Heraldo*, Barranquilla. 2017. Los patios del tránsito, un cementerio de 18.741 vehículos. Disponible en <https://www.elheraldo.co/barranquilla/los-patios-del-transito-un-cementerio-de-18741-vehiculos-366905>

¹⁴ Ministerio de Salud y Protección Social, Bogotá. 2023. Alerta epidemiológica por dengue en Colombia. Disponible en <https://www.minsalud.gov.co/Paginas/Alerta-epidemiologica-por-dengue-en-Colombia.aspx>

¹⁵ Inforeg, 2021. Buenos Aires, Argentina. Los autos abandonados y el impacto ambiental.

¹⁶ Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, Bogotá. 2015. Guía ambiental para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil (VFVU) o desintegración vehicular.

en el artículo 2° no incluye todos los vehículos que prestan el servicio de transporte de vehículos a los patios de inmovilización. Al respecto, el Ministerio de Transporte ha señalado:

Hay que modificar la definición para que incluya otros vehículos que transportan vehículos en planchones o plataformas hacia los patios de inmovilización.

En segundo lugar, se destaca que la definición de parqueadero es general. Ni el Código Nacional de Tránsito Terrestre, ni las demás normas expedidas incluyen una definición específica para el concepto de patios o parqueaderos destinados al aparcamiento de vehículos como consecuencia de una orden de inmovilización expedida por autoridad competente. En consecuencia, en este proyecto se propone adicionar una definición específica para este tipo de lugares.

- **Artículo 72 del Código Nacional de Tránsito.**

Respecto de la actividad de las grúas, el artículo 72 del Código incluye las siguientes disposiciones sobre el remolque de vehículos:

“Artículo 72. Remolque de vehículos. Solamente se podrán remolcar vehículos por medio de una grúa destinada a tal fin. En caso de una urgencia, un vehículo varado en vía urbana podrá ser remolcado por otro vehículo, sólo para que despeje la vía.

En vías rurales, un vehículo diferente de grúa podrá remolcar a otro tomando las máximas precauciones y teniendo en cuenta las siguientes reglas:

Cuando el vehículo es halado por medio de cable, la distancia entre los dos (2) vehículos debe estar entre tres (3) y cuatro (4) metros.

Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados si no mediante una barra o un dispositivo especial.

No se hará remolque en horas de la noche, excepto con grúas.

El vehículo remolcado deberá portar una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas.

No se podrá remolcar más de un vehículo a la vez”.

Una preocupación constante de los propietarios y tenedores de vehículos que son inmovilizados en las vías nacionales tiene que ver con la posibilidad de que en una misma grúa se lleven varios vehículos.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 72 aquí citado, no es posible remolcar más de un vehículo a la vez. Sin embargo, es frecuente ver varias motocicletas e incluso carros pequeños y motos al mismo tiempo sobre una grúa y un carro más llevado arrastrado con cable, situación respecto de la cual el Ministerio de Transporte se ha expresado en varios sentidos:

En 2019, mediante concepto expedido en el Radicado número 20191340407521 del 27 de agosto

de 2019, el Ministerio señaló que la restricción de la que trata el artículo 72 solo aplica para el enganche de los vehículos grúa que corresponden con la definición dada en el artículo 2° del Código Nacional de Tránsito, esto es: *“Automotor especialmente diseñado con sistema de enganche para levantar y remolcar otro vehículo”*, mas no para los que el Ministerio señala como *vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma*, para los cuales, según la entidad, no existe disposición legal ni reglamentaria que determine la cantidad de carga que se puede transportar en ellos y la carga que sea transportada en ellos, que podrían ser entonces por ejemplo varias motocicletas, no debe superar los límites de peso definidos en la ficha de homologación del vehículo¹⁷.

En el mismo concepto expedido en 2019, el Ministerio aclaró que:

“Debemos indicar, que no es procedente remolcar motocicletas toda vez que por su diseño no cuentan con estabilidad propia o no pueden mantener su posición de equilibrio, razón por la cual, para su inmovilización, se requiere que estas sean transportadas, lo que solo es procedente en un vehículo clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma.” (Resaltado fuera del original)

Con lo anterior, el Ministerio habría cambiado la postura respecto del tipo de vehículo en el que se pueden transportar las motocicletas a los patios, expresada en concepto con Radicado número 20151340281641 del 2015 en el que además aclaró que no existe limitación sobre el número de motos que se pueden llevar simultáneamente. El tenor literal de lo dicho por la entidad es el siguiente:

“Conforme a su primera consulta, cuando se trata de inmovilización de motocicletas estas deberán ser transportadas en una grúa, no existe disposición legal ni reglamentaria que determine la cantidad de éstas, que pueden trasladarse en un mismo momento en una grúa para efectos de su inmovilización cuando a ello haya lugar; y sobre los daños que se puedan causar durante la inmovilización y transporte de los vehículos a los patios, como antes se le mencionó, la Resolución número 3027 de 2010 que adopto el Manual de Infracciones de Tránsito, establece los parámetros que se deben seguir desde que inicio la inmovilización hasta que se lleva a los patios el vehículo inmovilizado y señala quien tienen la responsabilidad de responder”. (Resaltado fuera del original).

Lo dicho en 2015 respecto de la cantidad de vehículos que se pueden llevar al mismo tiempo contrasta con lo que había expresado la entidad previamente, en el Concepto número 200913404181201 de 2009, en el que el Ministerio señaló la diferencia entre los verbos transportar y remolcar para efectos del traslado, y dejó claro que en el planchón solo puede ir un vehículo:

¹⁷ Ministerio de Transporte. Radicado número 20191340407521 del 27 de agosto de 2019.

“El vehículo sobre el planchón va siendo transportado, otro vehículo necesariamente debe ser remolcado.

3. *El vehículo transportado es aquel que está sobre el planchón.*

Según el Diccionario Larousse, el significado de Remolcar es:

“Arrastrar una embarcación o vehículo por medio de un cabo o cuerda”.

(...)

5. y 6. *El espacio del planchón solo permite el transporte de un vehículo y el enganche o remolque de más de un vehículo no está permitido.”* (Subrayado fuera del original)

De lo dicho por el Ministerio en los tres conceptos aquí estudiados se hacen evidentes varias contradicciones. La primera, respecto del vehículo en el cual deben ser trasladadas las motocicletas a los patios. Si bien el Ministerio se ha esforzado en señalar que las grúas que corresponden al concepto del Código Nacional de Tránsito son distintas a los camiones con carrocería tipo planchón o plataforma, en el concepto de 2015 señaló que las motocicletas deben ser transportadas en una grúa, mientras que en el concepto de 2019 señaló, que, por no poder ser remolcadas, el transporte de motos hacia los patios solo es procedente en un vehículo clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma.

Si estos términos han generado este tipo de confusiones en el Código de Tránsito debe quedar lo suficientemente claro que las motocicletas no pueden ser remolcadas y que su transporte solo podrá hacerse en camiones con carrocería tipo planchón o plataforma, que pueden o no tener el mecanismo de enganche.

Así mismo, hay que resolver vía legal la cuestión respecto de cuántos vehículos se pueden llevar a simultáneamente bien sea en una grúa o en un camión con planchón o plataforma. El mismo Ministerio ha emitido conceptos diversos sobre el tema, mientras en el concepto de 2009 se señaló que en el vehículo tipo planchón solo se podía llevar un vehículo a la vez, en los demás conceptos se indicó que no hay restricciones respecto de la cantidad de vehículos que se puedan llevar transportados sobre el planchón, siempre que se respete la capacidad de carga del vehículo transportador según la Resolución de homologación respectiva.

De lo anterior, es claro que hay una necesidad de unificación y se debe aclarar que en el caso de los vehículos distintos a motocicletas o similares no podrá trasladarse más de uno simultáneamente y, para el caso de las motos, bicicletas y patinetas eléctricas, debe dejarse la orden para que el Ministerio vía reglamentaria se ocupe de señalar una cantidad máxima de este tipo específico de vehículos que puedan trasladarse al mismo tiempo, dependiendo no sólo de la capacidad de carga del vehículo transportador sino, además, que se establezcan medidas para evitar que las motocicletas

terminen siendo transportadas recostadas unas sobre otras, pues esto puede dañar dichos bienes durante el recorrido hacia los patios.

- **Artículo 125 del Código Nacional de Tránsito.**

Sobre el traslado de vehículos con orden de inmovilización hacia los patios se dispone:

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

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

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

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

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

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

Parágrafo 4º. En el caso de inmovilización de vehículos de servicio público, la empresa transportadora responderá como deudor solidario

de las obligaciones que se contraigan, entre ellas las derivadas de la prestación del servicio de grúa y parqueaderos.

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

Parágrafo 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°. El propietario del vehículo será el responsable del pago al administrador o al propietario del parqueadero por el tiempo que estuvo inmovilizado el vehículo.

Parágrafo 7°. Los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito correspondiente en resolución que determinará lo ateniante.”

En primer lugar, se destaca que en el primer inciso del parágrafo 1° no se dice nada respecto de la responsabilidad que le atañe al propietario o administrador del patio si el vehículo es retirado por alguien distinto al propietario del vehículo o al infractor, contrario a lo que sí ocurre en el siguiente inciso en el cual sí se establece que deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.

En consecuencia, en este proyecto de ley se propone la modificación de lo dispuesto en el artículo 125 del Código Nacional de Tránsito a fin de aclarar que le cabe responsabilidad al propietario o el poseedor del vehículo que entregue el vehículo no solo sin contar con la orden de la autoridad competente sino sin verificar la propiedad o tenencia del bien de acuerdo con la ley.

En segundo lugar, se evidencia que, aunque en el segundo inciso del parágrafo primero del artículo 125 del Código Nacional de Tránsito se señala la obligación del propietario o administrador del patio de responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo, no se establece un término para dar solución al afectado, razón por la cual en este proyecto de ley se definirá un plazo máximo e improrrogable de dos (2) meses calendario para responder.

Este término se establece considerando que para que inicie la actuación debe mediar una petición de parte del ciudadano afectado para cuya respuesta el propietario o administrador del patio tiene un plazo de quince (15) días hábiles, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 1437 de 2011. Adicionalmente, se tiene en cuenta que en algunos casos se puede requerir una extensión de dicho plazo para efectos de verificación de la solicitud, lo que, de conformidad con el parágrafo del mismo artículo, no podrá exceder del doble del inicialmente previsto, es decir un plazo máximo de cuarenta y cinco (45) días hábiles para responder la petición al ciudadano, que equivalen aproximadamente a un

mes y medio. Además de este plazo, se considera prudente un lapso de otras dos semanas para que se adelanten los trámites para pagar efectivamente al afectado la reparación del daño causado, según lo que se establezca.

Adicionalmente, se aclarará en el artículo que sobre la decisión que se tome serán procedentes los recursos administrativos contemplados en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, habida cuenta que se trata de una actividad pública ejercida por un particular como consecuencia de una autorización dada para ello por parte de una entidad pública, sin perjuicio de las acciones judiciales a las que tiene derecho el afectado si no queda conforme con la respuesta.

Por último, en este artículo se considera necesario aclarar que si el infractor subsana la falta y se presenta ante la autoridad de tránsito esta no podrá poner trabas que impidan que este retire el vehículo, con lo cual se busca evitar que se dilate la entrega de los vehículos injustificadamente o por razones que no correspondan al propietario o tenedor y que si le ocasionen más costos de parqueadero en los patios. Se propone

- **Artículo 127 del Código Nacional de Tránsito.**

Respecto de la inmovilización de vehículos mal estacionados se señala:

“Artículo 127. Del retiro de vehículos mal estacionados. La autoridad de tránsito, podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo. En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, este será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de la grúa y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente.

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

Parágrafo 2°. 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 3°. Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero podrán contratar el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad.

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

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

El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito.

La Superintendencia de Transporte vigilará lo correspondiente a los cobros por el retiro del equipo de bloqueo.”

En el primer inciso del artículo transcrito se establece la posibilidad de bloquear o retirar los vehículos que la autoridad de tránsito encuentre mal estacionados. Teniendo en consideración que la misma norma dispone que si el infractor se encuentra en el sitio no habrá lugar a la inmovilización, y que en el párrafo primero se utiliza la expresión presentarse se aclarará que en caso de que el infractor se presente en el sitio de la inmovilización, antes de que se haya ido el vehículo transportador hacia los patios, no habrá lugar al traslado sino solo a la imposición de la orden de comparendo.

El párrafo 3° del artículo 127 del Código Nacional de Tránsito fue adicionado mediante la Ley 2283 de 2023 con el propósito de incentivar el uso de mecanismos distintos al traslado a patios en grúas, pero que sirvan igualmente para disuadir y sancionar a quienes estacionan en las vías públicas del país, propósito que se comparte por parte de los autores de este Proyecto de Ley.

Sin embargo, se ajustará lo dispuesto en el tercer inciso de este párrafo por el cual se exige realizar el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito como requisito para retirar el equipo de bloqueo, en tanto es un requisito de imposible cumplimiento. Dado que la agenda de estos cursos está determinada por la capacidad de los organismos de tránsito y que estos requieren en muchos casos un agendamiento que puede tomar varios días, no tendría sentido esperar hasta que el infractor pueda hacer el curso para entonces si poder retirar el cepo o el mecanismo que se considere pertinente para la inmovilización en el sitio.

• **Artículo 128 del Código Nacional de Tránsito.**

El artículo 128 del Código Nacional de Tránsito fue sustituido por el artículo 1° de la Ley 1730 de 2014, quedando la redacción de dicha norma, así:

“Artículo 128. Disposición de los vehículos inmovilizados. Si pasado un (1) año, sin que el propietario o poseedor haya retirado el vehículo de los patios y no haya subsanado la causa que dio origen a la inmovilización y no esté a paz y salvo con la obligación generada por servicios

de parqueadero y/o grúa, la autoridad de tránsito respectiva, deberá:

Publicar por una vez en un periódico de amplia circulación nacional y en el territorio de la jurisdicción del respectivo organismo de tránsito, el listado correspondiente de los vehículos inmovilizados desde hace un (1) año como mínimo y que aún no han sido reclamados por el propietario o poseedor; para que dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la publicación, el propietario y/o poseedor del vehículo se presente a subsanar la causa que dio lugar a la inmovilización y a su vez, cancelar lo adeudado por concepto de servicios de parqueadero y/o grúa y luego se proceda a autorizar la entrega del vehículo.

Vencido este término para reclamar el vehículo, si el propietario o poseedor no han subsanado la obligación por la infracción que dio lugar a la inmovilización y los servicios de parqueadero y/o grúa pendientes, se autoriza al organismo de tránsito para que mediante acto administrativo declare el abandono del vehículo inmovilizado. Acto administrativo que deberá garantizar el derecho a la defensa, conforme a lo establecido en las normas del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Para tal efecto créese la figura de declaración administrativa de abandono, la cual consiste en declarar la renuencia del propietario o poseedor de retirar el vehículo del parqueadero y a su vez, asumir la obligación adeudada por concepto de los servicios prestados por concepto de parqueadero y/o grúa con el correspondiente organismo de tránsito que la declare. Siendo así, el organismo de tránsito podrá proceder a la enajenación del vehículo para sustituirlo por su equivalente en dinero.

En el acto administrativo deberá hacerse un recuento del tiempo que ha pasado el vehículo inmovilizado en el parqueadero respectivo y cualquier otra circunstancia que llegue a probar el desinterés del infractor o titular de derecho real de dominio frente al bien y por ende declarar el abandono del mismo. Además, dentro del contenido del acto administrativo se ordenará informar al organismo de tránsito donde se encuentra inscrito el vehículo para que adopte las decisiones necesarias.

En cuanto a la notificación se tendrá en cuenta, que debe hacerse al propietario o poseedor, al titular del derecho real de dominio del vehículo, garantizando el debido proceso y el derecho de defensa. Cuando se trate de vehículos de servicio público, el acto administrativo de declaración de abandono, también deberá notificarse a la empresa transportadora, por las implicaciones que de la decisión puedan derivarse. En el proceso de cobro coactivo en la cual responderá como deudora solidaria.

Ejecutoriado el acto administrativo que declare el vehículo en abandono, el organismo de tránsito que lo declara, podrá enajenarlo mediante cualquiera de los procedimientos autorizados por el Estatuto

General de Contratación de la Administración Pública, ya sea por unidad o por lotes, previa tasación del precio unitario de cada vehículo.

Con el objetivo de respetar el derecho de propiedad y dominio, se autoriza al organismo de tránsito correspondiente, para crear una cuenta especial, en una de las entidades financieras que existan en el lugar, donde se consignen los dineros individualizados de cada propietario o poseedor del vehículo producto de la enajenación del bien y de la cual se efectuarán las deducciones a las que esta dio lugar. Los recursos del propietario o poseedor depositados en esta cuenta, podrán ser objeto de embargo vía cobro coactivo y de existir un remanente este debe ser puesto a disposición del dueño del automotor. Los dineros no reclamados serán manejados por la entidad de carácter nacional responsable de la ejecución de la política pública de seguridad vial, su caducidad será de cinco (5) años.

Cuando sobre el vehículo se haya celebrado un contrato de leasing, prenda, renting o arrendamiento sin opción de compra, se le dará al locatario, acreedor prendario o arrendatario el mismo tratamiento que al propietario para que este pueda hacer valer sus derechos en el proceso.

El anterior procedimiento no será aplicado a los vehículos que hayan sido inmovilizados por orden judicial, los cuales seguirán el procedimiento señalado por la ley, caso en el cual la autoridad judicial instructora del proceso respectivo tendrá que asumir el costo del servicio de parqueadero y/o grúa prestado hasta el día que el vehículo sea retirado del parqueadero.

La autoridad administrativa de carácter departamental, municipal o distrital, procederá a estudiar la viabilidad de condonación de las deudas generadas por todo concepto, a fin de sanear la cartera y permitir los trasposos y cancelaciones de las licencias de tránsito en el proceso de declaración administrativa de abandono.

En todo caso los vehículos que presenten alto deterioro o sean inservibles como consecuencia del agua, el sol y otros factores recibidos en los parqueaderos como resultado de choque o infracción, serán enajenados como chatarra, previo dictamen de un perito adscrito al organismo de tránsito respectivo. El producto de la enajenación seguirá el mismo procedimiento del inciso 8° de este artículo.

Parágrafo. Las disposiciones de la presente ley se aplicarán sin perjuicio en concordancia con lo previsto en la Ley 1630 de 2013 en todo lo aplicable en materia fiscal, de tránsito y ambiental.”

La Ley 1730 de 2014 fue expedida en virtud de la decisión de la Corte Constitucional en Sentencia C-474-05 de 10 de mayo de 2005, con ponencia del Magistrado Humberto Antonio Sierra Porto, por la cual el artículo original fue declarado inexecutable por considerar que era lesiva del derecho de propiedad privada, por lo que las modificaciones que se hagan al artículo 128 del Código Nacional

de Tránsito deberán tener en consideración lo dicho por la Corte.

Mediante el nuevo artículo precitado, se pretendió establecer un procedimiento completo que permitiera sanear la cartera y evacuar el alto stock de inventario en los parqueaderos, sin atentar contra la propiedad privada de los ciudadanos, de forma que, si luego de un año el infractor o propietario haya retirado el vehículo de los patios la autoridad de tránsito inicie el procedimiento para que mediante acto administrativo declare el abandono del vehículo inmovilizado.

Pese a la buena intención, pasados 9 años de la expedición de la Ley 1730 de 2014, es claro que el objetivo de la norma no se ha cumplido y, por el contrario, el problema de los vehículos abandonados en los patios ha venido incrementando consistentemente.

Como se mostró previamente en esta exposición de motivos, en tan solo 13 de las 32 capitales departamentales del país, sin contar ciudades grandes como Medellín y Barranquilla, suman más de cien mil vehículos parqueados en los patios de inmovilización de vehículos y, de estos, el 81% ya llevan más de un año allí abandonados, lo que muestra que hay el procedimiento que se creó en 2014 debe ser objeto de ajustes que permitan agilizar su aplicación, respetando en todo caso los derechos de los propietarios y tenedores de vehículos.

En primer lugar, teniendo en cuenta que el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo ya permite la notificación por medios electrónicos, se considera necesario y adecuado para los propósitos de garantizar los derechos de los infractores y dar agilidad al procedimiento que las notificaciones de que trata el artículo 128 se hagan a la dirección de correo electrónico asociada al vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, de manera que si el propietario no puede acceder a la publicación en el medio de comunicación nacional de que trata el primer inciso de la misma norma, tenga otro mecanismo para enterarse del trámite y tenga la oportunidad de presentarse ante la autoridad para retirar el vehículo.

El artículo 128 del Código de Tránsito hace referencia a la creación de una cuenta especial en una entidad financiera donde se consignen los dineros individualizados de cada propietario o poseedor del vehículo que esté abandonado, lo cual implica un desgaste administrativo para los organismos y autoridades de tránsito, especialmente si se considera que estamos ante una situación que implicaría abrir miles de cuentas bancarias para el efecto, y añade otro costo adicional a los que ya se generan por cuenta de la inmovilización de vehículos.

Por otra parte, en la Ley 1730 de 2014, no se determinó cómo se haría el pago de las deudas por concepto de impuestos o tasas a favor del municipio o departamento donde se encuentra matriculado el vehículo declarado abandonado, razón por la cual en este proyecto de ley se propone incluir

una disposición por la cual se permita deducir dichas acreencias de los recursos que resulten de la enajenación luego de la declaratoria de abandono y el posterior traslado hacia la entidad territorial titular de dichos conceptos.

Tampoco se dijo nada respecto de quien debe asumir los costos asociados a los trámites de cancelación de matrícula o traspaso según apliquen, una vez se surta la enajenación. Para corregir esta situación, se propone que, si se trata de venta de vehículos inservibles la cancelación de la matrícula se pagará con el producto de la enajenación y, si se trata de vehículos que aún pueden seguir en circulación, será el comprador quien deberá asumir el costo del traspaso de la propiedad del bien.

Por otro lado, el artículo 128 prevé un plazo de 5 años para que se puedan poner a disposición de la Agencia Nacional de Seguridad Vial los recursos que no sean reclamados por los propietarios o infractores de vehículos. Dicho término se reduce a 3 años, teniendo en consideración el término de prescripción sobre los bienes muebles establecido actualmente en el Código Civil colombiano.

b. Resolución número 20223040045295 de 2022 del Ministerio de Transporte, por medio del cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte.

• Literales J.05 y J.06 del Artículo 8.5.1. de la Resolución número 20223040045295 de 2022 del Ministerio de Transporte.

En concordancia con lo dispuesto en el artículo 125 del Código Nacional de Tránsito, esta norma se refleja en los literales J.05. y J.06. del artículo 8.5.1. de la Resolución número 20223040045295 de 2022 expedida por el Ministerio de Transporte, Resolución única compilatoria en materia de tránsito, por medio de la cual realizó una compilación de distintas normas que estaban dispersas, entre ellas la Resolución 3027 de 2010, por la cual se actualizó la codificación de las infracciones de tránsito. Al tenor literal los literales establecen:

“Artículo 8.5.1. Codificación de las infracciones de tránsito. Los siguientes son los códigos asignados a las conductas que constituyen infracciones a las normas de tránsito, de acuerdo al monto de la multa impuesta:

(...)

J. Otras infracciones de competencia de las autoridades de tránsito.

J.05. El propietario o administrador del parqueadero autorizado para materializar la inmovilización de un vehículo, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción a las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de

la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta.

J.06. El propietario o administrador del parqueadero autorizado que no entregue los elementos contenidos en el vehículo y relacionados en el inventario, así como las condiciones del estado exterior descritas a su recibo, será sancionado con una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y adicionalmente, deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.”

Al igual que ocurre en el parágrafo 1° del artículo 125 del Código Nacional de Tránsito, en el literal J.05 no se dice nada respecto de la responsabilidad que le atañe al propietario o administrador del patio si el vehículo es retirado por alguien distinto al propietario o el poseedor del vehículo, contrario a lo que sí ocurre en el literal J.06 en el cual sí se establece que deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.

• Artículo 8.5.3. de la Resolución número 20223040045295 de 2022 del Ministerio de Transporte.

Este artículo, compilatorio del artículo 3° de la Resolución número 3027 de 2010, establece el procedimiento para la retención preventiva de los vehículos cuando es posible corregir la causa de la infracción en un plazo de una hora, disponiendo que en caso de que no se logre subsanar el vehículo será trasladado a los patios. El tenor literal señala:

“Artículo 8.5.3. Retención preventiva del vehículo. La autoridad de tránsito podrá en forma preventiva inmovilizar un vehículo sin llevarlo a patios oficiales cuando se presente la comisión de una infracción que de acuerdo a lo previsto en el Código Nacional de Tránsito el vehículo no pueda transitar, hasta tanto se subsane la causa que dio origen a la inmovilización y por un término máximo de 60 minutos. En su defecto será trasladado a los patios o parqueaderos autorizados.

En aquellos casos en que el Código Nacional de Tránsito determinó en forma expresa la inmovilización del vehículo, esta deberá realizarse con el traslado del vehículo a patios oficiales”.

Dada la importancia que tiene la disposición normativa precitada para la adecuada gestión de las autoridades de tránsito en las vías del país y para evitar que vehículos que no lo requieren lleguen a los patios, en este proyecto de ley se propone elevarla a rango legal por lo que su contenido se incluye en el articulado que se pone a consideración del Congreso de la República.

El único cambio de fondo que se propone respecto de la norma como está hoy en el artículo 8.5.3. de la Resolución número 20223040045295 de 2022 es extender en una hora adicional el plazo de tiempo para la subsanación de la causal, es decir ampliarlo a un total de ciento veinte (120) minutos teniendo en cuenta que el tráfico de las principales ciudades del

país ha venido empeorando como consecuencia de la ampliación del parque automotor y la migración de la población de las zonas rurales hacia las urbanas que hace que el tiempo estimado en la Resolución número 3027 de 2010 sea hoy insuficiente para lograr el objetivo de la disposición.

c. Ley 962 de 2005, por la cual se dictan disposiciones sobre racionalización de trámites y procedimientos administrativos de los organismos y entidades del Estado y de los particulares que ejercen funciones públicas o prestan servicios públicos

En la Ley 962 de 2005, sobre racionalización de trámites, se incluyó un capítulo especial dedicado a regulaciones, procedimientos y trámites del sector de transporte, el cual contiene tres artículos con disposiciones aplicables a los procesos de inmovilización de vehículos.

• **Artículo 65 de la Ley 962 de 2005.**

Artículo 65. Sistema de información. En caso de inmovilización de vehículos, las autoridades de tránsito establecerán un sistema de información central, preferiblemente de acceso telefónico, que les permita a los interesados conocer de manera inmediata el lugar donde este se encuentra inmovilizado.

Respecto de lo dispuesto en el artículo 65 citado, se propondrá que el acceso al sistema de información sea también preferiblemente virtual y no solo telefónico como lo estableció el legislador en 2005, teniendo en cuenta, por un lado, el incremento de la penetración del servicio de internet móvil en la población colombiana que, de acuerdo con la Comisión de Regulación de Comunicaciones, para diciembre de 2022 alcanzó una tasa de 77,7 por cada 100 habitantes.

Por otro lado, se considera que la necesidad de conocer dónde está inmovilizado el vehículo es de mayor impacto en las ciudades grandes y medianas por ser estas las que cuentan con más de un patio de inmovilización de vehículos y donde hay una mayor penetración del servicio de internet.

Sin embargo, dado que la conectividad a internet sigue siendo precaria en las zonas rurales y dispersas del país se propone mantener el acceso telefónico, además del virtual, al sistema de información de que trata el artículo 65 de la Ley 962 de 2005.

• **Artículo 66 de la Ley 962 de 2005.**

Artículo 66. Pagos. Los pagos que deban hacerse por concepto de multas, grúas y parqueo, en caso de inmovilización de automotores por infracciones de tránsito, serán cancelados en un mismo acto, en las entidades financieras con las cuales las autoridades de tránsito realicen convenios para tal efecto. En ningún caso, podrá establecerse una única oficina, sucursal o agencia para la cancelación de los importes a que se refiere este.

Por las mismas consideraciones efectuadas respecto del artículo 65 de la Ley 962 de 2005, respecto del artículo 66 se propone incluir la

posibilidad, en ningún caso exclusiva, de efectuar los pagos por concepto de multas, grúas y parqueo en caso de inmovilización por medios electrónicos, lo cual deberá quedar incluido en los convenios con las entidades financieras que deberán ofrecer tal opción sin costo adicional.

• **Artículo 67 de la Ley 962 de 2005.**

Artículo 67. Cómputo de tiempo. Para efectos del cobro de los derechos de parqueo de vehículos inmovilizados por las autoridades de tránsito, sólo se podrá computar el tiempo efectivo entre la imposición de la multa y la cancelación de la misma ante la autoridad correspondiente.

En este sentido, no se tendrá en cuenta el tiempo que le tome al interesado en cumplir con los requerimientos adicionales al mencionado en el inciso anterior, para retirar el automotor.”

Tal como está redactado el artículo 67 de la Ley 962 de 2005 desconoce que el requisito que se debe cumplir para retirar un vehículo inmovilizado de los patios está señalado expresamente en el parágrafo 2º del artículo 125 del Código Nacional de Tránsito: haber subsanado la causa que motivó la inmovilización, sin que la norma exija el pago previo de la multa.

En consecuencia, la disposición del artículo 67 resulta contradictoria con la norma del Código Nacional de Tránsito pues establece como requisito fáctico pagar primero la multa para que se pueda liquidar el valor a pagar por concepto del parqueo en los patios, pues según el artículo en cuestión para establecer dicho valor se debe tener en cuenta el tiempo que pase entre la imposición del comparendo y el pago del mismo, desconociendo que el Código permite pagar la multa después de retirar el vehículo de los patios.

Por estas razones, y con el fin de corregir la antinomia descrita, en el articulado del proyecto de ley se incluye la derogatoria expresa del artículo 67 de la Ley 962 de 2005.

c. Ley 2294 de 2023, por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”.

• **Artículo 313 de la Ley 2294 de 2023.**

El Plan Nacional de Desarrollo incluye una disposición que es relevante para efectos de los servicios de traslado y parqueo de vehículos inmovilizados por cuanto establece que todos los cobros, sanciones, multas, tasas, tarifas y estampillas, actualmente denominados y establecidos con base en el salario mínimo mensual legal vigente (smmlv), deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Tributario (UVT). El tenor literal de la norma dispone.

Artículo 313. Unidad de Valor Básico (UVB). Créase la Unidad de Valor Básico (UVB). El valor de la Unidad de Valor, Básico (UVB) se reajustará anualmente en la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) sin alimentos ni regulados, certificado por el Departamento Administrativo

Nacional de Estadística (DANE), en el periodo comprendido entre el primero (1°) de octubre del año anterior al año considerado y la misma fecha del año inmediatamente anterior a este.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público publicará mediante Resolución antes del primero (1°) de enero de cada año, el valor de la Unidad de Valor Básico (UVB) aplicable para el año siguiente.

El valor de la UVB para el año 2023 será de diez mil pesos (\$10.000.00).

Todos los cobros; sanciones; multas; tarifas; requisitos financieros para la constitución, la habilitación, la operación o el funcionamiento de empresas públicas y/o privadas; requisitos de capital, patrimonio o ingresos para acceder y/o ser beneficiario de programas del Estado; montos máximos establecidos para realizar operaciones financieras; montos mínimos establecidos para el pago de comisiones y contraprestaciones definidas por el legislador; cuotas asociadas al desarrollo de actividades agropecuarias y de salud; clasificaciones de hogares, personas naturales y personas jurídicas en función de su patrimonio y/o ingresos; incentivos para la prestación de servicio público de aseo; y honorarios de los miembros de juntas o consejos directivos, actualmente denominados y establecidos con base en salarios mínimos o en Unidades de Valor tributario (UVT), deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Básico (UVB) el año 2023, conforme lo dispuesto en este artículo.

Parágrafo 1°. Si como consecuencia de la aplicación de lo dispuesto en el presente artículo el valor de los conceptos objeto de indexación no es un número entero, se deberá aproximar dicho valor a la cifra con dos (2) decimales más cercana; y si es inferior a una (1) Unidad de Valor Básico (UVB), se deberá aproximar a la cifra con tres (3) decimales más cercana.

Parágrafo 2°. Lo dispuesto en este artículo no será aplicable a las cifras y valores aplicables a tributos, sanciones y, en general, a los asuntos previstos en las disposiciones tributarias, ni en relación con los asuntos de índole aduanera ni de fiscalización cambiaria, que se encuentren medidos o tasados en Unidades de Valor Tributario (UVT).

Parágrafo 3°. Los cobros; sanciones; multas; tarifas; requisitos financieros para la constitución, la habilitación, la operación o el funcionamiento de empresas públicas y/o privadas; requisitos de capital, patrimonio o ingresos para acceder y/o ser beneficiario de programas del Estado; montos máximos establecidos para realizar operaciones financieras; montos mínimos establecidos para el pago de comisiones y contraprestaciones definidas por el legislador; cuotas asociadas al desarrollo de actividades agropecuarias y de salud; clasificaciones de hogares, personas naturales y personas jurídicas en función de su patrimonio y/o sus ingresos; incentivos para la prestación de servicio público de aseo; y honorarios de los miembros de juntas

o consejos directivos, que se encuentren en firme o ejecutoriados con anterioridad al 1° de enero de 2024, se mantendrán determinados en salarios mínimos o en Unidades de Valor Tributario (UVT), según el caso.

Parágrafo 4°. Los valores que se encuentren definidos en salarios mínimos en UVT en la presente ley, deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Básico (UVB) conforme lo dispuesto en el presente artículo, con excepción de lo previsto en el artículo 293 de esta ley en relación con el concepto de vivienda de interés social.

• **Artículo 372 de la Ley 2294 de 2023.**

“Artículo 372. Vigencias y derogatorias. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

(...)

Parágrafo 1°. El artículo 313 de la presente ley entrará en vigencia a partir del 1° de enero de 2024.

(...).”

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 372 de la Ley del Plan Nacional de Desarrollo, la orden calcular todos los cobros que hace el Estado con base en salarios mínimos o en Unidades de Valor Tributario (UVT), con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Básico (UVB) entrará en rigor solo a partir del 1° de enero de 2024.

No obstante, debe tenerse en cuenta que el artículo 49 de la Ley 1955 de 2019, por la cual se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022 dispuso que a partir del 1 de enero de 2020, todos los cobros establecidos con base en el salario mínimo mensual legal vigente (smmlv), debían ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Tributario (UVT), por lo que los cálculos que se hacían en salarios mínimos ya deben estar calculándose en UVT y, próximamente en UVB.

Sin embargo, como se demostró, apenas una minoría de municipios actualmente calcula sobre UVT los cobros de los servicios de transporte de vehículos hacia los patios y de parqueadero de vehículos inmovilizados. En consecuencia, en este proyecto de ley se pretende hacer efectivo lo ordenado en el artículo 313 de la Ley 2294 de 2023 y para ello se establecerá expresamente en el artículo 168 de la Ley 769 de 2002 que todos los cobros relacionados con los trámites para el retiro de vehículos que sean inmovilizados deberán calcularse en UVB habida cuenta de que esta será la unidad que empezará a regir en 2024.

III. IMPACTO FISCAL

Este proyecto de ley no genera impacto fiscal negativo. Por el contrario, genera un beneficio para el erario de las entidades territoriales que hoy se ven en la obligación de sufragar los costos de parqueo para la custodia y vigilancia de los miles de vehículos que se encuentran abandonados en los patios a su cargo y para cuya administración y manejo deben contratar con particulares no solo la operación de

los patios sino la posterior chatarrización de los vehículos abandonados.

Adicionalmente, las modificaciones que se plantean a varios artículos del Código Nacional de Tránsito y, especialmente, al artículo 128 de dicha norma, servirán para agilizar el procedimiento por el cual las entidades territoriales podrán tomar medidas con mayor agilidad respecto de aquellos vehículos cuyos propietarios o legítimos tenedores dejen abandonados en los patios, lo que les permitirá, no solo recuperar recursos, si no también reducir el gasto por concepto de vigilancia y custodia que se debe hacer para garantizar la integridad de dichos bienes.

De otra parte, al aclarar las condiciones de la responsabilidad de los encargados del transporte y parqueadero de los vehículos inmovilizados las entidades territoriales ahorrarán recursos que hoy funcionarios o contratistas dedican a atender dichas diferencias ante la ausencia de un desarrollo normativo que deje claras tales situaciones.

Las precisiones que se hacen en el articulado que se propone en este Proyecto de Ley permitirán que las entidades territoriales puedan atender de manera ágil y eficiente las controversias que se generan alrededor de la inmovilización de vehículos por la infracción de normas de tránsito y brindará a los ciudadanos garantías para que puedan retirarlos de manera expedita una vez se subsane la causal que dio origen a la sanción, lo que redundará en una reducción de la acumulación de vehículos en los patios de los municipios del país que hoy está afectando tanto a los ciudadanos como a las entidades territoriales, por lo que este proyecto tendrá un impacto positivo en el erario.

IV. RELACIÓN DE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

En cumplimiento con lo dispuesto en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, por el cual se modifica el artículo 29 de la Ley 5ª de 1992, el ponente, siguiendo la jurisprudencia del Consejo de Estado sobre este tema, considera que el presente proyecto de ley no genera conflictos de interés para su discusión y votación por cuanto se trata de un proyecto de carácter general, aplicable sin distinciones a todos aquellos que conduzcan una motocicleta, y que no crea un beneficio o perjuicio particular, actual y directo para nadie en concreto.

No obstante, lo anterior, en cada caso cada Congresista deberá evaluar si, en su caso particular y el de sus parientes en los grados establecidos en la ley, hay o no un conflicto de interés respecto de lo propuesto en este proyecto de ley.

Del Senador,


ALEJANDRO VEGA PÉREZ
Senador de la República

Formulario de la Cámara de Representantes, Secretaría General, con datos de presentación del Proyecto de Ley 301 del 14 de noviembre de 2023, suscrito por H.S. Alejandro Vega.

CONTENIDO

Gaceta número 1678 - Martes, 28 de noviembre de 2023
CÁMARA DE REPRESENTANTES
PROYECTOS DE LEY
Proyecto de Ley número 300 de 2023 Cámara, por medio de la cual se dignifica el licenciamiento en el servicio militar obligatorio y se dictan otras disposiciones. 1
Proyecto de Ley número 301 de 2023 Cámara, por la cual se establecen medidas sobre la inmovilización de vehículos y se dictan otras disposiciones.. 5