



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 1334

Bogotá, D. C., viernes, 8 de agosto de 2025

EDICIÓN DE 34 PÁGINAS

DIRECTORES: DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
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 119 DE 2025 CÁMARA

por medio de la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, estableciendo medidas respecto a grúas y parqueaderos y se dictan otras disposiciones (Ley camabajas y patios en su sitio).

Bogotá, D. C., julio 30 de 2025

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General

Cámara de Representantes

Bogotá

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

Respetado doctor Jaime Luis Lacouture Peñaloza:

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

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

Cordialmente,

WILMER YESID GUERRERO
Representante a la Cámara por Norte de Santander

 ALVARO LEONEL RUEDA CABALLERO Representante a la Cámara Departamento de Santander	 ALEJANDRO CARLOS CHACÓN Senador de la República
 GERMÁN ROGELIO ROZO ANIS Representante a la Cámara Departamento de Arauca	 Luis Carlos Ochoa Tobón Representante a la Cámara Partido Liberal
 LEONARDO GALLEGO ARROYAVE Representante a la Cámara Departamento Valle del Cauca	 HÉCTOR DAVID CHAPARRO Representante a la Cámara Partido Liberal
 CARLOS ARDILA ESPINOSA Representante a la Cámara Partido Liberal Departamento Putumayo	

PROYECTO DE LEY NÚMERO 119 DE 2025 CÁMARA

por medio de la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, estableciendo medidas respecto a grúas y parqueaderos y se dictan otras disposiciones.

(Ley camabajas y patios en su sitio).

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto realizar algunas modificaciones al Código

Nacional de Tránsito Terrestre, estableciendo medidas respecto al pago y funcionamiento de grúas y parqueaderos por inmovilización de vehículos en el país, con el fin de corregir prácticas injustas a las que se enfrentan los conductores y propietarios de vehículos inmovilizados, e incentivar el pago de la multa, fortaleciendo así las herramientas de las autoridades de tránsito municipales.

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

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

Parágrafo 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.

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

El incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor dará lugar a una multa

de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 127. Del retiro de vehículos mal estacionados. La autoridad de tránsito, podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio

idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo.

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

Parágrafo 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.

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

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

momento de proceder con la inmovilización de cada vehículo.

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

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

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

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

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

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

1. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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

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

El principio de necesidad de las sanciones tiene fundamento en los artículos 6° y 29 de la Constitución Política de 1991. El artículo 6° superior

prevé que *“Los particulares sólo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución y las leyes”*; el artículo 29 advierte que *nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa*”, entre tanto el principio de necesidad de las sanciones señala que la facultad sancionadora del Estado solo es legítima frente a sujetos que merecen un juicio de reproche por sus actos u omisiones, con el fin de corregirlas y mantener un orden social, que, por supuesto, deben cumplir un principio de legalidad, como sucede con la trasgresión de las normas del Código Nacional de Tránsito terrestre, que dan lugar a la imposición de una orden de comparendo que acarrea como consecuencia la multa.¹

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

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

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

- La sanción adicional que enfrentan los conductores y propietarios:

A pesar de lo anterior, a manera de ejemplo, en Colombia se encuentra que cuando una persona comete una infracción como la de conducir un vehículo sin seguro obligatorio, infracción respecto

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

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

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

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

Con la iniciativa se ajusta el ordenamiento a los principios Constitucionales, pues si bien se necesita el servicio de grúa y parqueadero en el país para proceder a la inmovilización de vehículos cuando las infracciones de tránsito lo ameritan, no deberían existir dos sanciones económicas concurrentes y desproporcionales, sino una sola correspondiente

¹ CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA DE 1991.

² Sentencia C-038 de 2020, <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2020/c-038-20.htm>

³ Sentencia C-321 de 2022, <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2022/c-321-22.htm>

a la del valor de la multa que busca sancionar el comportamiento del ciudadano, razón por la cual es la autoridad de tránsito el organismo que debería asumir estos costos de grúa y parqueadero que en últimas se convierten en herramientas para cumplir el fin coercitivo estatal; lo anterior con el mismo dinero recaudado por la multa que se le está pagando, teniendo en cuenta que esa multa se paga para cumplir un fin social de mantener el orden y la seguridad vial, más no con el objeto de lucrarse o lucrar a otros particulares con el dinero del bolsillo de los colombianos.

1.2. ALTOS COSTOS DE LOS SERVICIOS DE PARQUEADERO POR INMOVILIZACIÓN.

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

De acuerdo con la información recaudada por esta UTL, en Bogotá ocho (8) días de parqueo de un vehículo liviano cuestan alrededor de setecientos mil pesos (\$700.000), pues se implementa una

tarifa variable bajo la cual los primeros días el costo aumenta, para luego disminuir, lo que podría ser interpretado como una medida para fomentar el retiro inmediato, o simplemente para obtener un mayor lucro entre tanto el ciudadano obtiene los recursos necesarios para proceder al pago de los costos de inmovilización y retiro del vehículo en estos primeros días desde la comisión de la infracción.

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

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

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

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

De los costos expuestos anteriormente, aunque disímiles entre sí, resulta válido afirmar que terminan obedeciendo a una sanción adicional al ciudadano, no a la prestación de un servicio, por eso es momento de generar una solución eficiente para los conductores y propietarios de vehículos del país que ponga fin a estos abusos diseñados para fortalecer las finanzas de particulares y no de

los municipios, pues los entes territoriales serán directamente beneficiados al incentivarse el pago de la sanción sobre el pago a las concesiones que prestan el servicio de grúas y patios.

Adicionalmente, se observa que pese a los altos costos por servicio de parqueadero, las condiciones físicas de estos establecimientos en muchos municipios del país son precarias, exponiendo los vehículos inmovilizados a las condiciones climáticas y los daños que les puedan generar permanecer a la intemperie y en suelos llenos de lodo y tierra, es por

eso que en el presente proyecto de ley se exigen un mínimo de condiciones para estos parqueaderos que son aprobados para prestar ese servicio, debiendo contar como mínimo con un suelo pavimentado y un techo que proteja y garantice las condiciones en las que fueron inmovilizados los vehículos.

Entrega de vehículos en fin de semana y festivos:

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

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

MUNICIPIO	ENTREGA DÍA NO HÁBIL	COBRA DÍAS NO HÁBILES
BOGOTÁ, D. C.	SÍ	SÍ
MEDELLÍN	SÍ	SÍ
VILLAVICENCIO	NO	SÍ
MANIZALES	NO	SÍ
BARRANQUILLA	SÍ	SÍ
CARTAGENA	NO	SÍ
FLORIDABLANCA	NO	SÍ
BUCARAMANGA	NO	SÍ
V DEL ROSARIO	NO	SÍ
OCAÑA	NO	SÍ
CÚCUTA	NO	SÍ

Fuente: datos Secretarías de Tránsito Municipales. Elaboración propia UTL Representante a la Cámara Wilmer Guerrero.

⁴ CORTE CONSTITUCIONAL SENTENCIA T-375 DE 1997.

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

1.3. ALTOS COSTOS DE LOS SERVICIOS DE GRÚA POR INMOVILIZACIÓN.

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

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

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

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

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

hasta 10 motocicletas, lo que hace más rentable en este modelo de negocio instaurado inmovilizar una motocicleta, que un carro.

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



Foto: Diario *Oriente*.

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

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

Según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) el 34,1% de la población gana menos del salario mínimo, lo que equivale a más de 9,43 millones de personas, a su vez cerca del 6,9% de la población, lo que equivale a 1,55 millones de personas, reciben un salario y medio a dos salarios. También se determinó que 113.000 personas reciben entre ocho a diez salarios mínimos, equivalente al

0,5% de la población colombiana. De acuerdo con esta información es válido afirmar que si una persona de la media poblacional del país comete una infracción de tránsito que acarrea la inmovilización de su vehículo, se encuentra en una situación en la cual probablemente solo podría priorizar el pago de lo equivalente a grúa y patios para recuperar su vehículo, dejando la multa, por la falta de capacidad económica sin pagar, por lo que la iniciativa resulta ajustada a la realidad social del país, contribuyendo en un doble propósito, aliviar las cargas económicas adicionales de los colombianos y mejorar el recaudo por concepto de multas por parte de los municipios, ya que el ciudadano priorizaría el pago de la multa en el primer día siguiente a la infracción, para recuperar su vehículo sin costos adicionales de inmovilización.⁵

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

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

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

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

Se plantea en el proyecto de ley que el beneficio proceda en la primera etapa del proceso contravencional, momento en el cual el presunto

⁵ <https://colombia.as.com/actualidad/salario-minimo-cuantos-trabajadores-y-pensionados-lo-cobran-en-colombia-n/>

⁶ LEY 769 DE 2002 (Código de Tránsito).

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

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

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

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

concepto, cuando el vehículo ha sido retirado con anterioridad entre tanto se adelanta la actuación administrativa.

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

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

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

⁷ LEY 769 DE 2002 (Código de Tránsito).

⁸ SENTENCIA C-321 DE 2022, http://www.secretariase-nado.gov.co/senado/basedoc/c-321_2022.html

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

SEGÚN EL ARTÍCULO 131 DEL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO, LAS INFRACCIONES QUE ACARREAN INMOVILIZACIÓN				
Categoría	Código	Descripción	Multa (SMLDV)	Valor UVB (2025)
B	B.1	Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.	8	\$322.095
B	B.2	Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.	8	\$322.095
B	B.3	Conducir sin placas o sin el permiso vigente expedido por la autoridad de tránsito.	8	\$322.095
B	B.4	Conducir con placas adulteradas.	8	\$322.095
B	B.5	Conducir con una sola placa o sin el permiso vigente expedido por la autoridad de tránsito.	8	\$322.095
B	B.6	Conducir con placas falsas.	8	\$322.095
B	B.7	No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo.	8	\$322.095
C	C.1	Presentar licencia de conducción adulterada o ajena.	15	\$603.928
C	C.2	Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.	15	\$603.928
C	C.3	Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito	15	\$603.928
C	C.14	Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente.	15	\$603.928
C	C.16	Conducir un vehículo escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios.	15	\$603.928
C	C.18	Conducir vehículo de servicio público con taxímetro dañado, sin sellos o con calibración vencida o adulterada, o sin cumplir normas.	15	\$603.928
C	C.20	Conducir vehículo de carga con materiales de construcción sin medidas de protección, higiene y seguridad.	15	\$603.928
C	C.21	No asegurar la carga para evitar que se caiga en la vía.	15	\$603.928
C	C.22	Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin requisitos.	15	\$603.928
C	C.27	Carga o pasajeros obstruyen visibilidad del conductor o control del vehículo.	15	\$603.928
C	C.35	No realizar revisión técnico-mecánica en el plazo o con fallas técnicas/emisiones, aunque se tenga certificado.	15	\$603.928
C	C.36	Transportar carga en contenedores sin dispositivos de sujeción adecuados.	15	\$603.928
D	D.1	Conducir sin haber obtenido la licencia.	30	\$1.207.855
D	D.2	Conducir sin portar los seguros obligatorios por ley.	30	\$1.207.855
D	D.3	Transitar en sentido contrario.	30	\$1.207.855
D	D.4	No detenerse ante semáforo en rojo o señal de "PARE".	30	\$1.207.855
D	D.5	Conducir sobre aceras, zonas peatonales, separadores, zonas verdes, bermas, etc.	30	\$1.207.855
D	D.6	Adelantar en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel, cima de cuesta o sitios prohibidos.	30	\$1.207.855

SEGÚN EL ARTÍCULO 131 DEL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO, LAS INFRACCIONES QUE ACARREAN INMOVILIZACIÓN				
Categoría	Código	Descripción	Multa (SMLDV)	Valor UVB (2025)
D	D.7	Maniobras altamente peligrosas o irresponsables.	30	\$1.207.855
D	D.8	Conducir sin luces, sin dispositivos luminosos o con alguno dañado.	30	\$1.207.855
D	D.12	Usar vehículo para servicio diferente del autorizado.	30	\$1.207.855
D	D.13	Transportar carga con sobrepeso.	30	\$1.207.855
D	D.14	Uso de combustibles no regulados que pongan en peligro la vida de usuarios o peatones.	30	\$1.207.855
D	D.15	Cambio de recorrido no autorizado en transporte público.	30	\$1.207.855
E	E.4	Transportar personas junto con sustancias peligrosas. Inmovilización del vehículo por 1 año cada vez.	45	\$1.811.783
F	F	Conducir en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias alucinógenas.	Desde 90	\$3.623.000
H	H.01	Circular con defensas rígidas no originales.	Obligación de realizar curso en 30 días	Después de 30 días sin realizarse el curso \$237.165
H	H.02	No portar la licencia de tránsito.	Obligación de realizar curso en 30 días	Después de 30 días sin realizarse el curso \$237.165
H	H.07	Llevar pasajeros en la parte exterior del vehículo.	Obligación de realizar curso en 30 días	Después de 30 días sin realizarse el curso \$237.165
H	H.08	Portar luces exploradoras en la parte posterior del vehículo.	Obligación de realizar curso en 30 días	Después de 30 días sin realizarse el curso \$237.165
H	H.10G	No usar casco de seguridad cuando corresponda.	Obligación de realizar curso en 30 días	Después de 30 días sin realizarse el curso \$237.165

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

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

Del cobro por el retiro del cepo:

⁹ Resolución número 3027 de 2010, Ministerio de Transporte.

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

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

¹⁰ Secretaria de Movilidad de Bogotá.

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

1. C29 Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.
2. **C35 No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido. (Acarrea inmovilización).**
3. **C02 Estacionar un vehículo en sitios prohibidos. (Acarrea inmovilización).**
4. C24 Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas.
5. **C14 Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. (Acarrea inmovilización).¹¹**

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

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

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

el pago que en Colombia poco se cumple, como se verá a continuación.

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

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

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

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

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

Comportamiento de pago de acuerdo con el tiempo que pasa desde la imposición de la sanción:

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

¹³ Federación Colombiana de Municipios, Respuesta a petición FCM-5-2025-013567-0TI-400, 26 de Mayo de 2025.

¹⁴ AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, Puede consultarse en: <https://ansv.gov.co/es/prensa-comunicados/121>

¹⁵ Federación Colombiana de Municipios, Respuesta a petición FCM-5-2025-013567-0TI-400, 26 de Mayo de 2025

¹¹ <https://www.fcm.org.co/90-741-comparendos-se-impusieron-a-nivel-nacional-en-el-mes-de-abril/>

¹² este proyecto se alinea, ARTÍCULO 168.

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

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

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

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

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

Para enfatizar en el caso particular de la capital del país, Bogotá, se precisa que el comportamiento de pago de multas por infracciones de tránsito es similar al promedio general del país, ya que según información suministrada por la Secretaría de movilidad, solo tres de cada diez multas se pagan, es decir, el 70 por ciento de los infractores hacen

caso omiso de sus obligaciones y esperan a que pase el tiempo para no pagarlas.¹⁶ Según la precitada información obtenida a través de la Federación Colombiana de Municipios, en 2024 en Bogotá se impusieron 1.010.830 multas, de acuerdo con el promedio, de estas alrededor de 700.000 no se pagan, que denota una vez más el bajo comportamiento de pago de las multas en el país y la necesidad de instaurar medidas que de hecho promuevan la cultura del pago de la sanción.

En contraste con lo anterior, en un municipio de cuarta categoría como Ocaña, Norte de Santander, el comportamiento no es ajeno a la media nacional, donde de un total de 5.867 multas impuestas en el año 2024, equivalentes a 3.490 millones de pesos, solo se pagaron 2.590 multas, equivalentes a 741 millones de pesos recaudados por las autoridades competentes. Es por esto que las iniciativas que permitan realizar un recaudo efectivo de esos más de 2.000 millones de pesos que deja de recibir un municipio pequeño, pero con enormes dificultades en materia de seguridad vial y presupuestales para implementarlas resultan viables y ajustadas a la

¹⁶ <https://www.portafolio.co/economia/en-bogota-se-pagan-tres-de-cada-diez-multas-de-transito-518881>

realidad social del país. Municipio donde, además, 1.509 vehículos llevan más de 1 año en patios, lo que agrava la situación financiera para el municipio que debe responder por los costos asociados al parqueadero, lo que merece corregirse con el incentivo del pago de multa inmediato con derecho a retiro del vehículo.¹⁷

Diferenciación porcentaje de pago de las multas que acarrearán inmovilización:

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

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

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

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

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

Además, es necesario considerar que para un importante grupo de propietarios de motocicletas estas constituyen no solo su medio de transporte, sino más aún, su herramienta de trabajo. Según cálculos de la ANDI, unas 2,6 millones de personas utilizan este vehículo para realizar sus labores como domiciliarios, mensajeros, repartidores de correo o periódicos; si se toma un promedio de 3 personas por familia, se tiene que mediante la tenencia de una motocicleta se apoya la subsistencia de más de 7,8 millones de colombianos y el 90% de propietarios de motocicletas son estratos bajos. Por lo tanto, la inmovilización de esta clase de vehículos no solo equivale a la retención de un objeto, sino que socialmente equivale a la herramienta de trabajo de una persona que mientras consigue lo necesario

para pagar grúa y parqueo, y costear los documentos vencidos hipotéticamente, muy probablemente le resulte más económico dejar perder la moto, y viceversa si consigue lo necesario para pagar grúa y parqueo, para así retirar la motocicleta, probablemente no lo haga para pagar la multa, perjudicando el recaudo por este concepto de los municipios, situación que soluciona el presente proyecto de ley que le habla a la ciudadanía colombiana.²⁰

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

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

Fuente: Elaboración propia UTL Representante a la Cámara Wilmer Guerrero, datos Fedemunicipios²¹.

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

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

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

Las anteriores cifras denotan la viabilidad de la presente propuesta para incentivar a los conductores a pagar la sanción impuesta de una vez, sin dilaciones, pues con lo que antes tenía que buscar, en muchos

¹⁷ Secretaría de Tránsito y Movilidad de Ocaña, Respuesta a petición 3384-STYMO del 27 de mayo de 2025.

¹⁸ Federación Colombiana de Municipios, Respuesta a petición FCM-5-2025-013567-OTI-400, 26 de mayo de 2025.

¹⁹ Federación Colombiana de Municipios, Respuesta a petición FCM-5-2025-013567-OTI-400, 26 de mayo de 2025.

²⁰ ANDI, puede consultarse en: <https://www.andi.com.co/Home/Noticia/17736-nuevo-estudio-de-las-motocicletas-en-co>

²¹ Federación Colombiana de Municipios, Respuesta a petición FCM-5-2025-013567-OTI-400, 26 de mayo de 2025.

²² Federación Colombiana de Municipios, Respuesta a petición FCM-5-2025-013567-OTI-400, 26 de mayo de 2025.

casos recurriendo incluso a créditos para pagar el parqueadero y la grúa, ahora pagará directamente la sanción, lo que promovería el pago del comparendo por parte del ciudadano, aumentando así el recaudo de las entidades territoriales, que como se expuso en la actualidad no supera ni la mitad de las sanciones que se imponen.

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

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

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

Fuente: Elaboración propia UTL Representante a la Cámara Wilmer Guerrero, datos Secretarías Municipales de Tránsito.

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

La afectación ambiental y de salud pública que genera el abandono de vehículos al aire libre también debería generar una importante preocupación, pues estos vehículos, al deteriorarse, liberan sustancias tóxicas como aceite, oxidación y corrosión

que contaminan el suelo y el agua. Además, pueden convertirse en criaderos de vectores de enfermedades, por lo que urge establecer medidas que eviten la acumulación durante años de los vehículos inmovilizados en patios, como lo pretende la presente iniciativa.

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

1.9. DESTINACIÓN DE LOS RECURSOS PROVENIENTES DE INFRACCIONES.

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

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

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

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

Seguidamente, el artículo 160 también establece la respectiva concordancia con la destinación que debe realizarse a la Federación Colombiana de

²³ CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO, ARTÍCULO 160.

Municipios, para remunerar lo correspondiente al SIMIT, para que guarde la respectiva unidad de materia con el artículo 10 CNT, que establece:

“Artículo 10. Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito. Con el propósito de contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios, se autoriza a la Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado a nivel nacional, un Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de tránsito (SIMIT), por lo cual percibirá el 10% por la administración del sistema cuando se cancele el valor adeudado. En ningún caso podrá ser inferior a medio salario mínimo diario legal vigente.”

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

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

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

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

En los mismos términos a través de la presente iniciativa se modifica el artículo 160 del Código Nacional de Tránsito para que la destinación de lo recaudado guarde correspondencia con la modificación central de la iniciativa, bajo la cual se modifica el artículo 125 y 127 de la misma norma, consistente en la posibilidad de que sean las autoridades de tránsito quienes estén obligadas a realizar el pago de grúa y patios cuando la sanción se cancele dentro del primer día siguiente a la orden de comparendo, sin que las autoridades paguen mayores costos a lo efectivamente recaudado con la multa, por lo que siempre existirá un saldo positivo a favor de la entidad territorial, pudiendo

tener las grúas y los patios el mismo tratamiento de herramienta como se planteó en su momento con el Simit que permita ejercer el poder punitivo estatal.

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

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

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

2. MARCO NORMATIVO MODIFICADO.

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

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

²⁴ http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/c-477_2003.html#1

²⁵ CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA DE 1991, ARTÍCULO 150.

ARTÍCULO ORIGINAL	MODIFICACIÓN PROPUESTA
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>PARÁGRAFO 3°. En el caso de vehículos de servicio público, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco días. Copia del acta se remitirá a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo.</p> <p>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.</p> <p>PARÁGRAFO 4°. 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.</p> <p>La inmovilización o retención a que hacen referencia las normas de transporte se regirán por el procedimiento establecido en este artículo.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>PARÁGRAFO 7°. Los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito correspondiente en resolución que determinará lo atinente.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>PARÁGRAFO 3°. En el caso de vehículos de servicio público, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco días. Copia del acta se remitirá a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo.</p> <p>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.</p> <p>PARÁGRAFO 4°. 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.</p> <p>La inmovilización o retención a que hacen referencia las normas de transporte se regirán por el procedimiento establecido en este artículo.</p> <p>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.</p> <p>Parágrafo 6°. La autoridad de tránsito correspondiente será responsable del pago de los costos por traslado con grúa y los costos por parqueadero solamente cuando la multa se cancele dentro del primer (1) día siguiente a la orden de comparendo, en los demás casos lo será el propietario del vehículo. En los casos en que, habiéndose cancelado la multa en el primer día, los costos de grúa y parqueadero superen el valor efectivamente recaudado con la multa, el propietario del vehículo será responsable del pago del valor excedente por este concepto.</p> <p>PARÁGRAFO 7°. Los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito correspondiente en resolución que determinará lo atinente. En todo caso se verificará que los parqueaderos utilizados para la inmovilización de vehículos cuenten con un suelo totalmente pavimentado y un techo que cubra todos los vehículos. Los parqueaderos aprobados contarán con un (1) año a partir de la entrada en vigencia de esta ley para cumplir con lo dispuesto en el presente parágrafo.</p> <p>Parágrafo 8°. (Nuevo). La autoridad de tránsito deberá disponer de un mecanismo idóneo que permita la realización del trámite de autorización y retiro del parqueadero de los vehículos que hayan sido inmovilizados cualquier día de la semana. En los casos en que no cuente con un mecanismo para la realización del trámite de autorización y retiro de vehículos en día no hábil, el costo de parqueadero por los primeros días no hábiles siguientes a la fecha de inmovilización será gratuito, hasta el siguiente día hábil de la semana en que sea posible retirar el vehículo del parqueadero.</p>

ARTÍCULO ORIGINAL	MODIFICACIÓN PROPUESTA
<p>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 <u>o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo</u>; 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>La Superintendencia de Transporte vigilará lo correspondiente a los cobros por el retiro del equipo de bloqueo.</p>	<p>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 estarán a cargo de la respectiva autoridad de tránsito solamente cuando la multa se cancele dentro del primer (1) día siguiente a la orden de comparendo, en los demás casos lo será el propietario del vehículo. En los casos en que, habiéndose cancelado la multa en el primer día, los costos de grúa y parqueadero superen el valor efectivamente recaudado con la multa, el propietario del vehículo será responsable del pago del valor excedente por este concepto.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>En ningún caso podrán establecerse cobros al conductor o propietario del vehículo por el retiro del equipo de bloqueo.</p> <p>Parágrafo 4°. (Nuevo). Para todo tipo de inmovilización el costo de la grúa será dividido de manera proporcional entre el número de vehículos transportados simultáneamente en una misma grúa. Se entregará un reporte al conductor o propietario del vehículo y a la autoridad de tránsito correspondiente que informe la capacidad de transporte simultáneo de vehículos en cada grúa, así como el tipo y número de vehículos transportados simultáneamente al momento de proceder con la inmovilización de cada vehículo.</p>

ARTÍCULO ORIGINAL	MODIFICACIÓN PROPUESTA
<p>ARTÍCULO 136. REDUCCIÓN DE LA MULTA. Una vez surtida la orden de comparendo, si el inculpado acepta la comisión de la infracción, podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa dentro de los cinco (5) días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito o en un Centro de Enseñanza Automovilística o un Centro integral de atención debidamente registrados ante el RUNT. Si el curso se realiza ante un centro de enseñanza automovilística o en centro integral de atención, o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a este se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción; o 2. Cancelar el setenta y cinco por ciento (75%) del valor de la multa, si paga dentro de los veinte días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito, en un centro de enseñanza automovilística, o un Centro integral de atención debidamente registrados ante el RUNT. Si el curso se realiza ante un centro de enseñanza automovilística, o centro integral de atención o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a este se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción. 3. Si aceptada la infracción, esta no se paga en las oportunidades antes indicadas, el inculpado deberá cancelar el cien por ciento (100%) del valor de la multa más sus correspondientes intereses moratorios. <p>Si el inculpado rechaza la comisión de la infracción, deberá comparecer ante el funcionario en audiencia pública para que este decrete las pruebas conducentes que le sean solicitadas y las de oficio que considere útiles.</p> <p>Si el contraventor no compareciere sin justa causa comprobada dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la notificación del comparendo, la autoridad de tránsito, después de treinta (30) días calendario de ocurrida la presunta infracción, seguirá el proceso, entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados.</p> <p>En la misma audiencia, si fuere posible, se practicarán las pruebas y se sancionará o absolverá al inculpado. Si fuere declarado contraventor, se le impondrá el cien por ciento (100%) de la sanción prevista en la ley.</p> <p>Los organismos de tránsito de manera gratuita podrán celebrar acuerdos para el recaudo de las multas y podrán establecer convenios con los bancos para este fin. El pago de la multa a favor del organismo de tránsito que la impone y la comparecencia, podrá efectuarse en cualquier lugar del país.</p> <p>PARÁGRAFO 1°. En los lugares donde existan inspecciones ambulantes de tránsito, los funcionarios competentes podrán imponer al infractor la sanción correspondiente en el sitio y hora donde se haya cometido la contravención respetando el derecho de defensa.</p> <p>PARÁGRAFO 2°. Cuando se demuestre que la orden de comparendo por infracción a las normas de tránsito detectada por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, no fue notificada o indebidamente notificada, los términos establecidos para la reducción de la sanción comenzarán a correr a partir de la fecha de la notificación del comparendo.</p> <p>PARÁGRAFO 3°. Los cursos a los infractores de las normas de tránsito podrán ser también virtuales, para lo cual quien lo dicta deberá garantizar la autenticación biométrica del ciudadano en la forma en que determine el Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y por el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte, que permita la identificación del infractor de forma segura, así como el registro y su permanencia en el curso, en los términos señalados por el Ministerio de Transporte.</p>	<p>ARTÍCULO 136. REDUCCIÓN DE LA MULTA. Una vez surtida la orden de comparendo, si el inculpado acepta la comisión de la infracción, podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa dentro de los cinco (5) días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito o en un Centro de Enseñanza Automovilística o un Centro integral de atención debidamente registrados ante el RUNT. Si el curso se realiza ante un centro de enseñanza automovilística o en centro integral de atención, o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a este se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción; o 2. Cancelar el setenta y cinco por ciento (75%) del valor de la multa, si paga dentro de los veinte días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito, en un centro de enseñanza automovilística, o un Centro integral de atención debidamente registrados ante el RUNT. Si el curso se realiza ante un centro de enseñanza automovilística, o centro integral de atención o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a este se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción. 3. Si aceptada la infracción, esta no se paga en las oportunidades antes indicadas, el inculpado deberá cancelar el cien por ciento (100%) del valor de la multa más sus correspondientes intereses moratorios. <p>Si el inculpado rechaza la comisión de la infracción, deberá comparecer ante el funcionario en audiencia pública para que este decrete las pruebas conducentes que le sean solicitadas y las de oficio que considere útiles.</p> <p>Si el contraventor no compareciere sin justa causa comprobada dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la notificación del comparendo, la autoridad de tránsito, después de treinta (30) días calendario de ocurrida la presunta infracción, seguirá el proceso, entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados.</p> <p>En la misma audiencia, si fuere posible, se practicarán las pruebas y se sancionará o absolverá al inculpado. Si fuere declarado contraventor, se le impondrá el cien por ciento (100%) de la sanción prevista en la ley.</p> <p>Los organismos de tránsito de manera gratuita podrán celebrar acuerdos para el recaudo de las multas y podrán establecer convenios con los bancos para este fin. El pago de la multa a favor del organismo de tránsito que la impone y la comparecencia, podrá efectuarse en cualquier lugar del país.</p> <p>PARÁGRAFO 1°. En los lugares donde existan inspecciones ambulantes de tránsito, los funcionarios competentes podrán imponer al infractor la sanción correspondiente en el sitio y hora donde se haya cometido la contravención respetando el derecho de defensa.</p> <p>PARÁGRAFO 2°. Cuando se demuestre que la orden de comparendo por infracción a las normas de tránsito detectada por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, no fue notificada o indebidamente notificada, los términos establecidos para la reducción de la sanción comenzarán a correr a partir de la fecha de la notificación del comparendo.</p> <p>PARÁGRAFO 3°. Los cursos a los infractores de las normas de tránsito podrán ser también virtuales, para lo cual quien lo dicta deberá garantizar la autenticación biométrica del ciudadano en la forma en que determine el Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y por el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte, que permita la identificación del infractor de forma segura, así como el registro y su permanencia en el curso, en los términos señalados por el Ministerio de Transporte.</p>

ARTÍCULO ORIGINAL	MODIFICACIÓN PROPUESTA
<p>Los cursos realizados por los organismos de tránsito, los centros integrales de atención y los centros de enseñanza automovilística registrados ante el sistema del Registro Nacional de Tránsito (RUNT) para dicha labor, no podrán ser en número/día más de la capacidad física instalada, certificada por medio del registro, gestión de calidad o acreditación, en las condiciones señaladas por el Ministerio de Transporte.</p> <p>En todo caso, para la prestación del curso virtual y/o presencial, los centros integrales de atención y los centros de enseñanza automovilística, deberán cumplir los mismos requisitos técnicos de operación y funcionamiento previstos en la ley, según reglamentación del Ministerio de Transporte.</p> <p>A los organismos de tránsito no se les exigirá convenio para prestar los cursos.</p> <p>Los cursos a los que se refiere este artículo deberán incluir contenidos de seguridad vial que promuevan el respeto en la vía por los usuarios de la bicicleta.</p>	<p>Los cursos realizados por los organismos de tránsito, los centros integrales de atención y los centros de enseñanza automovilística registrados ante el sistema del Registro Nacional de Tránsito (RUNT) para dicha labor, no podrán ser en número/día más de la capacidad física instalada, certificada por medio del registro, gestión de calidad o acreditación, en las condiciones señaladas por el Ministerio de Transporte.</p> <p>En todo caso, para la prestación del curso virtual y/o presencial, los centros integrales de atención y los centros de enseñanza automovilística, deberán cumplir los mismos requisitos técnicos de operación y funcionamiento previstos en la ley, según reglamentación del Ministerio de Transporte.</p> <p>A los organismos de tránsito no se les exigirá convenio para prestar los cursos.</p> <p>Los cursos a los que se refiere este artículo deberán incluir contenidos de seguridad vial que promuevan el respeto en la vía por los usuarios de la bicicleta.</p> <p>PARÁGRAFO 4° (Nuevo). La autoridad de tránsito deberá disponer de un medio idóneo para garantizar que encontrándose decisión en firme que absuelve al inculpado, sea exonerado de los costos o le sea devuelto el dinero pagado por concepto de grúa y parqueadero cuando esto proceda.</p>

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

3. IMPACTO FISCAL.

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

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

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

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

“... es posible deducir las siguientes subreglas sobre el alcance del artículo 7° de la Ley 819 de 2003: i) Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que cumple fines constitucionalmente relevantes como el orden de las finanzas públicas y la estabilidad macroeconómica; ii) El cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 corresponde al Congreso, pero principalmente al Ministro de Hacienda y Crédito Público, en tanto que ‘es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los Congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto’; iii) En caso de que el Ministro de Hacienda y Crédito Público no intervenga en el proceso legislativo u omite conceptuar sobre la viabilidad económica del proyecto, no lo vicia

de inconstitucionalidad, puesto que este requisito no puede entenderse como un poder de veto sobre la actuación del Congreso o una barrera para que el legislador ejerza su función legislativa, lo cual ‘se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático’; y iv) El informe presentado por el Ministro de Hacienda y Crédito Público no obliga a las células legislativas a acoger su posición; sin embargo, sí genera una obligación en cabeza del Congreso de valorarlo y analizarlo. Solo así se garantiza una debida colaboración entre las ramas del poder público y se armoniza el principio democrático con la estabilidad macroeconómica”.

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

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

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

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

4. CONFLICTO DE INTERÉS.

Se pone de presente el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, según el cual *“El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo con el artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros Congresistas tomen una decisión en torno a si se*

encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.

- A continuación, se ponen de presente para determinar los correspondientes conflictos de interés y consiguientes impedimentos consagrados en la ley:
- a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del Congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.
 - b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el Congresista participa de la decisión.
 - c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del Congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

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

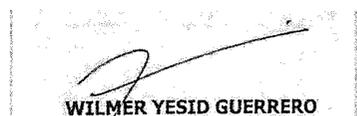
- a) Cuando el Congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir, cuando el interés del Congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.
- b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el Congresista en el futuro.
- c) Cuando el Congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el Congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.
- d) Cuando el Congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el Congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.
- e) Cuando el Congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el Congresista. El Congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña.

Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.

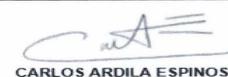
- f) Cuando el Congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...).”

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

De los honorables Congresistas,



WILMER YESID GUERRERO
REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR NORTE DE SANTANDER

 ALVARO LEONEL RUEDA CABALLERO Representante a la Cámara Departamento de Santander	 ALEJANDRO CARLOS CHACÓN Senador de la República
 Luis Carlos Ochoa Tobón Representante a la Cámara Partido Liberal	 GERMÁN ROGELIO ROZO ANÍS Representante a la Cámara Departamento de Arauca
 HÉCTOR DAVID CHAPARRO Representante a la Cámara Partido Liberal	 LEONARDO GALLEGU ARROYAVE Representante a la Cámara Departamento Valle del Cauca
 CARLOS ARDILA ESPINOSA Representante a la Cámara Partido Liberal Departamento Putumayo	 GERSEI PEREZ

SECRETARÍA GENERAL

El día 30 de Julio del año 2025
 Ha sido presentado en este despacho el
 Proyecto de Ley Acto Legislativo
 No. 119 Con su correspondiente
 Exposición de Motivos, suscrito Por:
 HR. Wilmer Yesid Guerrero

SECRETARIO GENERAL

PROYECTO DE LEY NÚMERO 151 DE 2025 CÁMARA

por medio de la cual se crea el Fondo Nacional de Reparación Histórica para superar los efectos y consecuencias del colonialismo, el sistema colonial y esclavista, el racismo estructural y sistémico y la discriminación racial que impactan a los pueblos étnicos del país, y se dictan otras disposiciones para su implementación y sostenibilidad.

Bogotá, D. C., 30 de julio de 2025

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General de la Honorable Cámara de Representantes

Ciudad. -

Asunto: Radicación proyecto de ley.

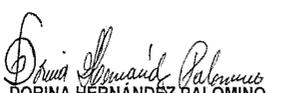
Referencia: Proyecto de ley, por medio de la cual se crea el Fondo Nacional de Reparación Histórica para superar los efectos y consecuencias del colonialismo, el sistema colonial y esclavista, el racismo estructural y sistémico y la discriminación racial que impactan a los pueblos étnicos del país, y se dictan otras disposiciones para su implementación y sostenibilidad.

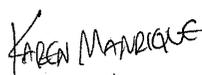
Respetado señor Secretario:

En cumplimiento del artículo 114 de la Constitución Política de 1991 y conforme al artículo 6° numeral 2 de la ley 5ª de 1992, me permito presentar ante usted el siguiente proyecto de ley titulado *por medio de la cual se crea el Fondo Nacional de Reparación Histórica para superar los efectos y consecuencias del colonialismo, el sistema colonial y esclavista, el racismo estructural y sistémico y la discriminación racial que impactan a los pueblos étnicos del país, y se dictan otras disposiciones para su implementación y sostenibilidad.*

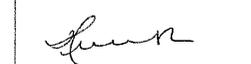
Por lo anteriormente expuesto, solicito, respetuosamente, dar inicio al trámite legislativo correspondiente.

Atentamente,


DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO
 Representante a la Cámara Por Bolívar
 Pacto Histórico
 Autora.


KAREN MARÍN
 ARAUCA
 CITREP


KAREN LÓPEZ
 CITREP LG

Representante a la Cámara	Orlando Castillo Advincula Representante a la Cámara
	Astrid Sánchez Montes de Oca Representante a la Cámara
Cristóbal Caicedo Angulo Representante a la Cámara	 Elizabeth Jay-Pang Díaz Representante a la Cámara
Hernando González Representante a la Cámara	Jorge Méndez Hernández Representante a la Cámara
Juan Carlos Lozada Vargas Representante a la Cámara	Marelen Castillo Torres Representante a la Cámara
Monica Karina Bocanegra Pantoja Representante a la Cámara	Pedro Baracotao García Ospina Representante a la Cámara
 Silvio Jose Carrasquilla Torres Representante a la Cámara	 William Ferney Aljute Martínez Representante a la Cámara
 Dolce Oscar Torres Romero Representante a la Cámara	 Gerson Lisimaco Montaña Ariza Representante a la Cámara
María Del Mar Pizarro Representante a la Cámara	ERMES EVELIO PETE VIVAS Representante a la Cámara

PROYECTO DE LEY NÚMERO 151 DE 2025 CÁMARA

por medio de la cual se crea el Fondo Nacional de Reparación Histórica para superar los efectos y consecuencias del colonialismo, el sistema colonial y esclavista, el racismo estructural y sistémico y la discriminación racial que impactan a los pueblos étnicos del país, y se dictan otras disposiciones para su implementación y sostenibilidad.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

PROYECTO DE LEY

por medio de la cual se crea el Fondo Nacional de Reparación Histórica para superar los efectos y consecuencias del colonialismo, el sistema colonial y esclavista, el racismo estructural y sistémico y la discriminación racial que impactan a los pueblos étnicos del país, y se dictan otras disposiciones para su implementación y sostenibilidad.

TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1°. Objeto.

Créase el Fondo Nacional de Reparación Histórica (en adelante, el Fondo) como un instrumento financiero público, autónomo y especializado, encargado de coordinar y garantizar los recursos necesarios para la implementación de políticas, programas y acciones orientadas a:

1. La reparación histórica de los Pueblos Étnicos Indígenas, Negros, Afrocolombianos, Raizales y Palenqueros reconocidos en el marco de los daños ocasionados por la esclavización, el racismo, la discriminación racial y el colonialismo.
2. La erradicación de los daños enunciados en el numeral anterior, en todos los ámbitos de la vida social, cultural, económica y política colombiana.
3. El reconocimiento de la naturaleza de la deuda histórica y los daños duraderos causados por la trata transatlántica de seres humanos esclavizados, la esclavización, el genocidio, el colonialismo y el racismo estructural en los Pueblos Étnicos.

Este Fondo será un motor para la reconciliación nacional, la construcción de memoria histórica inclusiva, las garantías de no repetición del continuum de violencias históricamente arraigadas en el modelo actual de Estado Nación y la promoción de justicia restaurativa para los pueblos étnicos en Colombia.

Artículo 2°. Naturaleza.

El Fondo es un patrimonio autónomo de carácter público, adscrito al Ministerio de Igualdad y Equidad o a la entidad que haga sus veces, con autonomía administrativa, técnica y financiera, destinado exclusivamente al cumplimiento de sus objetivos.

Artículo 3°. Principios rectores.

La gestión del Fondo se regirá por los siguientes principios:

1. **Equidad:** garantizar la distribución justa de los recursos para superar las desigualdades históricas.
2. **Justicia histórica:** Resarcir los daños y vulneraciones sufridas por los pueblos étnicos, Asegurando su reparación integral.
3. **Participación comunitaria:** incluir activamente a las comunidades beneficiarias en todas las etapas del proceso.
4. **Transparencia:** Asegurar el manejo responsable y público de los recursos.
5. **Sostenibilidad:** Garantizar la continuidad de las acciones de reparación en el tiempo.
6. **Dignidad:** Promover el desarrollo humano integral, respetando las cosmovisiones y prácticas culturales de los pueblos étnicos y populares.

7. **Autonomía Cultural:** Respetar y promover las formas propias de organización, gobernanza y desarrollo de las comunidades étnicas, fortaleciendo su capacidad de decidir sobre su presente y futuro.

Parágrafo. El Fondo garantizará la implementación de medidas de reparación simbólica y cultural que incluyan la dignificación de narrativas históricas, el reconocimiento de liderazgos indígenas y afrocolombianos, y el fortalecimiento de espacios de memoria.

Artículo 4°. Enfoques.

La gestión del Fondo se regirá por los siguientes enfoques:

1. **Enfoque de Reparación Histórica.** El enfoque de reparación histórica se entiende como instrumento jurídico idóneo para superar los efectos de la trata transatlántica, los procesos de esclavización colonial, el colonialismo, el genocidio/etnocidio/Limpieza Étnica de las personas de origen o ascendencia africana e indígena en la colonia y que contribuye a la eliminación del racismo y la discriminación racial.

También, debe entenderse como una propuesta metodológica en política pública que promueve una forma de analizar la realidad y una guía para intervenir en ella, dirigida a atender los reclamos por el derecho a las reparaciones históricas de los Pueblos Étnicos Afrocolombianos, Negros, Raizales y Palenqueros e Indígenas que han sido históricamente excluidos.

Además, es un método de análisis que realiza la lectura de la realidad haciendo visibles el continuum de violencias coloniales, el daño histórico producido por trata transatlántica, los procesos de esclavización colonial, el colonialismo, el genocidio/etnocidio/Limpieza Étnica de las personas de origen o ascendencia africana e indígena en la colonia, cuyas consecuencias se siguen evidenciando en el presente y las formas en que el Estado en su conjunto debe reparar. Finalmente, como guía, lleva a definir acciones de reparaciones históricas de manera concreta.

2. **Enfoque antirracista.** Las acciones que se emprendan en el marco del Fondo deben propender por la eliminación de la discriminación racial, aportando a ampliar las narrativas y la historia de la colonización, la conquista, el despojo territorial, la esclavización, la trata trasatlántica, el genocidio/etnocidio/limpieza racial y sus consecuencias, con base en el reconocimiento y reivindicación de las luchas antirracistas de los pueblos y personas racializadas y racialmente discriminadas.
3. **Enfoque antipatriarcal.** Las acciones que se emprendan en el marco del Fondo deben propender por cerrar las brechas de género y entender las afectaciones diferenciales que han sufrido las mujeres Afrocolombianas,

Negras, Raizales, Palenquera e Indígenas, en tanto en el sistema colonial eran mercantilizadas y usadas para la reproducción sistemática de utilidad a través de sus vientres y cómo ese pasado sigue teniendo repercusiones en la vida de las mujeres que pertenecen a los Pueblos Étnicos.

4. **Enfoque decolonial.** Las acciones que se emprendan en el marco del Fondo deben propender por la transformación de las estructuras coloniales que han impuesto la segregación racial y los sistemas de opresión sobre los Pueblos Étnicos para abogar por el respeto, la garantía y el entendimiento del reconocimiento de sus derechos, así como, el posicionamiento de sus historias singulares como parte integral de la Nación y el de nuevas narrativas que estén orientadas a mostrar el flagelo que significó el colonialismo que ha perpetuado las violencias coloniales hasta el presente con base en la exclusión, la marginalización, el racismo y la discriminación racial de las que aún son víctimas los descendientes de la trata transatlántica, el sistema esclavista colonial, el colonialismo y los procesos de esclavización colonial.

Artículo 4°. *Ámbito de aplicación.*

El Fondo financiará proyectos, programas, acciones, planes y normas dirigidas a la reparación histórica para superar los daños de la esclavización, el racismo, la discriminación racial y el colonialismo en los Pueblos Étnicos, a su erradicación en todos los ámbitos de la vida social, cultural, económica y política colombiana, así como a reconocer la naturaleza de la deuda histórica y los daños duraderos causados por la trata transatlántica de seres humanos esclavizados, la esclavización, el genocidio, el colonialismo y el racismo estructural en los Pueblos Étnicos, de conformidad con lo establecido en el Decreto número 820 de 2023 “*Por medio del cual se crea la Comisión Intersectorial Nacional de Reparación Histórica para Superar los Efectos del Racismo, la discriminación racial y el colonialismo en los pueblos étnicos del país*” y la normativa que le sirve de sustento.

Parágrafo. Se priorizarán territorios históricamente marginados, Pueblos Étnicos Indígenas, Negros, Afrocolombianos, Raizales y Palenqueros con mayores niveles de vulnerabilidad socioeconómica, teniendo en cuenta el índice de necesidades básicas insatisfechas de acuerdo con las estadísticas del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

TÍTULO II

ESTRUCTURA Y FUNCIONAMIENTO

Artículo 5°. *Fuentes de financiación.*

Los recursos del Fondo provendrán de:

1. **Apropiaciones del Presupuesto General de la Nación:** recursos asignados

anualmente por el Gobierno nacional, con una destinación específica al Fondo para garantizar su sostenibilidad.

2. **Donaciones y aportes de entidades públicas y privadas, nacionales e internacionales:** contribuciones económicas o en especie de organizaciones interesadas en apoyar las políticas de reparación histórica.
3. **Recursos de cooperación internacional:** fondos provenientes de organismos multilaterales, gobiernos extranjeros y otras entidades internacionales interesados en promover la equidad y combatir el racismo estructural.
4. **Ingresos generados por actividades relacionadas con la memoria histórica y el patrimonio cultural:** incluye ingresos por la operación de museos, centros culturales, actividades artísticas, publicaciones y eventos financiados por el Fondo.
5. **Multas y sanciones relacionadas con actos de racismo y discriminación racial:** recaudos provenientes de las sanciones aplicadas conforme a la legislación vigente, destinados exclusivamente a la reparación histórica.
6. **Participación en programas de incentivos fiscales:** empresas y personas que contribuyan al Fondo podrán recibir beneficios fiscales, según lo establecido en la normativa tributaria.
7. **Rendimientos financieros:** utilidad generada por los recursos depositados o invertidos en instrumentos financieros seguros, garantizando su optimización.
8. **Tasas por uso cultural:** tarifas recaudadas por el uso de espacios o recursos culturales asociados al Fondo, destinados a la sostenibilidad de sus operaciones.
9. **Contribuciones de compensación ambiental y social:** aportes de proyectos productivos o extractivos que tengan un impacto en comunidades afrodescendientes o indígenas, como medida de reparación social.
10. **Fondos multilaterales climáticos y sociales:** participación en iniciativas internacionales que integren justicia ambiental y social con reparación histórica en territorios indígenas y afrodescendientes.

Parágrafo 1°. El Fondo deberá garantizar que todos los recursos recaudados sean auditados de manera periódica por entidades competentes e independientes, asegurando su transparencia y correcta destinación.

Parágrafo 2°. Los recursos provenientes de multas y sanciones no podrán ser redirigidos a otros fines que no estén relacionados con las acciones del Fondo, conforme a su objeto y ámbito de aplicación.

Artículo 6°. Destinación específica.

Los recursos del Fondo se destinarán a:

1. Financiar la implementación de políticas, programas, planes y acciones dirigidas a la reparación histórica para superar los daños de la esclavización, el racismo, la discriminación racial y el colonialismo en los Pueblos Étnicos, a su erradicación en todos los ámbitos de la vida social, cultural, económica y política colombiana, y a reconocer la naturaleza de la deuda histórica y los daños duraderos causados por la trata transatlántica de seres humanos esclavizados, la esclavización, el genocidio, el colonialismo y el racismo estructural en los Pueblos Étnicos, entre otras, en el marco de lo previsto en el Decreto número 820 de 2023 o demás normas que lo sustentan y las que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.
2. Crear, acompañar y fortalecer museos comunitarios, étnicos, artísticos y populares, archivos y centros de memoria histórica relacionados con las comunidades indígenas, negras, afrodescendientes, Raizales y Palenqueras, promoviendo la preservación y difusión de su historia, tradiciones y cosmovisiones milenarias.
3. Financiar y promover proyectos culturales, educativos y de sensibilización que fomenten la memoria histórica. Impulsar actividades culturales, educativas y de sensibilización que contribuyan a la reparación histórica.
4. Consolidar un circuito nacional de festivales culturales étnicos, garantizando que incluyan componentes educativos sobre la reparación histórica y la valorización de la diversidad cultural del país.
5. Financiar proyectos de desarrollo sostenible alineados con prácticas tradicionales indígenas y afrodescendientes, respetando su conocimiento ancestral.
6. Estimular la producción artística que incluya música, teatro, danza y artes visuales con enfoques decoloniales, la lucha contra el racismo, la aporofobia, que estimule el sentido de pertenencia y conocimiento en la historia étnica.
7. Fortalecer la capacidad organizacional y educativa de las comunidades étnicas para gestionar procesos de reparación.
8. Financiar proyectos de desarrollo sostenible que mejoren las condiciones de vida de las comunidades étnicas.
9. Desarrollar programas de formación tecnológica para documentar, preservar y difundir la riqueza cultural de las comunidades indígenas y afrodescendientes.
10. Financiar la digitalización y preservación de archivos históricos, canciones, relatos orales

y tradiciones culturales de las comunidades beneficiarias.

11. Promover rutas turísticas culturales que resalten la riqueza histórica y artística de las comunidades afrodescendientes, indígenas, negras, raizales y Palenqueras.
12. Desarrollar programas de formación tecnológica para jóvenes de las comunidades beneficiarias, asegurando su acceso a herramientas modernas para la documentación y promoción cultural.
13. Financiar garantías de no repetición de conformidad con las recomendaciones que en la materia haya enunciado el Informe Final de la Comisión para el Esclarecimiento de la Verdad para Colombia y la Comisión Intersectorial de que trata el decreto 820 de 2023.

Artículo 7°. Administración del Fondo.

El Fondo será administrado por una Junta Directiva compuesta por:

1. El ministro o ministra de Igualdad y Equidad o quien haga sus veces, quien presidirá la Junta.
2. Dos representantes de las comunidades indígenas, priorizando aquellos designados por la Mesa Permanente de Concertación (MPC) por las principales organizaciones de los pueblos originarios.
3. Un representante de las comunidades Negras.
4. Un representante de las comunidades afrocolombianos.
5. Un representante de las comunidades raizales.
6. Un representante de las comunidades palenqueras.
7. Un representante de las organizaciones de la sociedad civil con experiencia en temas de reparación histórica.
8. Un representante de la academia con conocimientos en estudios decoloniales, memoria histórica y Reparación Histórica.

Parágrafo. La representación en la Junta Directiva deberá ser rotativa cada cuatro (4) años y garantizar la participación equitativa de todas las regiones del país.

Artículo 8°. Áreas de Reparación Histórica.

Creación de áreas de reparación histórica para asegurar la especialización y efectividad del Fondo, se establecerán subcuentas temáticas, incluyendo:

- **Decolonización del espacio público:** Acciones para cambiar y resignificar nombres, placas y símbolos coloniales en territorios con población mayoritaria indígena, Negra, afrodescendientes, raizales y Palenqueras, recuperando nombres ancestrales y narrativas históricas inclusivas.

- **Memoria histórica y patrimonio cultural:** Fortalecer la creación y mantenimiento de museos, archivos y centros de memoria que preserven las historias y tradiciones de las comunidades étnicas. Promover la digitalización de archivos y relatos orales, además de establecer rutas de turismo cultural que enriquezcan el entendimiento de su legado.
- **Desarrollo económico sostenible y emprendimiento:** Financiar proyectos productivos que respeten los saberes ancestrales, como el ecoturismo, la artesanía y la agricultura sostenible. Promover cooperativas, microcréditos y mercados de comercio justo que fortalezcan la autonomía económica de las comunidades indígenas y afrodescendientes.
- **Educación decolonial e inclusión académica:** Incorporar enfoques decoloniales en los currículos educativos, junto con programas de becas y formación docente que promuevan la representación y el acceso equitativo de las comunidades étnicas al sistema educativo. Apoyar publicaciones e investigaciones que visibilicen sus saberes y perspectivas.
- **Artes Decoloniales Visuales, Musicales, de Actuación y Danza:** Financiar y promover expresiones artísticas que resalten las luchas y tradiciones de las comunidades étnicas, incluyendo música, danza y artes visuales. Crear espacios de formación y festivales para conectar artistas locales con públicos nacionales e internacionales.
- **Innovación tecnológica y digitalización:** Desarrollar plataformas digitales y programas de capacitación tecnológica que permitan a las comunidades preservar, documentar y difundir su patrimonio cultural. Promover el uso de herramientas modernas para fortalecer la memoria histórica y las narrativas propias.

Artículo 9º. Promoción internacional.

El Fondo fomentará alianzas con países de la diáspora africana y organismos internacionales para compartir experiencias, promover la memoria histórica y fortalecer la cooperación cultural y económica.

Artículo 10. Secretaría Técnica.

La Secretaría Técnica del Fondo será ejercida por el Viceministerio de Pueblos Étnicos del Ministerio de Igualdad y Equidad o la entidad que haga sus veces en tanto responsable de la planificación, ejecución y supervisión de las actividades financiadas, así como de la rendición de cuentas.

TÍTULO III

EJECUCIÓN Y TRANSPARENCIA

Artículo 11. Participación comunitaria.

El Fondo garantizará la participación permanente, cotidiana, informada y representativa de las comunidades étnicas indígenas, negras,

afrodescendientes, raizales, palenqueras en la definición de prioridades, diseño, ejecución y seguimiento de los proyectos financiados, asegurando que sus perspectivas sean reflejadas en las decisiones. La participación comunitaria incluirá la realización de encuentros regionales anuales para evaluar los avances, definir nuevas prioridades y garantizar una retroalimentación constante entre la Junta Directiva y las comunidades beneficiarias.

Parágrafo. La participación comunitaria incluirá consultas previas obligatorias, con enfoque diferencial, para garantizar que los proyectos financiados reflejen las necesidades y aspiraciones de cada comunidad étnica, respetando su autonomía cultural.

Artículo 11. Transparencia y rendición de cuentas.

La Junta Directiva del Fondo deberá presentar anualmente un informe público detallado sobre los recursos captados, los proyectos financiados y los resultados obtenidos.

Parágrafo 1º. Se implementarán auditorías externas e independientes para garantizar el uso adecuado de los recursos.

Parágrafo 2º. Los convenios podrán incluir iniciativas internacionales para la protección de sitios arqueológicos y territorios indígenas milenarios, promoviendo su conservación como patrimonio cultural inmaterial de la humanidad.

Parágrafo 3º. Se establecerá una plataforma digital pública que permita a las comunidades beneficiarias y a la ciudadanía en general monitorear los recursos y avances de los proyectos financiados por el Fondo, promoviendo la transparencia y la participación activa.

Artículo 12. Convenios de Cooperación.

El Gobierno nacional reglamentará la presente ley en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de su promulgación, incluyendo la elaboración de lineamientos específicos para la reparación histórica simbólica y cultural de las comunidades indígenas milenarias.

TÍTULO IV

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 13. Reglamentación.

El Gobierno nacional reglamentará la presente ley en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de su promulgación.

Artículo 14. Vigencia.

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

De los honorables Congressistas,


 DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO
 Representante a la Cámara por el departamento de Bolívar
 Autora


 KAREN MARTÍNEZ
 ARAUCA
 CIRED.


 KAREN LÓPEZ
 CIRED 16

Representante a la Cámara	Orlando Castillo Advincula Representante a la Cámara
	Astrid Sánchez Montes de Oca Representante a la Cámara
Cristóbal Caicedo Angulo Representante a la Cámara	Elizabeth Jay-Pang Díaz Representante a la Cámara
Hernando González Representante a la Cámara	Jorge Méndez Hernández Representante a la Cámara
Juan Carlos Lozada Vargas Representante a la Cámara	Marelen Castillo Torres Representante a la Cámara
Monica Karina Bocanegra Pantoja Representante a la Cámara	Pedro Baracotao García Ospina Representante a la Cámara

 Silvio Jose Carrasquilla Torres Representante a la Cámara	 William Ferney Altire Martínez Representante a la Cámara
 Dolcèy Oscar Torres Romero Representante a la Cámara	 Gerson Lisimaco Montaña Ariza Representante a la Cámara
Maria Del Mar Pizarro Representante a la Cámara	ERMES EVELIO PETE VIVAS Representante a la Cámara

Sun rays Ospina
Sun

1. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El racismo, la discriminación racial, el colonialismo y el etnocidio han dejado cicatrices profundas y persistentes en los pueblos Indígenas y Negros, Afrocolombianos, Raizales y Palenqueros de Colombia. Durante siglos, estos pueblos han enfrentado el despojo territorial, la explotación económica, la marginalidad, la exclusión social y la violación sistemática de sus derechos fundamentales. Estas formas de opresión no solo han negado el pleno desarrollo humano de estas poblaciones, sino que también han perpetuado desigualdades estructurales que impactan su acceso a la educación, la salud, el empleo digno, la participación política, la justicia y la dignidad.

El Informe Final de la Comisión para el Esclarecimiento de la Verdad-Colombia en su capítulo sobre *Hallazgos y recomendaciones* señala que dentro de lo que ha identificado como “factores de persistencia del conflicto armado interno” se

encuentra “la herencia cultural que viene de la Colonia, y que ha mediado las relaciones sociales y políticas en la construcción del Estado Nación. Esto ha determinado el lugar marginal de muchos pueblos. El racismo, el clasismo y el modelo de la hacienda han dejado formas de discriminación con huellas profundas en nuestra cultura” (p. 542).

Dicho Informe también reconoció en su capítulo *Resistir no es Aguantar* que “aunque la Comisión de la Verdad, según la periodicidad que ha establecido, analizó el conflicto armado colombiano a partir de 1958, para entender los daños acumulados, desproporcionados y diferenciados que se ocasionaron a los pueblos étnicos, es importante reconocer la larga historia de violencias y prácticas relacionadas con el trato colonial y el racismo estructural, que han derivado en la deshumanización y la naturalización de las violencias ejercidas contra estos pueblos” (p. 44).

En dicho marco, sostuvo la Comisión de la Verdad que “como consecuencia de creencias y prácticas sociales basadas en el trato colonial y en el racismo estructural, el continuum de violencias contra los pueblos étnicos fue asimilado y replicado en el accionar de los grupos armados en el conflicto armado y causó daños e impactos desproporcionados” (p. 28).

De esta manera, el concepto de daño utilizado por el informe en mención hace referencia al de *daño histórico reparable* en el sentido de que “tal concepto implica el reconocimiento expreso del contenido, el alcance, la gravedad y la magnitud de las privaciones, violaciones y vulneraciones de derechos acaecidas con ocasión del conflicto armado (a lo que refiere el concepto de “impacto”); además, permite revelar el contexto que explica sus causas e identificar responsabilidades” (p. 121).

La creación del Fondo Nacional de Reparación Histórica responde a la necesidad de tener un instrumento público que materialice las obligaciones éticas, morales, económicas, legales y sociales del Estado colombiano para con estos pueblos históricamente marginados y que se desprenden de aquellos daños reconocidos por distintos ámbitos de justicia, como los procesos de esclavización, la trata transatlántica, el colonialismo, el sistema esclavista, el genocidio de los pueblos, la invasión y el despojo territorial, pero que aún no han sido reparados.

Este mecanismo se inspira en prácticas internacionales exitosas, como los procesos de reconciliación en Nueva Zelanda (reparación cultural y territorial para los maoríes), en Canadá (la Comisión de la Verdad y Reconciliación para los pueblos indígenas), y en Sudáfrica (reparaciones económicas y simbólicas tras el apartheid). Estas experiencias demuestran que el reconocimiento y la reparación histórica son fundamentales para la construcción de sociedades más justas e inclusivas.

También sigue la ruta de la Comisión para la Reparación de la Comunidad del Caribe (Caricom) la cual firmó en 2020 un acuerdo histórico “por

el valor de 20 millones de esterlinas [más de 26 millones de dólares estadounidenses], para las reparaciones por esclavitud entre la Universidad de las Indias Occidentales y la Universidad de Glasgow en 2019”¹ en el marco de la construcción de las bases morales, éticas y jurídicas para el pago de reparaciones por parte de los gobiernos que todas las antiguas potencias coloniales deben a las naciones y pueblos de la Comunidad del Caribe por los crímenes contra la humanidad relacionados con el genocidio indígena, la trata transatlántica de personas esclavizadas y el inherente sistema colonial racializado de la esclavización del que obtuvieron réditos por muchos años.

2. RECONOCIMIENTO DEL IMPACTO HISTÓRICO

Desde la llegada de los colonizadores europeos, los pueblos indígenas, como habitantes originarios del territorio, han sufrido desplazamientos, genocidios y la imposición de narrativas que invisibilizan su cosmovisión milenaria. A su vez, las comunidades afrodescendientes, traídas forzosamente al continente bajo el sistema colonial de esclavización, han contribuido con su resistencia, cultura y trabajo a la construcción de la nación colombiana, sin recibir el reconocimiento ni las reparaciones correspondientes.

El Decreto Ley 4633 de 2011 (prorrogado en su vigencia por la Ley 2078 de 2021), establece expresamente en su artículo 2° que las reparaciones reconocidas a los pueblos étnicos en marcos específicos de justicia ante violaciones a derechos humanos como es el caso de la de carácter transicional, no sustituyen ni excluyen el derecho a la reparación histórica de los pueblos étnicos.

En consonancia con lo anterior, el Decreto número 820 de 2023 establece un marco normativo que reconoce esta deuda histórica y crea la Comisión Intersectorial Nacional de Reparación Histórica, cuyo mandato es articular políticas, programas y acciones para superar las secuelas de la esclavización, la discriminación racial y el colonialismo. Sin embargo, para garantizar la sostenibilidad y efectividad de este tipo de medidas, es indispensable contar con un mecanismo financiero autónomo y especializado: el **Fondo Nacional de Reparación Histórica**.

3. PROPÓSITOS DEL FONDO

El Fondo permitirá financiar acciones orientadas a:

- **Reparar los daños históricos:** Esto incluye la restitución de territorios, la revitalización de lenguas y saberes ancestrales, la construcción de monumentos y la eliminación de símbolos coloniales.
- **Contribuir a la implementación de las políticas, programas, acciones y normas**

dirigidas a la reparación histórica:

Para superar los efectos del racismo, la discriminación racial y el colonialismo en los pueblos étnicos, estudiar la naturaleza de la deuda histórica y los daños duraderos causados por la Trata transatlántica de seres humanos esclavizados, la esclavización, el colonialismo y el racismo estructural en los pueblos étnicos.

- **Reconocer contribuciones culturales y sociales:** Se busca visibilizar las aportaciones de las comunidades indígenas y Negras, Afrodescendientes, Raizales y Palenqueras a la construcción del Estado colombiano, desde la música, el arte y la gastronomía, hasta la resistencia histórica.
- **Promover la memoria histórica y garantías de no repetición:** A través de la creación de museos, centros de memoria, rutas culturales y programas educativos que fomenten narrativas inclusivas y decoloniales, así como que aporten a la construcción y puesta en marcha de auténticas garantías de no repetición de los daños históricos ocasionados a los pueblos étnicos en Colombia.

4. MODELO PARTICIPATIVO Y ENFOQUE REPARADOR HISTÓRICO

El diseño y la ejecución de las políticas del Fondo adoptarán un modelo de gestión participativa que incorpore las visiones y necesidades de los Pueblos Étnicos. Esto garantizará:

1os Étnicos, respetando sus formas propias de gobernanza y desarrollo.

5. SUSTENTO JURÍDICO NACIONAL E INTERNACIONAL

El proyecto se fundamenta en un sólido marco jurídico que incluye:

1. **Normas nacionales:** Constitución Política de Colombia (artículos 7°, 13, 70 y 209), Ley 70 de 1993 (reconocimiento de los derechos de las comunidades afrodescendientes), Decretos Ley 4633 y 4635 de 2011 (reparación a víctimas de violaciones a derechos humanos pertenecientes a pueblos étnicos) y Decreto número 820 de 2023 “*Por medio del cual se crea la Comisión Intersectorial Nacional de Reparación Histórica para superar los efectos del racismo, la discriminación racial y el colonialismo en los pueblos étnicos del país y se dictan disposiciones para su funcionamiento*”.
2. **Normas y fuentes de derecho internacional:** Convenio número 169 de la OIT, Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas, Convención Internacional sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Racial (CERD), y el Convenio de la Unesco para la Salvaguarda del Patrimonio Cultural

¹ <https://es.globalvoices.org/2020/10/27/el-proceso-de-reparaciones-del-caribe-primer-parte/>

Inmaterial, la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas, la Declaración y el Programa de Acción de Durban, la Declaración sobre la Concesión de la Independencia a los Países y Pueblos Coloniales, los Principios y directrices básicos sobre el derecho de las víctimas de violaciones manifiestas de las normas internacionales de derechos humanos y de violaciones graves del derecho internacional humanitario a interponer recursos y obtener reparaciones.

Además, este proyecto se alinea con las recomendaciones de organismos internacionales como:

- **ONU:** Promoción de derechos colectivos y reparación histórica para comunidades indígenas y afrodescendientes.
- **Unesco:** Protección y valorización del patrimonio cultural inmaterial.
- **ONU:** Comité Especial de Descolonización.

6. IMPACTO ESPERADO

La implementación del Fondo Nacional de Reparación Histórica contribuirá a:

- Restituir la dignidad de los Pueblos Indígenas, Negros, Afrodescendientes Raizales y palenqueros, como actores centrales en la historia y el futuro de Colombia.
- Promover la equidad y movilidad socioeconómica mediante proyectos sostenibles que mejoren las condiciones de vida de estas comunidades.
- Impulsar una narrativa nacional que reconozca y celebre la diversidad cultural como una riqueza fundamental del país.

7. OBJETO PRINCIPAL

El Fondo Nacional de Reparación Histórica es un mecanismo financiero público, autónomo y especializado, diseñado para implementar medidas de reparación integral y de carácter histórico que promuevan la reconciliación nacional y la sanación de heridas históricas causadas por el colonialismo, el sistema colonial y esclavista, el racismo estructural y sistémico, así como la discriminación racial que impactan a los pueblos étnicos del país. Dirigido a los Pueblos Indígenas, Negros, Afrocolombianos, Raizales y Palenqueros de Colombia, este fondo busca restituir su dignidad colectiva, fortalecer sus identidades culturales y garantizar el acceso equitativo a oportunidades económicas, académicas y sociales. Reconociendo el rol fundamental de estas comunidades en la construcción de la Nación, el Fondo no solo aborda las injusticias del pasado, sino que fomenta el bienestar y la cohesión social, impulsando un país más inclusivo, justo y respetuoso de su diversidad étnica y cultural en clave de dignificación y no repetición.

8. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- **Garantizar la dignidad humana y los derechos fundamentales:**

Implementar acciones transformadoras que reconozcan, restituyan y protejan la dignidad de las personas pertenecientes a los Pueblos Étnicos Indígenas, Negros, Afrocolombianos, Raizales y Palenqueros, asegurando su acceso pleno y equitativo a derechos fundamentales como la educación, la salud, el empleo digno, la vivienda adecuada, y la justicia, con un enfoque reparador histórico y respetuoso de sus cosmovisiones y necesidades específicas.

- **Reparar las consecuencias del sistema esclavista, el racismo y el colonialismo:**

Diseñar, financiar y ejecutar programas orientados a subsanar los daños históricos causados por el racismo estructural, la esclavización, el desplazamiento forzado y el despojo territorial. Estas acciones promoverán justicia social y económica, resarcando las pérdidas materiales y simbólicas de las comunidades afectadas.

- **Fomentar la preservación, revitalización y promoción cultural:**

Apoyar la creación y fortalecimiento de centros de memoria, museos, archivos históricos y espacios culturales que protejan y promuevan la identidad cultural, los saberes ancestrales, las lenguas originarias y las expresiones artísticas de los Pueblos Étnicos Indígenas, Negros, Afrocolombianos, Raizales y Palenqueros. Estas iniciativas incluirán proyectos de educación popular e iniciativas creativas que pongan en valor sus tradiciones, narrativas y contribuciones al tejido cultural nacional.

- **Impulsar el desarrollo económico sostenible:**

Promover proyectos productivos, de emprendimiento y desarrollo sostenible que fortalezcan las economías locales, respetando las tradiciones y saberes ancestrales de Pueblos Étnicos Indígenas, Negros, Afrocolombianos, Raizales y Palenqueros. Estas iniciativas buscarán la armonía con el medio ambiente, el respeto por los territorios y la resiliencia climática.

- **Promover la educación intercultural y sensibilización antirracista:**

Desarrollar y financiar programas educativos, cátedras interculturales y campañas de sensibilización que combatan el racismo, la discriminación racial y la exclusión social. Estas iniciativas fomentarán el respeto por la diversidad cultural, la igualdad de oportunidades y la enseñanza de la historia decolonial en todos los niveles educativos.

- **Fortalecer la participación comunitaria y política:**

Garantizar que Pueblos Étnicos Indígenas, Negros, Afrocolombianos, Raizales y Palenqueros tengan una participación activa, representativa y respetada en la toma de decisiones relacionadas

con su reparación histórica. Se asegurarán espacios de diálogo, consulta previa y diseño conjunto de proyectos financiados, promoviendo liderazgos comunitarios.

- **Contribuir al desarrollo integral de los territorios:**

Priorizar la inversión en infraestructura y servicios básicos en territorios históricamente marginados, con énfasis en el acceso a agua potable, saneamiento, conectividad vial y digital, electricidad y programas de salud. Estas acciones fomentarán la equidad territorial y mejorarán las condiciones de vida de las comunidades étnicas.

- **Fomentar la cooperación internacional:**

Establecer alianzas estratégicas con organismos internacionales, gobiernos y entidades multilaterales para atraer recursos técnicos y financieros. Estas colaboraciones promoverán el intercambio de experiencias y fortalecerán los esfuerzos de reparación histórica, memoria y justicia social en consonancia con estándares globales.

- **Reconocer y exaltar las contribuciones históricas:**

Rescatar, visibilizar y promover los aportes históricos, culturales, sociales y económicos de las comunidades Indígenas, Negras, afrodescendientes, Raizales y Palenqueras a la construcción de la Nación. Estas acciones integrarán sus narrativas como pilares esenciales de la identidad colombiana y del relato histórico nacional.

- **Monitorear, evaluar y garantizar la sostenibilidad de las acciones:**

Implementar sistemas robustos de evaluación, monitoreo y auditoría que garanticen la transparencia, eficiencia y efectividad en la gestión de los recursos del fondo. Esto incluirá la publicación de informes regulares, auditorías externas y mecanismos de rendición de cuentas accesibles a las comunidades beneficiarias.

- **Contribuir a la garantía de no repetición de los daños históricos:**

Mediante la financiación de la construcción y puesta en marcha de auténticas garantías de no repetición de los daños históricos ocasionados a los pueblos étnicos en Colombia, en el entendido de que tales garantías son opciones o alternativas de política pública y reforma institucional que promueven “transformaciones sociales y estructurales que trasciendan a aquellas que surjan de la aplicación de [...] la verdad, la justicia y la reparación”, vinculadas “a los problemas en materia de desarrollo y seguridad” (ONU, 2012, párr. 51)” y dirigidas a establecer políticas, “legislación e instituciones para impedir futuras violaciones” o daños (párr. 55).

9. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

La historia de Colombia ha estado profundamente marcada por siglos de esclavización, colonialismo y discriminación estructural contra Pueblos Étnicos Indígenas, Negros, Afrocolombianos, Raizales y

Palenqueros. Estas prácticas han perpetuado la desigualdad social, económica y cultural, que no solo persiste, sino que se manifiesta en la exclusión de estas comunidades de los beneficios plenos de la ciudadanía. También ha contribuido a que las violencias inherentes a procesos de conflicto armado sean diferenciadas y desproporcionales para estos pueblos. Este proyecto de ley surge como una respuesta ética, histórica y política para abordar esta deuda histórica y construir un país más justo e inclusivo.

La creación del Fondo Nacional de Reparación Histórica responde a la necesidad urgente de:

- *Cumplir con el propósito de implementación de las políticas, planes, programas, proyectos, acciones y normas dirigidas a la reparación histórica y al reconocimiento y reparación de la naturaleza de la deuda histórica y los daños duraderos:*

La reparación histórica es fundamental para superar los efectos y consecuencias del colonialismo, el sistema colonial y esclavista, el racismo estructural y sistémico, así como la discriminación racial, financiando acciones para su erradicación en todos los ámbitos de la vida social, cultural, económica y política colombiana.

También es crucial el reconocimiento y reparación de la naturaleza de la deuda histórica y los daños duraderos causados por la trata transatlántica de seres humanos esclavizados, la esclavización, el genocidio, el colonialismo, el racismo estructural en los Pueblos Étnicos, entre otras, en el marco de normativas como el Decreto número 820 de 2023 y las de carácter internacional que la sustentan y fundamentan.

En dicho marco, este fondo refuerza la implementación de disposiciones nacionales e instrumentos internacionales como la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas y el Convenio número 169 de la OIT, que reconocen los derechos de los pueblos étnicos y exigen medidas concretas de reparación histórica.

- *Reparar los daños históricos producidos por el sistema esclavista, la esclavización, el colonialismo y el racismo estructural:*

El fondo permitirá diseñar e implementar programas que restauren la dignidad colectiva, restituyan derechos territoriales, preserven las culturas ancestrales y promuevan el desarrollo sostenible en comunidades que han sido históricamente despojadas y marginadas.

- *Reconocer los aportes fundamentales de los pueblos étnicos a la sociedad colombiana:*

Los Pueblos Étnicos Indígenas, Negros, Afrocolombianos, Raizales y Palenqueros han sido pilares esenciales en la configuración de la identidad cultural, social y económica de Colombia. Este fondo busca visibilizar y exaltar sus contribuciones a

través de iniciativas de memoria histórica, educación intercultural y promoción de sus saberes ancestrales.

- *Garantizar una reparación integral y sostenible con garantías de no repetición:*

El fondo será un mecanismo financiero autónomo que integrará enfoques diferenciales y participativos, asegurando que las comunidades beneficiarias sean agentes activos en el diseño y ejecución de las acciones de reparación. Esto incluirá medidas simbólicas, económicas y sociales que promuevan el bienestar colectivo y el fortalecimiento de sus derechos.

La implementación de este proyecto no solo es un imperativo moral y legal, sino que también es un paso esencial hacia la reconciliación nacional, la sanación de heridas históricas, la no repetición de un continuum de violencias históricamente arraigadas en el modelo de Estado nación y la construcción de una sociedad que respete, valore y celebre su diversidad étnica y cultural.

10. TRAZABILIDAD DEL PROYECTO DE LEY

El diseño y desarrollo de este proyecto de ley se fundamenta en antecedentes nacionales e internacionales, que han sentado las bases para la reparación histórica y la promoción de los derechos humanos de las comunidades étnicas. A través de un enfoque consultivo, interdisciplinario y de cumplimiento normativo, se busca garantizar una implementación efectiva y sostenible de las acciones de reparación histórica.

10.1 Proyectos de Ley y Normativas Nacionales Relevantes

- **Decreto número 820 de 2023:** Creó la *Comisión Intersectorial Nacional de Reparación Histórica*, marcando un hito en la articulación de políticas de reparación dirigidas a comunidades históricamente marginadas, en especial las indígenas y Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras). Este decreto inspira el marco operativo del presente proyecto.
- **Ley 70 de 1993:** Garantizó derechos fundamentales a las comunidades afrodescendientes, especialmente en lo referente a la titulación colectiva de tierras y la preservación de su identidad cultural, sentando un precedente para la reparación histórica.
- **Decretos Ley 4633 y 4635 de 2011:** Reconocen las violaciones a derechos humanos ocasionadas por el conflicto armado interno a los miembros de los pueblos étnicos, promueven su reparación, destacando la importancia de la restitución territorial como eje de justicia social, reconociendo que las medidas allí contempladas no sustituyen las de reparación histórica que constituyen un derecho fundamental de estos pueblos.

- **Convenio número 169 de la OIT:** Proporciona un marco internacional para la protección de los derechos de los pueblos indígenas y tribales, exigiendo la consulta previa como mecanismo para garantizar su participación activa en decisiones que los afectan.

10.2 Consulta y Retroalimentación Participativa

Este proyecto fue construido a partir de un proceso inclusivo que involucró:

- **Diálogos con comunidades étnicas**

Se realizaron mesas de trabajo en territorios afrocolombianos e indígenas, asegurando que las prioridades y visiones de los beneficiarios fueran incorporadas al diseño del proyecto.

- **Colaboración con organizaciones de derechos humanos y culturales**

Entidades académicas y sociales participaron activamente, aportando investigaciones y recomendaciones para estructurar un marco normativo robusto y aplicable.

10.3 Marco Constitucional y Normativo

El **marco constitucional y normativo** que sustenta este proyecto de ley integra principios, leyes y tratados internacionales que establecen la obligación del Estado de garantizar la igualdad, reparar las injusticias históricas y proteger la diversidad étnica y cultural.

Constitución Política de Colombia

- **Artículo 13. Igualdad y medidas en favor de grupos discriminados**

Reconoce la igualdad ante la ley, y obliga al Estado a promover condiciones que hagan efectiva esta igualdad, adoptando medidas en favor de grupos discriminados o marginados.

- **Artículo 70. Protección de la identidad cultural**

Establece que el Estado tiene el deber de fomentar y proteger las expresiones culturales de la Nación, reconociendo su diversidad étnica y cultural como fundamentos de la nacionalidad.

- **Artículo 7º. Diversidad étnica y cultural**

Reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de Colombia, asignando al Estado la obligación de garantizar su desarrollo, preservación y visibilidad en la construcción de la identidad nacional.

- **Artículo 209. Principios de la función administrativa**

Asegura que las actuaciones del Estado se realicen bajo los principios de igualdad, moralidad, eficacia y participación ciudadana, alineándose con los objetivos de este proyecto.

Leyes y Normativas Relevantes

- **Ley 70 de 1993**

Reconoce los derechos de las comunidades afrodescendientes, con un énfasis en la titularidad

colectiva de tierras y la preservación de sus tradiciones culturales.

- **Decreto Ley 4633 de 2011.**

Establece medidas de asistencia, atención, reparación integral y de restitución de derechos territoriales a las víctimas pertenecientes a los pueblos y comunidades indígenas.

- **Decreto Ley 4635 de 2011**

Establece medidas de asistencia, atención, reparación integral y de restitución de tierras a las víctimas pertenecientes a comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras.

- **Ley 1381 de 2010**

Declara el español como idioma oficial, pero resalta la protección de las lenguas nativas de las comunidades indígenas como un elemento esencial de la diversidad cultural y lingüística del país.

- **Decreto número 820 de 2023**

Crea la Comisión Intersectorial Nacional de Reparación Histórica, proporcionando un marco normativo para la articulación de acciones reparativas dirigidas a comunidades históricamente marginadas.

- **Ley 1185 de 2008**

Modifica la Ley General de Cultura (Ley 397 de 1997) y refuerza la protección del patrimonio cultural material e inmaterial, en el que las comunidades étnicas juegan un papel fundamental.

Documentos Internacionales y Tratados

- **Convenio número 169 de la OIT**

Reconoce los derechos de los pueblos indígenas y tribales, estableciendo la consulta previa como un mecanismo esencial para garantizar su participación en decisiones que afecten sus territorios y culturas.

- **Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas**

Establece estándares internacionales para la protección de los derechos indígenas, incluyendo la reparación histórica, el respeto a sus territorios ancestrales y el reconocimiento de su cultura.

- **Convención Internacional sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Racial (CERD)**

Compromete a los Estados firmantes a eliminar el racismo estructural y garantizar la igualdad de derechos para las comunidades discriminadas.

- **Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (PIDCP)**

Garantiza los derechos fundamentales, incluidos el acceso a la justicia y la protección contra la discriminación por razones de raza, etnia o género.

- **Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC)**

Promueve el acceso a la educación, la salud y el bienestar económico como derechos fundamentales para superar las desigualdades históricas.

- **Convenio de la Unesco para la Salvaguarda del Patrimonio Cultural Inmaterial**

Destaca la importancia de proteger las tradiciones culturales de las comunidades indígenas y afrodescendientes como parte integral del patrimonio de la humanidad.

- **Declaración Universal de los Derechos Humanos**

Proclama la igualdad de derechos y la dignidad inherente de todos los seres humanos, reforzando la necesidad de reparar las violaciones históricas a las comunidades étnicas.

- **La Declaración y el Programa de Acción de Durban**

Propone medidas concretas para combatir el racismo, la discriminación racial, la xenofobia y las formas conexas de intolerancia en el mundo.

- **La Declaración sobre la Concesión de la Independencia a los Países y Pueblos Coloniales**

Proclama la independencia de los países y pueblos bajo dominio colonial y reconoce el derecho de libre determinación de todos los pueblos, afirmando que el colonialismo debía llegar a su fin rápida e incondicionalmente.

- **Los Principios y directrices básicos sobre el derecho de las víctimas de violaciones manifiestas de las normas internacionales de derechos humanos y de violaciones graves del derecho internacional humanitario a interponer recursos y obtener reparaciones.**

Reafirman los principios fundamentales de justicia para las víctimas de *abuso de poder*, entre ellos que su derecho a ser tratadas con respeto a su dignidad, a acceder a los mecanismos de justicia y reparación, y hacen un llamado a fomentar el establecimiento, fortalecimiento y ampliación de fondos nacionales para indemnizar a las víctimas, juntamente con el rápido establecimiento de derechos y recursos apropiados para ellas.

En el marco de estos principios, se hace necesario establecer estándares de dignidad, no discriminación y no estigmatización al momento de reconocer, conceder y entregar las medidas de reparación. Lo anterior en una lógica de complementación con las medidas de reparación reconocidas en procesos judiciales a las víctimas directas e indirectas.

Políticas Públicas y Planes de Acción

- **Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026**

Incluye metas específicas para la equidad racial y el desarrollo territorial, destacando la importancia de la participación comunitaria y la reparación de las desigualdades históricas.

- **Política Pública para la Igualdad Racial y la Equidad Étnica**

Reconoce las disparidades históricas enfrentadas por las comunidades afrodescendientes e indígenas,

y propone estrategias para su inclusión plena en la sociedad.

- **Agenda 2030 de la ONU para el Desarrollo Sostenible**

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), especialmente el ODS 10 (Reducir las desigualdades) y el ODS 16 (Paz, justicia e instituciones sólidas), guían este proyecto al promover la equidad y la reparación histórica como pilares para el desarrollo sostenible.

- **Integración de Avances Internacionales**

- **Nueva Zelanda y el Tratado de Waitangi:**

Inspiración para abordar reparaciones territoriales y fomentar cogobernanza con las comunidades indígenas, garantizando su inclusión en la toma de decisiones.

- **Canadá y la Comisión de la Verdad y Reconciliación**

Modelo que promueve la educación intercultural, la preservación de lenguas originarias y la restitución territorial como herramientas de reconciliación.

- **Sudáfrica y su enfoque posapartheid**

Combina medidas económicas y simbólicas para abordar el legado de la discriminación racial, destacando la importancia de la memoria histórica en la sanación de heridas colectivas.

- **Comisión de reparaciones de Caricom**

Organismo regional creado para establecer las bases morales, éticas y legales para el pago de reparaciones por parte de los gobiernos de todas las antiguas potencias coloniales y las instituciones pertinentes de esos países, a las naciones y pueblos de la Comunidad del Caribe por los crímenes contra la humanidad de genocidio indígena, la trata transatlántica de personas esclavizadas y un sistema racializado de esclavitud.

Este marco normativo no solo legitima el presente proyecto de ley, sino que también lo posiciona como una iniciativa alineada con estándares globales de justicia, reconciliación y respeto por la diversidad cultural.

11. IMPACTO FISCAL

El impacto fiscal del proyecto de ley está directamente relacionado con la necesidad de financiar las funciones de la Comisión Intersectorial Nacional de Reparación Histórica y los objetivos establecidos en instrumentos nacionales como el Decreto número 820 de 2023. Esto incluye la contratación de personal técnico y administrativo especializado, así como la instalación y mantenimiento de oficinas y equipos para la operación de la Comisión y su Secretaría Técnica. Estos costos, junto con la elaboración y gestión de actas, informes técnicos y el seguimiento de actividades, se cubrirán con recursos provenientes del presupuesto de las entidades que conforman la Comisión, ajustados al Marco Fiscal y de Gasto de Mediano Plazo.

El fondo estará destinado a la financiación de medidas materiales e inmateriales de reparación histórica, así como al desarrollo de programas y proyectos estratégicos será clave para la promoción de investigaciones y la generación de conocimiento sobre la deuda histórica, el impacto del racismo y el colonialismo. Esto incluye la creación de un centro de investigaciones especializado y el fortalecimiento de archivos y centros de memoria, como el Archivo de Memoria Histórica sobre esclavización y trata transatlántica. Los recursos para estos proyectos provendrán del presupuesto nacional asignado a la Comisión, con posibles aportes internacionales.

El fondo financiará el impulso de actividades de memoria y sensibilización, como la organización de eventos conmemorativos en fechas significativas, incluyendo el Día Internacional para el Recuerdo de la Trata de Esclavos y el Día Internacional de los Afrodescendientes. Además, se llevará a cabo el mapeo y preservación de sitios de memoria vinculados al genocidio, la esclavización y el colonialismo, en colaboración con el Programa Ruta del Esclavo de la Unesco. Los costos se distribuirán entre las entidades responsables, como el Ministerio de Cultura y el Instituto Colombiano de Antropología e Historia.

Finalmente, se priorizará la transparencia y sostenibilidad mediante auditorías, evaluaciones periódicas y la suscripción de convenios internacionales para garantizar financiamiento a largo plazo. Estas estrategias, incluyendo la cooperación técnica y financiera, permitirán asegurar la sostenibilidad de las acciones de la Comisión y su alineación con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Los informes de gestión y evaluación serán publicados para garantizar la rendición de cuentas ante las comunidades beneficiarias y la sociedad en general.

12. CONFLICTO DE INTERESES

El conflicto de intereses es una situación en la cual la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

- a) **Beneficio particular:** es 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. También el que modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado el congresista.
- b) **Beneficio actual:** es aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.
- c) **Beneficio directo:** aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera

permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

En la medida en que el contenido de este proyecto de ley no crea ningún beneficio particular, no se estima que dé lugar a que se presente un conflicto de intereses por parte de ningún congresista.

Atentamente:

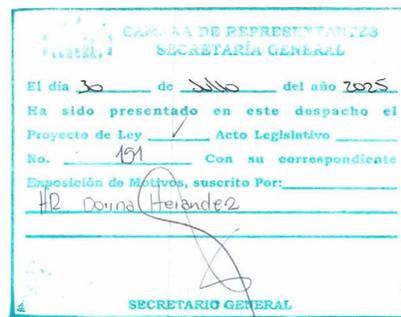
Dorina Hernández Palomino
DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO
 Representante a la Cámara por el departamento de Bolívar
 Autora

KAREN MARIQUE
KAREN MARIQUE
 ASADUCA
 e/ITREP

Representante a la Cámara	Orlando Castillo Advíncula Representante a la Cámara
	Astrid Sánchez Montes de Oca Representante a la Cámara
Cristóbal Caicedo Angulo Representante a la Cámara	Elizabeth Jay-Pang Díaz Representante a la Cámara
Hernando González Representante a la Cámara	Jorge Méndez Hernández Representante a la Cámara

Juan Carlos Lozada Vargas Representante a la Cámara	Marelen Castillo Torres Representante a la Cámara
Monica Karina Bocanegra Pantoja Representante a la Cámara	Pedro Baracotao Garcia Ospina Representante a la Cámara
<i>[Signature]</i> Silvio Jose Carrasquilla Torres Representante a la Cámara	<i>[Signature]</i> William Ferney Aljure Martinez Representante a la Cámara
<i>[Signature]</i> Dolcey Oscar Torres Romero Representante a la Cámara	<i>[Signature]</i> Gerson Lisimaco Montaña Ariza Representante a la Cámara
María Del Mar Pizarro Representante a la Cámara	ERMES EVELIO PETE VIVAS Representante a la Cámara

Santayo Osorio



CONTENIDO

Gaceta número 1334 - Viernes, 8 de agosto de 2025

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

Proyecto de Ley número 119 de 2025 Cámara, por medio de la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, estableciendo medidas respecto a grúas y parqueaderos y se dictan otras disposiciones (Ley camabajas y patios en su sitio)... 1

Proyecto de Ley número 151 de 2025 Cámara, por medio de la cual se crea el Fondo Nacional de Reparación Histórica para superar los efectos y consecuencias del colonialismo, el sistema colonial y esclavista, el racismo estructural y sistémico y la discriminación racial que impactan a los pueblos étnicos del país, y se dictan otras disposiciones para su implementación y sostenibilidad. 22