

Bogotá D.C., 08 de agosto de 2024

Honorable  
Efraín José Cepeda Sarabia  
Presidente  
Senado de la República

xf

**Asunto:** Proyecto de Ley No. 151 de 2024 "Por el cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones".

Respetado presidente,

En mi condición de Senador del Congreso de la República radico el presente Proyecto de Ley que busca modificar el código nacional de tránsito en lo relativo al régimen de sanciones.

De tal forma, presento a consideración del Congreso de la República este proyecto para iniciar el trámite correspondiente y cumplir con las exigencias dictadas por la Ley.

Adjunto original y tres (3) copias del documento, así como una copia en medio magnético (CD).

Cordialmente,



**ALEX FLÓREZ HERNÁNDEZ**  
Senador de la República  
Pacto Histórico

**Proyecto de Ley No. 151**

**Por el cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.**

**Artículo 1. Objeto.** La presente ley tiene por objeto modificar el régimen sancionatorio del código nacional de tránsito a uno más razonable para quienes incurran en contravenciones de tránsito, atendiendo a un criterio de proporcionalidad y equidad, de modo que no se afecte gravemente el patrimonio de quienes, en el ejercicio de su derecho de locomoción, incurran en alguna falta. Así mismo, establecer disposiciones para un programa de amnistía y acuerdos de pago con el fin de mejorar el recaudo y reducir los deudores morosos.

**Artículo 2.** El artículo 125 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

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

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

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

**Parágrafo 2o.** La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del

propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.

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

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

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

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

**Parágrafo 5o.** En aquellos casos previstos en esta ley y cuya sanción es la inmovilización del vehículo, el propietario podrá optar por pagar una grúa que lo transporte al parqueadero que él determine (de naturaleza particular), asumiendo la responsabilidad del pago del remolque y de la sanción a que haya lugar, como requisito indispensable para nuevamente hacer uso regular de su vehículo. En aquellos casos en que no tenga la capacidad económica para pagar la grúa y un parqueadero particular, así como los casos en que haya reincidido en la misma falta, procederá la inmovilización del vehículo y será dirigido a los parqueaderos autorizados y destinados para tales fines por la autoridad de tránsito.

**Parágrafo 6o.** El propietario del vehículo será el responsable del pago al administrador o al propietario del parqueadero por el tiempo que estuvo inmovilizado el vehículo.

**Parágrafo 7o.** Los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito correspondiente en resolución que determinará lo atinente.

**Parágrafo 8º.** Procederá la inmediata inmovilización del vehículo en aquellos casos en que ocurriendo un siniestro hubiese heridos o lesionados de gravedad."

**Artículo 3.** El artículo 127 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

**“Artículo 127. Del retiro de vehículos mal estacionados.** La autoridad de tránsito, impondrá una multa al vehículo que se encuentre mal estacionado; si transcurridas 24 horas desde la imposición de la sanción, el vehículo continúa mal estacionado, procederá la imposición de un nuevo comparendo por el doble del valor inicial como resultado de la reincidencia. Agotado ese plazo, la autoridad podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo. En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de la grúa y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente.

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

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

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

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

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

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

**Parágrafo 4º.** El responsable por el pago de las sanciones impuestas será el conductor del vehículo. En los casos en que no pueda ser identificado, lo será el propietario.

**Parágrafo 5º.** Procederá la inmovilización inmediata del vehículo cuando se haya estacionado indebidamente en los siguientes casos: (i) frente a un hospital o institución de atención médica de cualquier naturaleza, (ii) frente a un banco, (iii) frente a zonas de carga y descarga, (iv) frente a parqueaderos públicos o privados, (v) en zonas escolares, (vi) frente a estaciones de bomberos, (vii) en aquellos casos en que cause graves afectaciones a la movilidad.”

**Artículo 4.** El artículo 128 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

**“Artículo 131. Multas.** Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

A. Será sancionado con multa equivalente a dos (2) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

A.1. No transitar por la derecha de la vía.

A.2. Agarrarse de otro vehículo en circulación.

A.3. Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad e incomoden la conducción.

A.4. Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones.

A.5. No respetar las señales de tránsito.

A.6. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos.

A.7. Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.

A.8. Transitar por zonas prohibidas.

A.9. Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles.

A.10. Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad.

A.11. Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, en este caso el vehículo no automotor será inmovilizado.

A.12. Prestar servicio público con este tipo de vehículos. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.

B. Será sancionado con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

B.1. Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.

B.2. Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.

B.3. Sin placas, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.

B.4. Con placas adulteradas.

B.5. Con una sola placa, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.

B.6. Con placas falsas.

En estos casos los vehículos serán inmovilizados.

B.7. No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo. En ambos casos, el vehículo será inmovilizado.

B.8. No pagar el peaje en los sitios establecidos.

B.9. Utilizar equipos de sonido a volúmenes que incomoden a los pasajeros de un vehículo de servicio público.

B.10. Conducir un vehículo con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, sin portar el permiso respectivo, de acuerdo a la reglamentación existente sobre la materia.

B.11. Conducir un vehículo con propaganda, publicidad o adhesivos en sus vidrios que obstaculicen la visibilidad.

B.12. No respetar las normas establecidas por la autoridad competente para el tránsito de cortejos fúnebres.

B.13. No respetar las formaciones de tropas, la marcha de desfiles, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas, debidamente autorizadas por las autoridades de tránsito.

B.14. Remolcar otro vehículo violando lo dispuesto por este código.

B.15. Conducir un vehículo de servicio público que no lleve el aviso de tarifas oficiales en condiciones de fácil lectura para los pasajeros o poseer este aviso deteriorado o adulterado.

B.16. Permitir que en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales u objetos que incomoden a los pasajeros.

B.17. Abandonar un vehículo de servicio público con pasajeros.

B.18. Conducir un vehículo de transporte público individual de pasajeros sin cumplir con lo estipulado en el presente código.

B.19. Realizar el cargue o descargue de un vehículo en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.

B.20. Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte.

B.21. Lavar vehículos en vía pública, en ríos, en canales y en quebradas.

B.22. Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero.

B.23. Utilizar radios, equipos de sonido o de amplificación a volúmenes que superen los decibeles máximos establecidos por las autoridades ambientales. De igual forma utilizar pantallas, proyectores de imagen o similares en la parte delantera de los vehículos, mientras esté en movimiento.

C. Será sancionado con multa equivalente a siete punto cinco (7.5) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

C.1. Presentar licencia de conducción adulterada o ajena, lo cual dará lugar a la inmovilización del vehículo.

C.2. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.

C.3. Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito.

C.4 Estacionar un vehículo sin tomar las debidas precauciones o sin colocar a la distancia señalada por este código, las señales de peligro reglamentarias.

C.5. No reducir la velocidad según lo indicado por este código, cuando transite por un cruce escolar en los horarios y días de funcionamiento de la institución educativa. Así mismo, cuando transite por cruces de hospitales o terminales de pasajeros.

C.6. No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo.

C.7. Dejar de señalar con las luces direccionales o mediante señales de mano y con la debida anticipación, la maniobra de giro o de cambio de carril.

C.8. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos o sin los elementos determinados en este código.

C.9. No respetar las señales de detención en el cruce de una línea férrea, o conducir por la vía férrea o por las zonas de protección y seguridad de ella.

C.10. Conducir un vehículo con una o varias puertas abiertas.

C.11. No portar el equipo de prevención y seguridad establecido en este código o en la reglamentación correspondiente.

C.12 Proveer de combustible un vehículo automotor con el motor encendido.

C.13 Conducir un vehículo automotor sin las adaptaciones pertinentes, cuando el conductor padece de limitación física.

C.14 Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.

C.15 Conducir un vehículo, particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación.

C.16 Conducir un vehículo escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios, además el vehículo será inmovilizado.

C.17 Circular con combinaciones de vehículos de dos (2) o más unidades remolcadas, sin autorización especial de autoridad competente.

C.18 Conducir un vehículo autorizado para prestar servicio público con el taxímetro dañado, con los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulteradas o cuando se carezca de él, o cuando aún teniéndolo, no cumpla con las normas mínimas de calidad y seguridad exigidas por la autoridad competente o este no esté en funcionamiento, además el vehículo será inmovilizado.

C.19 Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades.

C.20 Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas. Además el vehículo será inmovilizado.

C.21 No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará el vehículo hasta tanto se remedie la situación.

C.22 Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin cumplir con los requisitos exigidos. Además, el vehículo será inmovilizado hasta que se remedie dicha situación.

C.23 Impartir en vías públicas al público enseñanza práctica para conducir, sin estar autorizado para ello.

C.24 Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código.

C.25 Transitar, cuando hubiere más de un carril, por el carril izquierdo de la vía a velocidad que entorpezca el tránsito de los demás vehículos.

C.26 Transitar en vehículos de 3.5 o más toneladas por el carril izquierdo de la vía cuando hubiere más de un carril.

C.27 Conducir un vehículo cuya carga o pasajeros obstruyan la visibilidad del conductor hacia el frente, atrás o costados, o impidan el control sobre el sistema de dirección, frenos o seguridad. Además el vehículo será inmovilizado.

C.28 Hacer uso de dispositivos propios de vehículos de emergencia, por parte de conductores de otro tipo de vehículos.

C. 29 Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.

C.30 No atender una señal de ceda el paso.

C.31 No acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.

C.32. No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas.

C.33 Poner un vehículo en marcha sin las precauciones para evitar choques.

C.34 Reparar un vehículo en las vías públicas, parque o acera, o hacerlo en caso de emergencia, sin atender el procedimiento señalado en este código.

C.35 No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado.

C.36 Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción. El vehículo será inmovilizado.

C.37 Transportar pasajeros en el platón de una camioneta picó o en la plataforma de un vehículo de carga, trátase de furgón o plataforma de estacas.

C.38 Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.

C. 39. Vulnerar las reglas de estacionamiento contenidas en el artículo 77 de este Código.

D. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

D.1. Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.

D.2. Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.

D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito

correspondiente lo indique. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.8. Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, en las horas o circunstancias en que lo exige este código. Además, el vehículo será inmovilizado, cuando no le funcionen dos (2) o más de estas luces.

D.9. No permitir el paso de los vehículos de emergencia.

D.10. Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad.

D.11. Permitir el servicio público de pasajeros que no tenga las salidas de emergencia exigidas. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado y al propietario. Si se tratare de vehículo particular, se impondrá la sanción solidariamente al propietario.

D.12. Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.

D.13. En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado.

D.14. Las autoridades de tránsito ordenarán la inmovilización inmediata de los vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados como gas propano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones.

D.15. Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado el vehículo y al propietario. Además el vehículo será inmovilizado, salvo casos de fuerza mayor que sean debidamente autorizados por el agente de tránsito.

E. Será sancionado con multa equivalente a veintidos punto cinco (22.5) salarios mínimos legales diarios vigentes (smlmv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

E.1. Proveer combustible a vehículos de servicio público con pasajeros a bordo.

E.2. Negarse a prestar el servicio público sin causa justificada, siempre que dicha negativa cause alteración del orden público.

E.3. Conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas, se atenderá a lo establecido en el artículo 152 de este código. Si se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa pecuniaria y el período de suspensión de la licencia se duplicarán. En todos los casos de embriaguez el vehículo será inmovilizado y el estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

E.4. Transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo personas y sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles no autorizados, etc. En estos casos se suspenderá la licencia por un (1) año y por dos (2) años cada vez que reincida. El vehículo será inmovilizado por un (1) año cada vez.

**Artículo 5. Deber de notificación de la autoridad de tránsito.** En todos los casos en que la documentación exigida por la ley a los conductores tenga caducidad o vigencia determinada, la autoridad de tránsito estará obligada a notificar de tales circunstancias por el medio más expedito de que disponga para ello, con al menos un mes de anticipación a dicho vencimiento.

**Artículo 6. Reincidencia en la sanción.** En caso de reincidencia en las faltas previstas en el artículo 4 esta ley, se impondrá el doble del valor de la multa allí establecida, sin perjuicio de las demás sanciones a que haya lugar, en los términos aquí descritos.

**Artículo 7.** El artículo 134 de la ley 769 de 2002 quedará así:

**“Artículo 134. Jurisdicción Y Competencia.** Los organismos de tránsito conocerán de las faltas ocurridas dentro del territorio de su jurisdicción, así: Las inspecciones de tránsito o quienes hagan sus veces en única instancia de las infracciones sancionadas con multas de hasta diez (10) salarios, y en primera instancia de las infracciones sancionadas con multas superiores a diez (10) salarios mínimos diarios legales vigentes o las sancionadas con suspensión o cancelación de la licencia para conducir, siendo la segunda instancia su superior jerárquico.

**Parágrafo.** Los daños y perjuicios de mayor y menor cuantía sólo pueden ser conocidos por los jueces civiles de acuerdo a su competencia.”

**Artículo 8. Facultades del inspector de tránsito.** Los sancionados por la presunta comisión de las faltas previstas en esta ley, podrán someter su caso a conocimiento del inspector de tránsito con el fin de que analice la pertinencia de remover la multa impuesta por reincidencia, siempre y cuando las razones en que se ampare sean debidamente probadas, al menos sumariamente.

**Artículo 9. Amnistía.** Con el objetivo de mejorar el recaudo y saldar las deudas pendientes o reducción de mora, a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, los alcaldes como autoridades de tránsito podrán establecer una amnistía a los deudores de multas por infracciones al Código Nacional de Tránsito y posibilitar la suscripción de acuerdos de pago por deudas de los derechos de tránsito a las autoridades de tránsito, hasta por una sola vez, para todas las faltas cometidas con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley, bajo los lineamientos que aquí se designen para ello.

**Artículo 10. Acuerdos de Pago.** A partir de la promulgación de la presente ley, por única vez y hasta por seis meses después de la entrada en vigencia, todos los infractores que tengan pendiente el pago de las multas, están pagando o hayan incumplido acuerdos de pago por infracciones a las normas de tránsito impuestas hasta la entrada en vigencia de la presente ley, podrán acogerse, sin necesidad de asistir a un curso pedagógico de tránsito, a un descuento del cincuenta por ciento (50%) del total de su deuda y del cien por ciento (100%) de sus respectivos intereses.

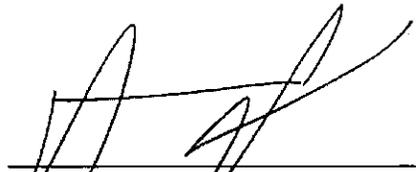
**Parágrafo 1o.** Quienes suscriban acuerdos de pago dentro del término previsto en este artículo, contarán con un plazo de hasta seis (6) meses contados a partir de la fecha de suscripción del acuerdo para pagar lo debido, y para lo cual, las autoridades de tránsito territoriales aplicarán lo dispuesto en sus manuales de cartera.

Quienes incumplan con una sola de las cuotas pactadas, perderán el beneficio de la amnistía y la autoridad de tránsito iniciará la ejecución por la totalidad de lo adeudado, procediendo a reportar la novedad sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito al Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT).

**Parágrafo 2o.** Los beneficios de que trata la presente ley no se reconocerán ni se concederán a aquellos conductores que, al momento de los hechos constitutivos de la infracción, estuvieran en estado de embriaguez o bajo los efectos de las sustancias psicoactivas de que trata la Ley 1696 de 2013.

**Parágrafo 3o.** Para todos los efectos legales, los organismos de tránsito no podrán tramitar la entrega de vehículos inmovilizados hasta tanto el propietario, poseedor o infractor acredite estar a paz y salvo por concepto de multas o haber firmado un acuerdo de pago que se encuentre vigente.

**Artículo 11. Vigencia Y Derogatorias.** La presente ley rige a partir de su sanción y promulgación y deroga aquellas disposiciones que le sean contrarias.

  
\_\_\_\_\_  
**ALEX FLÓREZ HERNÁNDEZ**  
Senador de la República  
Pacto Histórico

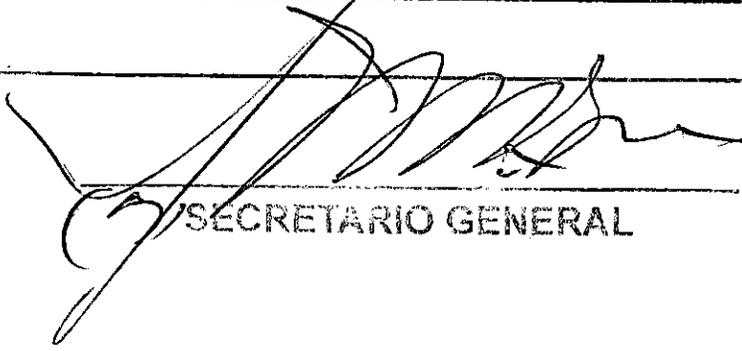
## SENADO DE LA REPUBLICA

Secretaría General ( Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 21 del mes Agosto del año 2024

se radicó en este despacho el proyecto de ley  
Nº. 181 Acto Legislativo Nº. \_\_\_\_\_, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales  
por: H.S. Alex Flórez Hernández

  
\_\_\_\_\_  
SECRETARIO GENERAL

## **Exposición de Motivos**

### **I. Iniciativas Legislativas**

El artículo 150 de la Constitución Política establece: *“Corresponde al Congreso hacer las leyes (...)”*. El mismo texto constitucional consagra en su artículo 154: *“Las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras a propuesta de sus respectivos miembros, del Gobierno nacional, de las entidades señaladas en el artículo 156, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución (...)”*.

En el desarrollo legal, la Ley 5ª de 1992 estableció en su artículo 140, modificado por el artículo 13 de la Ley 974 de 2005, lo que a continuación se indica: Pueden presentar proyectos de ley: 1. Los Senadores y Representantes a la Cámara individualmente y a través de las bancadas. 2. El Gobierno nacional, a través de los ministros del Despacho. 3. La Corte Constitucional. 4. El Consejo Superior de la Judicatura. 5. La Corte Suprema de Justicia. 6. El Consejo de Estado. 7. El Consejo Nacional Electoral. 8. El Procurador General de la Nación. 9. El Contralor General de la República. 10. El Fiscal General de la Nación. 11. El Defensor del Pueblo.

### **II. Fundamentos Constitucionales.**

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

### **III. Fundamentos Legales.**

La base legal para el presente proyecto, se encuentra demarcada en el articulado de la ley 769 de 2002, código nacional de tránsito, que a su vez establece el régimen de sanciones aplicable ante infracciones de tránsito, así como las normas que regulan la materia en cuanto al procedimiento de pago, la jurisdicción y competencia de las autoridades designadas para ocuparse del particular. Es este compendio normativo el que a su vez, se someterá a modificación.

### **IV. Marco Conceptual y sustentación del proyecto.**

En primer lugar, se hará un equivalente sobre el valor de algunas multas de tránsito actuales en relación al salario mínimo legal mensual vigente:

**Multas de tránsito (smldv = 43.333)**

1. Artículo 130. En caso de fuga la multa de duplicará a la mitad.
2. Artículo 131. Multas.
  - 2.1. Tipo A. 4 smldv = 173.332 (13.333%)
  - 2.2. Tipo B. 8 smldv = 346.664 (26.66%)
  - 2.3. Tipo C. 15 smldv = 649.995 (50%)
  - 2.4. Tipo D. 30 smldv = 1.299.990(100%)
  - 2.5. Tipo E. 45 smldv = 1.949.985 (150%)
3. Artículo 132. Fumador. 10 smldv = 433.330
4. Artículo 133. Peatones y ciclistas reciben amonestación y deben asistir a curso formativo.
5. Artículo 134. Jurisdicción y competencia. Hasta 20 smldv (866.660) conoce la inspección de tránsito. Después de 20 smldv conoce la inspección en primera instancia. Daños y perjuicios de menor cuantía conocen los jueces civiles.
6. Artículo 136. Reducción de multas.
  - 6.1. Dentro de los cinco días. 50% y curso.
  - 6.2. Dentro de los 20 días. 75% y curso.
  - 6.3. Caso contrario el 100%
7. Artículo 136. Fraude en el curso o beneficiado de un fraude. 100 smldv (4.333.300) y suspensión de licencia hasta por 3 años.
8. Artículo 156. Propietario de expendio que provea combustible a vehículo de servicio público con pasajeros a bordo. 100 smldv (4.333.300)
9. Artículo 157. 100 smldv (4.333.300)

A continuación, se puede observar un comparativo entre el salario mínimo y el valor de las multas de tránsito en los países de Latinoamérica:

País	Salario Mínimo (USD/mes)	Multa de Tránsito (USD)
Argentina	~490	~50 - 200
Brasil	~285	~40 - 150
Chile	~620	~60 - 180
Colombia	~350	~40 - 150
México	~380	~30 - 120
Perú	~330	~40 - 130
Uruguay	~700	~70 - 200
Venezuela	~12 (muy variable)	~10 - 60

Esta relación permite identificar la desproporción que existe en materia de sanciones por infracciones de tránsito en el ordenamiento vigente colombiano, pues se puede apreciar que hay multas que incluso exceden el valor de un salario mínimo mensual, con lo cual se hace necesario presentar este proyecto de ley con las consideraciones que se siguen:

Siempre que se trate, desde el punto de vista conceptual y jurídico, medidas sancionatorias, es preciso preguntarse por la finalidad de la sanción misma. En el caso colombiano, la principal motivación de aquella es disuasiva, es decir, evitar que se cometa la infracción y, también, represiva, es decir, castigar a quien la haya cometido.

No obstante lo anterior, en virtud de ambas finalidades, no es posible establecer un régimen de sanciones desmedido, que precisamente por serlo, termina por incumplir sus propios fines en la medida en que los administrados del estado son incapaces de satisfacerla una vez cometida; así como, por el hecho de endurecerlas, tampoco se garantiza el estricto cumplimiento de la norma.

Es claro que en Colombia, las sanciones por infracciones de tránsito son excesivas. Basta una simple comparación del valor de una multa en relación a los ingresos del colombiano promedio.

No somos el único estado que ha observado la necesidad de hacer una modificación más justa. Por esa razón se trae a colación fenómenos acontecidos en otras naciones:

En Finlandia, Suiza, Suecia, Reino Unido y Dinamarca tienen sistemas en los que la renta del infractor se tiene en cuenta a la hora de fijar la sanción. Existen diferencias significativas en cada uno de estos países.

Finlandia mantiene en vigor un sistema de multas de acuerdo con el nivel de ingresos medios mensuales de la persona sancionada. Fue el "primer país europeo" en implantar este sistema en el año 1921. El Código Penal finés establece que la cuantía de la multa tiene que ser "razonable en relación con la capacidad de pago de la persona multada". La cantidad exacta se determina mediante un cálculo que parte de la base de la "sexagésima" parte de los ingresos medios mensuales de la persona sancionada, aunque también tiene en cuenta otras circunstancias.

En Suiza también existen las multas en función de la renta para los casos de exceso de velocidad, aunque este sistema difiere del finlandés. El Código Penal establece una sanción de un mínimo de 30 francos y un máximo de 3.000 (unos 3.070 euros). La normativa prevé una reducción a un mínimo de 10 francos en estas sanciones excepcionalmente "si la situación personal y económica del autor lo exige" (art. 34). Si se llega a juicio, corresponde al juez fijar "la cuantía en función de la situación personal y económica del autor en el momento de dictarse sentencia", para lo que se tienen en cuenta "sus ingresos y su fortuna", entre otros aspectos.

En Suecia existe lo que denominan un sistema de "multas diarias" en las que se tienen en cuenta los ingresos del infractor. Las infracciones de tránsito más graves, como "conducir bajo los efectos del alcohol" son susceptibles de ser sancionadas con este tipo de castigo. En el caso de "multas menores" la Policía explica que la cuantía depende únicamente de la gravedad de la infracción y que, por tanto, los ingresos no influyen en el monto.

En el Reino Unido se tienen en cuenta los ingresos en las multas por exceso de velocidad si el infractor decide recurrir la sanción argumentando que es inocente. Si acepta la multa en un primer momento, tiene que abonar una cantidad fija de 100 libras. Si recurre, un juez determinará si es culpable o no y establecerá la cuantía dependiendo del porcentaje de superación del límite de velocidad y de los ingresos semanales de esa persona. Esta sanción en función de la renta puede llegar a alcanzar un máximo de 1.000 libras o de 2.500 libras si los hechos suceden en autovía.

En Dinamarca, el sistema sancionador de tráfico contempla supuestos en los que se pueden obtener descuentos en multas por exceso de velocidad según la renta del conductor afectado. Se trata de una reducción del 50 % de la multa por ingresos inferiores a 1.293 euros (13.975 coronas danesas) al mes o inferiores a 15.514 euros (167.700 coronas danesas) al año.

El sistema de pago de multas de tráfico en Francia, Alemania, Italia, Portugal, Luxemburgo, Bélgica es igual o muy parecido al español. El sistema de pago en España no es progresivo, sino que el importe de la denuncia está establecido en la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, que junto con el reglamento general de circulación tipifican las conductas infractoras y establecen el

importe de la sanción. El importe de las multas se puede incrementar en atención a la gravedad y trascendencia del hecho, los antecedentes del infractor, la reincidencia y el peligro creado tanto para el infractor como para el resto de los usuarios de la vía.

En España, la Ley de Tráfico "atribuye potestades a la Administración General del Estado y al Ministerio del Interior (que pueden ser asumidas también por las comunidades autónomas) y a los municipios". "Los Ayuntamientos no pueden innovar en cuanto a la determinación de las infracciones, pero sí pueden graduar o modular en su ordenanza de tráfico la cuantía de la sanción a imponer por infracciones leves (sancionadas con multa de hasta 100 euros), con la excepción de las infracciones consistentes en no respetar los límites de velocidad".

Aunque en España no está estipulado que los ingresos afecten a la cuantía de las multas de tráfico, los jueces sí que cuentan con la capacidad de fijar una cantidad determinada en las sanciones penales, en función de los ingresos del infractor, y de otros aspectos. Esto ocurre cuando se rebasa el concepto de infracción administrativa y pasar a constituir un supuesto regulado por el Código Penal, donde quien ejerce la facultad sancionadora ya no es la Administración sino el Poder Judicial. Estos delitos son juzgados en los Tribunales Penales y es el juez quien impone la pena de estas conductas, teniendo en cuenta la gravedad de los hechos, reincidencia del infractor, los daños causados e incluso la capacidad económica del infractor.

Todo lo hasta ahora expuesto devela la necesidad, impuesta por los principios de igualdad y proporcionalidad, de tomar en consideración las circunstancias económicas del colombiano promedio para fijar el monto de las multas establecidas en el código nacional de tránsito.

Ya se ha establecido que las multas son el reproche social para la persona que comete una infracción y que debe pagar en dinero, pues se trata de proteger la seguridad vial y la vida e integridad física de las personas. Por tal razón es que las conductas infractoras más graves son castigadas con las penas más graves, situación conocida como proporcionalidad sancionadora.

Por la proporcionalidad sancionadora es que se requiere que hayan multas y sanciones administrativas proporcionales a la renta de las personas. Se requiere modificar el actual sistema por uno más justo, proporcional y funcional. Todo ello buscando que se cumplan los presupuestos y principios elementales de toda sanción, es decir, la rendición de cuentas de la persona ofensora y el cumplimiento de la función de disuasión. Pero, para que las multas cumplan esta función, las personas con menos ingresos deben estar en la capacidad de pagarlas. Las sanciones establecidas en el código nacional de tránsito tienen obligación de ser equitativas,

de modo que las cantidades no son ni demasiado bajas para determinados sancionados ni tan altas como para exceder la capacidad de otros.

Uno de los fundamentos constitucionales que soportan el presente proyecto es el principio de igualdad que se irradia desde la carta política, pues claramente no hay equidad cuando una persona de bajos ingresos (consideremos para efectos prácticos el salario mínimo), al cometer una infracción, para estar al día en sus obligaciones con el estado, debe desprenderse de cifras que le pueden implicar la mitad de su renta mensual y consecuentemente una grave afectación a su calidad de vida.

Si comparamos la medida de las multas con la progresividad de los impuestos, vemos que estos se calculan en función de las propiedades y de la riqueza del sujeto que ha de pagarlos. El mismo principio de justicia debería aplicarse a las multas de tránsito.

El derecho sancionatorio, como lo es también el contravencional, no debe ser ajeno a los fines de las sanciones, es decir, procurar que el infractor no vuelva a incurrir en faltas y para ello se requiere de un cuerpo normativo que procure educar en lugar de sólo reprimir y que, en la aplicación de multas no sea ajena a la realidad socio económica de los colombianos. Lo que se busca, en consecuencia, es un modelo más realista y por tanto más justo, que fortalezca las estrategias pedagógicas.

Finalmente, no podemos ser ajenos al contexto del colombiano. La mayoría de los colombianos adolecen de grandes ingresos. Muchos de ellos dependen de su medio de transporte para trabajar y una sanción desproporcionada no sólo es incapaz de cumplir sus propios fines sino que afecta los derechos fundamentales del infractor y la calidad de vida de los colombianos.

#### **V. Impacto Fiscal.**

De conformidad con lo establecido artículo 7° de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión a que haya lugar.

Teniendo en cuenta lo anterior, y dada la obligación del Estado de velar por el interés general, así como de promover la autonomía de las entidades territoriales, es relevante mencionar que, una vez promulgada la Ley, el Gobierno deberá promover su ejercicio y cumplimiento. Además, se debe tener en cuenta como sustento, un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la cual se puntualizó de acuerdo con la sentencia C-490 de 2011, lo siguiente:

**"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.” (Resaltado fuera del texto).

Así mismo, la Corte Constitucional en la Sentencia C-502 de 2007, en la cual establecido que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice y barrera para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa:

“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso, reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.

Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento.

Es decir, el mencionado artículo 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.” (Resaltado fuera de texto).

De igual modo, al respecto del impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte ha dicho:

*“Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. 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. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. (...). El artículo 7º de la Ley 819/03 no*

*Puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.” (Sentencia C-315 de 2008).*

Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquél, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.

## **VI. Posibles conflictos de interés.**

Se advierte que el presente Proyecto de Ley es de carácter general, sin embargo, en cumplimiento de la Ley 2003 de 2019, se hace la salvedad de que

corresponde a la esfera privada de cada uno de los congresistas el examen del contenido de la presente iniciativa legislativa, y de otros elementos que puedan derivarse o entenderse como generadores de conflicto de interés contemplados en el artículo 286 de la Ley 5 de 1992.

Por lo anterior, lo aquí advertido no exonera a cada uno de los congresistas de examinar minuciosamente posibles conflictos de interés para conocer y votar este proyecto, y en caso de existir algún conflicto, su responsabilidad de manifestarlo al Congreso de la República, durante el trámite del mismo.



## SENADO DE LA REPUBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1992)

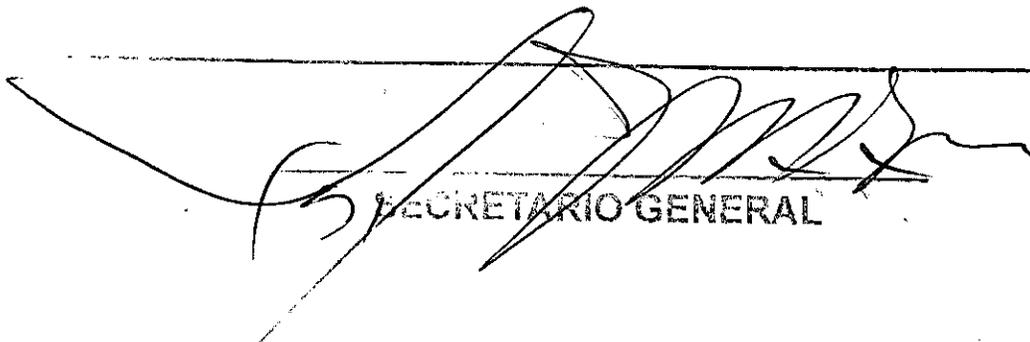
El día 21 del mes Ago del año 2024

se radicó en este despacho el proyecto de ley

Nº. 151 Acto Legislativo N°. \_\_\_\_\_, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales

por: H.D. Alex Javier Flores Hernández



SECRETARIO GENERAL