

PROYECTO DE LEY NÚMERO 241 DEL 2025
SENADO DE LA REPÚBLICA

“Por medio de la cual se establecen medidas especiales en materia de tránsito, transporte seguridad vial y se dictan otras disposiciones.”

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene como objeto actualizar la información contenida en el Registro Único Nacional de Tránsito, definir condiciones relativas a los registros de instrumentos públicos, promover el ingreso de recursos al estado mediante la exoneración o amnistía de pago de parte del capital e intereses por concepto de mora en multas de tránsito, multas de transporte y obligaciones tributarias entre otras, así como facilitar el cumplimiento Constitucional y legal definiendo condiciones especiales en el procedimiento y aplicación efectiva de las normas.

ARTÍCULO 2. AMNISTÍA PARA CONDUCTORES INFRACTORES. A partir de la promulgación de la presente ley y por un término de doce (12) meses, todos los conductores infractores que tengan pendiente el pago de multas por infracciones de tránsito e intereses por no pago de las sanciones impuestas, podrán acogerse a un descuento total de los intereses de mora del cincuenta por ciento (50%) del valor de la sanción definida en la ley si, durante el plazo definido, adelanta el curso sobre normas de tránsito de que trata el artículo 136 de la ley 769 de 2002 y realiza el pago de la multa con el descuento autorizado.

Se faculta a los Organismos de Tránsito para que puedan celebrar convenios o acuerdos de pago hasta por el total de la obligación aplicando los beneficios que la presente ley otorga, así como para definir el plazo de pago con el infractor, siempre que el convenio o acuerdo se suscriba antes del vencimiento del plazo previsto en este artículo.

PARÁGRAFO 1. El convenio o acuerdo no podrá incorporar obligaciones sobre las cuales hayan operado la prescripción. Los organismos de Tránsito y el Sistema Integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito SIMIT, deberán, por ministerio de la presente ley, retirar de su base de datos los comparendos y multas sobre las cuales haya operado este fenómeno legal.

PARÁGRAFO 2. La condición especial de pago establecida en el presente artículo, no se aplicará para el pago de multas por infracciones a las normas de tránsito impuestas a conductores bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas; y cuyas sanciones penales y administrativas están establecidas en otras Leyes.

PARÁGRAFO 3. La condición especial de pago establecida en el presente artículo no afecta las destinaciones de los recursos establecidas en los artículos 10 y 160 de la Ley 769 de 2002.

PARÁGRAFO 4. Para las multas impuestas por infracciones a normas de tránsito, detectadas con ayudas tecnológicas y que estén a nombre de personas jurídicas se autoriza el descuento mencionado, pero sin la necesidad de asistir al curso de reeducación toda vez que la persona jurídica no puede asistir de forma física.

ARTÍCULO 3. CONDICIÓN ESPECIAL PARA EL PAGO DE MULTAS E INTERESES POR INFRACCIONES DE TRANSPORTE. Autorízase, por única vez, una condición especial para el pago de obligaciones e intereses de mora derivadas de sanciones a infracciones a las normas de transporte ejecutoriadas y vigentes, impuestas antes de la promulgación de la presente ley.

Los infractores que deseen acogerse a esta condición especial, contarán con un plazo de doce (12) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley para pagar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la sanción impuesta y obtener la condonación total de los intereses moratorios, siempre que acrediten el cumplimiento de las obligaciones impuestas a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial de conformidad a lo establecido en la ley 1503 de 2011. La Superintendencia de Transporte validará en el SISI-PESV el cumplimiento y autorizará al infractor para acogerse al presente beneficio.

PARÁGRAFO 1. Esta condición especial será aplicable a personas naturales y jurídicas que prestan servicio de transporte público.

PARÁGRAFO 2. No podrán acogerse a esta condición especial los infractores de normas de transporte sancionados por incumplimiento del control de conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, ni aquellos cuyas sanciones se encuentren en firme por conductas constitutivas de delito.

PARÁGRAFO 3. Las obligaciones prescritas no podrán ser incluidas dentro de los beneficios de este artículo y deberán ser depuradas de las bases de datos del RUNT y del SIMIT por ministerio de la ley.

ARTÍCULO 4. MEDIDAS CAUTELARES. No podrá existir medida cautelar indefinida sobre bienes muebles o inmuebles, incluidos automotores, por concepto de embargos, hipotecas, restricciones, multas de tránsito, sanciones tributarias o administrativas.

Las autoridades competentes que impongan medidas preventivas que limiten el derecho de dominio, tales como embargos, hipotecas, prendas u otras afectaciones sobre bienes muebles o inmuebles, deberán resolver la situación jurídica del bien en un término máximo de diez (10) años, contados a partir de la inscripción de la respectiva medida en el registro correspondiente.

Vencido dicho plazo sin que se haya hecho efectivo el cobro de la obligación, ni existan actuaciones administrativas o judiciales que culminen, de manera real y concreta, en el pago de la obligación, la medida cautelar se entenderá prescrita por ministerio de la ley y, en consecuencia, el bien quedará automáticamente liberado de toda afectación o gravamen, sin necesidad de decisión judicial o administrativa adicional.

PARÁGRAFO 1. La prescripción de la medida cautelar no aplicará cuando existan procesos judiciales o administrativos vigentes y activos en los que se hayan adelantado actuaciones que interrumpan o suspendan el término de prescripción, conforme a las normas procesales civiles, contencioso-administrativas, disciplinarias o penales, según corresponda.

PARÁGRAFO 2. Cuando la multa o sanción que dio origen a la medida haya sido impuesta mediante un acto administrativo principal debidamente motivado, que a su vez sirva de fundamento para actos administrativos accesorios, y dicho acto principal sea anulado por la jurisdicción contencioso-administrativa, los actos accesorios seguirán su misma suerte jurídica.

En tal caso, la entidad correspondiente deberá revocar de oficio, o a solicitud del interesado, los actos accesorios sin necesidad de acudir nuevamente a la jurisdicción.

PARÁGRAFO 3. Las entidades encargadas de registros administrativos o jurídicos, tales como el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) o la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos, deberán proceder de oficio al levantamiento de la medida, una vez verificado el cumplimiento del término previsto en el presente artículo.

ARTÍCULO 5. TRASPASO A PERSONA INDETERMINADA. Se autoriza a los titulares del derecho de propiedad sobre vehículos automotores registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, que hubieren celebrado contrato de compraventa sin que el comprador haya inscrito el respectivo traspaso, para que, en cualquier momento, puedan adelantar ante el organismo de tránsito correspondiente una actuación administrativa que permita registrar el automotor a nombre de persona indeterminada.

Para la inscripción del traspaso a persona indeterminada no será exigible el pago de gravámenes asociados al vehículo generados con posterioridad a la venta por concepto de embargos, multas, comparendos u obligaciones tributarias pendientes, las cuales deberán ser asumidas por el interesado que, con posterioridad, pretenda legalizar el traspaso a su favor. Para efectos del presente trámite, el solicitante deberá encontrarse a paz y salvo por concepto de multas de tránsito a su nombre.

El Ministerio de Transporte reglamentará el procedimiento previsto en el presente artículo dentro de los noventa (90) días calendario siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley.

PARÁGRAFO. La inscripción del traspaso a persona indeterminada no constituye transferencia del derecho de dominio ni sanea la situación registral del vehículo, y su único efecto es liberar al anterior titular registral de la responsabilidad administrativa, tributaria, sancionatoria y civil derivada del uso del automotor a partir de la fecha de inscripción de dicha medida en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.

El poseedor actual del vehículo será responsable de las obligaciones que graven el bien, sin perjuicio de las acciones legales que correspondan al titular original o a terceros interesados.

Artículo 6. ADICIÓN DE DEFINICIONES. Adiciónense las siguientes definiciones al artículo 2 de la ley 769 de 2002, la cual quedará así:

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

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

Presunto infractor de normas de tránsito: es una persona a la que se ha notificado de haber cometido una infracción de tránsito, pero que aún no ha sido declarada culpable formalmente por las autoridades.

Infractor de normas de tránsito: Es cualquier persona a la que se le ha demostrado que ha incumplido la ley de tránsito o transporte, lo que conlleva la imposición de una sanción.

De manera excepcional, también podrán ser definidos como infractores:

1. los propietarios de los vehículos registrados legalmente en el Registro Único Nacional de Tránsito sin perjuicio que sean personas naturales o jurídicas,
2. Los dueños, poseedores o tenedores de vehículos, en el entendido que se refiere a la persona que legalmente adquirió el vehículo automotor y que, sin haber formalizado el registro de propiedad, ejerzan de manera material, continua y voluntaria el derecho de dominio sobre el vehículo, usándolo, disponiendo de él o percibiendo sus frutos."

Artículo 7. Adiciónense los párrafos 3, 4 y 5 al Artículo 129 de la Ley 769 de 2002 los cuales quedará así:

PARÁGRAFO 3: Los propietarios o dueños de los vehículos sólo serán declarados como infractores cuando se pruebe su “responsabilidad objetiva” en la comisión de la infracción, es decir, cuando no se cumple con su obligación de resultado que la norma civil impone a los propietarios del bien y la infracción de tránsito se comete cuando el vehículo está bajo su custodia y operación y tiene el control de la comisión o no de la infracción.

No obstante, los propietarios o dueños también podrán ser declarados infractores, tomando como base las “obligaciones de resultado y propter rem” que en materia civil les aplica a los dueños del bien, pero, solamente, cuando la autoridad de tránsito demuestra que estos incumplen esas obligaciones de manera negligente. No existirá, de ninguna manera, la “responsabilidad objetiva” ni tampoco la “responsabilidad solidaria” de los propietarios, dueños o tenedores en la comisión de infracciones por el mero hecho de tener registro como propietario o posesión del automotor.

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

PARÁGRAFO 5: Los puestos de control en vía pública sólo pueden ser implementados por personal adscrito a la Policía Nacional o a la Secretaría de Tránsito de la jurisdicción; para imponer comparendos e iniciar el proceso contravencional la autoridad que los implementa, deberá utilizar, como ayudas tecnológicas, equipos manuales, legalmente calibrados, diferentes a los

habilitados al organismo de tránsito o su concesionario para la fotodetección automática o semiautomática y, sobre todo, identificar plenamente al conductor.

No será posible concesionar la imposición de comparendo mediante ayuda tecnológica para estos puestos de control y el ingreso por la imposición de multas irá directamente a las arcas de la autoridad de la jurisdicción donde se detecta la infracción e impone el comparendo; tampoco se podrá concesionar su cobro o gestión administrativa.

Artículo 8. Adicionar el Parágrafo 4° al artículo 136 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

“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: (...)

PARÁGRAFO 4. Las personas jurídicas que son propietarias de vehículos también accederán a los beneficios de “Reducción de Multa” de los que trata los numerales 1 y 2 del presente artículo frente y respecto de infracciones objetivas y podrá acceder al descuento si el representante legal de la entidad inculpada -o su delegado- acepta ante el Centro Integral de Atención- CIA, la comisión de la infracción y dentro de los plazos determinados en el numeral 1 y 2 del presente artículo y realiza el pago del cincuenta (50%) o setenta y cinco (75%) por ciento del valor de la sanción pero con la diferencia que la persona jurídica no tiene posibilidad física ni obligación de asistir al curso de reeducación.(...)”

Artículo 9. FACULTADES ESPECIALES AL MINISTERIO DE TRANSPORTE. Las actividades y servicios prestados por los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito (OAAT), tales como los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC), los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), los Centros Integrales de Atención (CIA), los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), el CALE y los demás definidos en la legislación vigente, constituyen manifestaciones de función pública delegada, conforme a lo dispuesto en el artículo 210 de la Constitución Política. Será obligación del Estado proteger, orientar y promover la mejora continua de estas actividades delegadas, con el propósito de garantizar estándares crecientes de calidad y seguridad en su prestación.

Dada su incidencia directa en la vida, la integridad y la seguridad vial de los ciudadanos, así como el carácter público de las funciones que desarrollan, este sector no se regirá por las reglas del mercado abierto, sino por un régimen especial de control, vigilancia e intervención estatal, orientado por los principios de legalidad, necesidad, eficiencia, igualdad de acceso y protección del interés general. Este régimen tendrá como finalidad asegurar la calidad de los servicios delegados y la sostenibilidad de los empresarios responsables de su prestación.

En consecuencia, facúltese de manera excepcional al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, para:

1. Intervenir y regular el mercado de los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito cuando se identifiquen riesgos para el interés público, los usuarios, los empresarios o la calidad del servicio.
2. Establecer las condiciones técnicas, jurídicas y operativas para la habilitación, registro, renovación y continuidad en la prestación de los servicios delegados.
3. Regular la capacidad instalada, cobertura territorial, tecnología, mecanismos de información, condiciones de operación, publicidad, comercialización, tarifas mínimas y los estándares de calidad aplicables a los OAAT.
4. Garantizar la igualdad real de acceso de los ciudadanos a los servicios, evitando barreras de carácter económico, tecnológico o territorial.

PARÁGRAFO 1. Para la determinación de la oferta autorizada en cada territorio, el Ministerio de Transporte deberá, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, realizar estudios técnicos que permitan establecer la demanda efectiva a nivel municipal, departamental y nacional. Con base en dichos resultados, fijará el límite máximo de cobertura permitido, el cual no podrá exceder el ciento cincuenta por ciento (150 %) de la demanda calculada en cada región. Este límite se entenderá como medida preventiva contra la sobresaturación, la degradación de la calidad del servicio y la aparición de prácticas anticompetitivas o conductas ilegales.

PARÁGRAFO 2. Prevención de riesgos de LA/FT/FPADM. La Superintendencia de Transporte, en ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control, adoptará las medidas necesarias para evitar que, a través de sus vigilados, sean utilizados los servicios delegados como mecanismo de lavado de activos, financiación del terrorismo o proliferación de armas de destrucción masiva (LA/FT/FPADM), de acuerdo con el nivel de riesgo que cada actor represente.

Para el caso específico de los OAAT, la Superintendencia de Transporte verificará, a costa de los propietarios o accionistas de dichas entidades, que éstos no se encuentren reportados en listas de control o bases de riesgo nacionales o internacionales y, dado que las tarifas de los OAAT se encuentran reguladas por el Estado y que sus clientes son usuarios de única vez o con recurrencia anual, éstos no estarán obligados a implementar sistemas de administración de riesgo LA/FT/FPADM a sus usuarios. La Superintendencia de Transporte deberá, no obstante, reportar a la Unidad de Información y Análisis Financiero (UIAF) aquellas transacciones o conductas que sus sistemas de control detecten como sospechosas dentro de los OAAT.

PARÁGRAFO TRANSITORIO. Desde la promulgación de la presente ley, se suspenderá la recepción, trámite y decisión de nuevas solicitudes de habilitación o registro de Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, hasta tanto se concluya el estudio técnico de oferta y demanda que debe elaborar el Ministerio de Transporte.

En virtud a la condición excepcional de este mercado se ordena que en los territorios donde se determine que el número de OAAT supera el umbral del ciento cincuenta por ciento (150 %) de la demanda efectiva, no se concederán nuevas habilitaciones, salvo que se evidencie una reducción estructural de la oferta o un incremento debidamente soportado de la demanda.

ARTÍCULO 10. EVALUACIÓN PSICOSENSOMÉTRICA PARA CONDUCTORES. Cuando la ley, reglamento o los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV), enuncian y definen la obligación de los exámenes psicosenométricos para conductores, hacen referencia a los diagnósticos médicos que definen la APTITUD para conducir de una persona.

Este examen médico deberá evaluar las aptitudes físicas, mentales y de coordinación motriz de un conductor, tendrá vigencia de treinta (30) meses calendario y será realizado por cuatro profesionales de la salud (Optómetra, Psicólogo, Fonoaudiólogo y Médico General) que actúan en nombre de los Centros de Reconocimiento de Conductores y busca determinar si un conductor mantiene las capacidades necesarias para continuar con el privilegio de operar vehículos automotores por las vías públicas.

Los Centros de Reconocimiento de Conductores son prestadores de servicios de salud, de objeto social diferente o IPS, que no administran ni ejecutan recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud, pero deberán, una vez al año, acreditar ante el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC, el cumplimiento de los requisitos legales que dieron origen a su habilitación o registro en el RUNT, sin que se consideren entidades de certificación de personas. Para dictaminar la aptitud médica para conducir podrán utilizar libremente equipos médicos que consideren pertinentes en la valoración.

ARTÍCULO 11. Modifíquese el artículo 12 de la ley 769 de 2002 el cual quedará así:

“Los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) ejercen una función pública delegada en materia de tránsito y serán reconocidos, de manera simultánea, como Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito (OAAT) e Instituciones de Educación para el Trabajo y el Desarrollo Humano (IETDH).

Están facultados para impartir capacitación en competencias pedagógicas para aspirantes a obtener o recategorizar la licencia de conducción, para la formación de instructores en conducción así como también los autorizará para formar en programas educativos relacionados con seguridad vial, primeros auxilios - soporte

vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros y carga, sin que la acreditación de estos cursos sea un requisito para obtener y/o renovar la licencia de conducción u obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción..

PARÁGRAFO 1º. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio público educativo y en atención a que un número significativo de Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) se encuentran actualmente habilitados como personas naturales, se establece un régimen transitorio para su transformación a persona jurídica.

Aquellos CEA que, a la fecha de promulgación de la presente ley, se encuentren registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) como personas naturales, y decidan voluntariamente realizar la transición a persona jurídica, contarán con un nuevo plazo de doce (12) meses, para informar a las carteras de educación y transporte e iniciar dicho proceso.

Durante este término:

1. Se autoriza continuar prestando el servicio de CEA con el nombre, razón social o identificación anterior mientras se surte la transformación jurídica y se obtienen las habilitaciones o registros requeridos por parte del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Educación Nacional.
2. El reconocimiento de la habilitación previamente otorgada a la persona natural se mantendrá para la nueva persona jurídica, siempre que se acredite que el titular original figura como socio de la nueva entidad.
3. La acreditación de los vehículos exigidos como parte de la capacidad técnica del nuevo CEA se realizará como último requisito dentro del proceso, una vez sea otorgada la habilitación a la persona jurídica, sin que ello impida adelantar las demás fases del trámite.

El Ministerio de Transporte definirá la reglamentación existente para que los CEA puedan adelantar el cambio de persona, asegurando su continuidad en el servicio sin interrupción.

PARÁGRAFO 2. Los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) deberán obtener doble habilitación ante las carteras de Educación y Transporte para poder desarrollar el servicio de educación que prestan al transporte, para ello, el Ministerio de Educación Nacional en armonización con la cartera de transporte y en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) definirán las competencias y estándares en conducción vehicular (vehículos livianos y vehículos

profesionales, inicial A1- B1 o recategorización) como parte de la oferta educativa del sistema ETDH.

PARÁGRAFO 3. Para acceder al programa de formación inicial en conducción, el aspirante deberá acreditar previamente la asistencia y aprobación de un curso básico en seguridad vial, el cual será obligatorio y tendrá carácter formativo.


Este programa será definido de manera articulada por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, siendo esta última la encargada de impartirlo gratuitamente y evaluar a los aspirantes a través de su Escuela Virtual de Seguridad Vial.

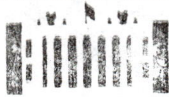
Los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA también podrán estar habilitados para impartir dicho curso, siempre y cuando apliquen íntegramente el plan de estudios, contenidos y criterios de evaluación establecidos por la autoridad.

Los servicios que se presten en el marco de dichos programas generarán el pago de una tasa a favor de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en los términos y condiciones que establezca el Gobierno Nacional mediante reglamentación. Para los efectos tributarios se mantiene las condiciones actuales e incluidos en el grupo II del Régimen Simple de Tributación.

ARTÍCULO 12. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.

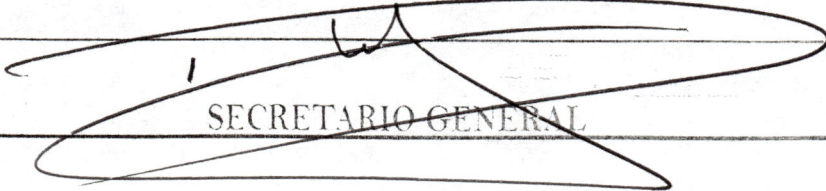
Del Congresista,


SANDRA YANETH JAIMES CRUZ
Senadora De La República.



SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 09 de Septiembre del año 2025
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley x Acto legislativo _____
No. 241 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito por
U.S. Sandra James Cruz


SECRETARIO GENERAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

La presente ley tiene como objeto actualizar condiciones relativas a los registros de tránsito y de instrumentos públicos; actualizar la información contenida en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT); promover el ingreso de recursos al Estado mediante la exoneración del pago de intereses por concepto de mora en obligaciones multas de tránsito, multas de transporte o tributarias; así como facilitar el cumplimiento constitucional y legal, definiendo condiciones especiales en el procedimiento y aplicación efectiva de las normas, entre otras disposiciones complementarias.

II. ANTECEDENTES

En Colombia, la administración del tránsito ha experimentado una serie de desafíos estructurales asociados al funcionamiento de los organismos de apoyo, la aplicación de sanciones, el cobro de obligaciones y la actualización de registros públicos relacionados con la propiedad vehicular. Muchos de estos problemas han persistido por décadas debido a la dispersión normativa, la debilidad institucional, la desactualización tecnológica y la falta de voluntad administrativa para depurar el sistema.

Uno de los principales obstáculos radica en la imposibilidad de muchos ciudadanos para resolver su situación frente a sanciones de tránsito, las cuales se han acumulado durante años sin oportunidad real de pago por los elevados intereses generados, incluso en situaciones en las que la persona no conducía el vehículo o ya no era su propietario. Esto ha generado una especie de trampa jurídica, donde la falta de actualización del registro impide realizar trámites y el ciudadano permanece atado a obligaciones que no corresponden a su conducta actual. El otorgamiento de una amnistía racional y temporal se convierte en un mecanismo de justicia administrativa y de depuración de registros.

En el ámbito del tráfico jurídico de bienes, resulta especialmente crítica la permanencia indefinida de medidas cautelares sobre automotores y bienes inmuebles. Embargos inscritos hace más de una década, sin que exista proceso de cobro activo con resultado tangible, impiden la circulación de estos activos, bloquean la inversión privada y afectan la seguridad jurídica. La falta de regulación del término de duración de estas medidas constituye una omisión legislativa que vulnera el derecho de propiedad y genera una sobrecarga ineficiente sobre los registros públicos y la administración de justicia.

Otra de las situaciones más recurrentes en el sistema de tránsito es la falta de formalización de traspasos de vehículos. Miles de automotores circulan actualmente a nombre de personas que ya no tienen posesión ni vínculo alguno con los mismos, exponiéndolos a sanciones,

embargos y otros efectos jurídicos derivados de la conducta del nuevo tenedor. Este fenómeno, agravado por la falta de herramientas efectivas para que el antiguo propietario se desligue legalmente del bien, requiere la introducción de una figura administrativa que permita declarar el traspaso a persona indeterminada, como medida de protección legal y de actualización del registro vehicular.

Igualmente, se ha identificado un volumen considerable de obligaciones tributarias y sancionatorias en mora, tanto a nivel nacional como territorial, cuyo recaudo resulta improbable si no se adoptan medidas transitorias de alivio. Estas deudas, al mantenerse activas sin posibilidad efectiva de pago, distorsionan la contabilidad pública y generan un ambiente de inseguridad jurídica para los contribuyentes. La reducción de intereses y sanciones como incentivo para ponerse al día ha sido una herramienta útil en otras coyunturas fiscales, y su implementación en este contexto responde a un principio de equidad tributaria.

En cuanto a la aplicación de sanciones, la ley actual carece de precisión conceptual respecto de la diferencia entre presunto infractor e infractor, lo que ha generado vacíos jurídicos en procedimientos contravencionales, en especial aquellos que derivan de la implementación de sistemas automáticos de detección. La falta de claridad ha permitido que se impongan sanciones a titulares registrales sin garantizarles el debido proceso ni una efectiva individualización del autor de la conducta. Es indispensable armonizar las definiciones jurídicas con los principios constitucionales vigentes.

También persiste una interpretación desproporcionada del régimen de responsabilidad objetiva en materia de tránsito. Durante años, se ha aplicado una presunción automática de culpabilidad sobre los propietarios o poseedores del vehículo, sin atender a las particularidades de cada caso ni al principio de culpabilidad. Esta práctica ha sido objeto de control constitucional y requiere un ajuste normativo que precise en qué circunstancias puede derivarse una responsabilidad legalmente atribuible, distinguiendo entre infracciones objetivas, subjetivas y *propter rem*.

Otro de los vacíos que se pretende subsanar es la exclusión de las personas jurídicas del beneficio de reducción de sanciones, debido a la imposibilidad material de que estas asistan a cursos pedagógicos. La normativa actual no contempla mecanismos diferenciales, afectando el equilibrio entre los distintos tipos de infractores y limitando la eficacia del proceso sancionatorio frente a personas jurídicas que deseen acogerse voluntariamente a la legalidad.

Por último, la proliferación de organismos de apoyo al tránsito ha generado serias distorsiones en el mercado. La ausencia de un criterio técnico para autorizar su creación ha producido una saturación en ciertas regiones, al tiempo que se mantiene una baja cobertura en otras. Esta desigualdad no solo afecta la calidad del servicio prestado al ciudadano, sino

que abre espacio a prácticas de competencia desleal, concentración económica, informalidad, e incluso corrupción. Por ello, se hace urgente que el Estado recupere la capacidad de planear, regular e intervenir este mercado, con base en estudios de necesidad regional.

III. JUSTIFICACIÓN

La presente iniciativa responde a la necesidad de actualizar el marco legal y procedimental que rige la seguridad vial, el tránsito y la administración de obligaciones relacionadas con el transporte en Colombia. Su contenido normativo se dirige a resolver problemas de fondo que han generado ineficiencia institucional, inseguridad jurídica y afectaciones a los derechos de los ciudadanos y al interés general. Cada disposición se estructura para enfrentar vacíos normativos que han permanecido por años, afectando directamente la gobernanza del tránsito y la prestación eficiente de los servicios.

1. Problema concreto a solucionar

Una de las problemáticas más notorias está relacionada con el creciente número de ciudadanos que acumulan multas por infracciones de tránsito, en muchos casos agravadas por intereses moratorios excesivos que hacen impagable la obligación, obstruyendo su derecho al tránsito, la obtención o renovación de la licencia, y generando una carga regresiva para el ciudadano común. Esta situación afecta también el flujo de ingresos a los municipios y organismos de tránsito, creando un círculo vicioso de mora e informalidad que compromete la legitimidad del sistema sancionatorio.

Adicionalmente, el sistema tributario nacional y territorial registra altos niveles de mora por parte de personas naturales y jurídicas, situación que se ha visto agravada por coyunturas económicas recientes. La falta de mecanismos legales transitorios para facilitar el pago voluntario bajo condiciones especiales ha llevado a una baja recuperación de cartera y a la parálisis de muchos procedimientos coactivos que, por su volumen, son insostenibles para la administración.

Por otro lado, miles de vehículos mantienen medidas cautelares inscritas por periodos que superan los diez años, sin que se haya logrado una efectiva recuperación de la deuda. Estas medidas afectan el derecho de propiedad, la circulación jurídica del bien y fomentan la informalidad en las transacciones, ya que impiden su venta o traspaso legal. La permanencia indefinida de estas restricciones va en contra de los principios de eficiencia y razonabilidad de la administración pública.

Igualmente, se presenta una gran desactualización de los registros del RUNT, particularmente por la falta de traspaso efectivo de vehículos vendidos informalmente. La imposibilidad del titular registral de desvincularse de la propiedad de un automotor ante la inacción del comprador, lo convierte en responsable de infracciones, accidentes o deudas

tributarias sobre un bien que no posee ni utiliza. Esta situación demanda una solución administrativa razonable, que no implique la judicialización de cada caso.

A nivel jurídico, se detecta la ausencia de definiciones claras en la legislación vigente sobre la figura del presunto infractor y del infractor de tránsito, lo que ha permitido la aplicación de sanciones sin el pleno respeto del debido proceso. Esto se ha agravado con la implementación masiva de sistemas de detección automática que no individualizan al conductor, trasladando la carga de la prueba al propietario del vehículo. La necesidad de armonizar estas figuras jurídicas con los estándares constitucionales es evidente.

Asimismo, se requiere delimitar claramente el régimen de responsabilidad del propietario del vehículo, evitando presunciones automáticas que desbordan los principios del derecho sancionatorio. La Corte Constitucional ha advertido sobre la inconstitucionalidad de aplicar responsabilidad objetiva sin considerar la participación del titular en la infracción. Por tanto, el proyecto propone reglas de imputación claras que permitan sancionar al verdadero responsable sin vulnerar derechos fundamentales.

También se busca corregir el tratamiento desigual que enfrentan las personas jurídicas en los procesos sancionatorios. Actualmente, estas no pueden acceder a reducciones por pronto pago porque la normativa exige la asistencia a un curso de pedagogía vial, condición imposible de cumplir para una persona jurídica. Este vacío debe ser corregido para no generar un tratamiento inequitativo frente a las personas naturales.

El mercado de los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito (OAAT) requiere con urgencia una intervención estatal planificada, proporcional y técnicamente fundamentada. La habilitación indiscriminada y sin control ha generado distorsiones en la prestación del servicio público delegado, tales como la concentración de la operación en pocos actores económicos, prácticas de competencia desleal, e insuficiente cobertura en regiones con baja rentabilidad. Esta situación impide la garantía del principio de igualdad en el acceso al servicio por parte de los ciudadanos y debilita el carácter preventivo y educativo que debe primar en el sistema de tránsito y transporte.

En este contexto, el Estado debe recuperar su capacidad de dirección regulatoria sobre este sector, a partir de criterios técnicos relacionados con la cobertura territorial efectiva, la calidad del servicio, la idoneidad operativa y la sostenibilidad económica. Debido al alto impacto de estas actividades en la seguridad vial, la salud, educación y vida de los usuarios viales, resulta indispensable que el legislador disponga medidas orientadas a articular, armonizar y reorganizar la operación de los OAAT, asegurando coherencia normativa entre los sectores de educación, transporte y salud pública.

Un caso representativo de la problemática descrita se presenta en la regulación de los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC), a los cuales se les exige, como condición de

habilitación, la acreditación bajo una norma técnica de certificación de personas (NTC ISO/IEC 17024) que no resulta jurídicamente ni técnicamente aplicable a la actividad médica que desarrollan. Esta situación ha sido advertida por los CRC afectados y ratificada por el propio Organismo Nacional de Acreditación de Colombia – ONAC, el cual ha reconocido que dicha norma no se ajusta al objeto ni naturaleza del servicio que prestan los CRC. No obstante, la exigencia se ha mantenido como requisito reglamentario, generando cargas desproporcionadas para los operadores y creando condiciones propicias para decisiones discrecionales de parte de funcionarios acreditadores, sin base legal ni técnica suficiente.

Frente a este despropósito normativo, se propone derogar la exigencia de aplicar dicha norma técnica a los CRC, pero mantener la obligación de acreditación anual ante el ONAC, como entidad técnica nacional competente. Esta acreditación deberá limitarse a verificar el cumplimiento continuo de las condiciones de habilitación que dieron origen al registro del CRC en el RUNT, mediante una atestación de tercera parte, que garantice al Estado colombiano que dichos centros cumplen, en todo momento, con los requisitos médicos, técnicos, operativos y legales exigidos por la normativa vigente. Esta medida permitirá preservar el control estatal, garantizar la idoneidad de los servicios y eliminar cargas regulatorias injustificadas.

El artículo 11 del proyecto va en la misma dirección anunciada y propone una regulación integral que reconoce a los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) como actores estratégicos dentro del sistema educativo y de tránsito del país, otorgándoles doble habilitación como Instituciones de Educación para el Trabajo y el Desarrollo Humano (IETDH) y como Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito (OAAT), con fundamento en la Ley 115 de 1994 y los Decretos 1075 y 1079 de 2015.

Desde la perspectiva jurídica, esta disposición resuelve vacíos normativos históricos, armoniza competencias entre los sectores de educación y transporte, y reconoce la naturaleza de función pública delegada que cumplen los CEA, lo que implica mayor responsabilidad y sujeción al control del Estado.

En el plano técnico, la medida busca elevar el estándar formativo de los conductores mediante la estructuración de cuatro líneas pedagógicas que permiten una formación progresiva, desde el ingreso inicial hasta la recategorización profesional y la formación de instructores, así como programas específicos para transporte especializado y seguridad vial. Esto responde a la necesidad de reducir la alta siniestralidad en las vías, cuyas causas principales son atribuibles al factor humano.

En el aspecto práctico, se establece un régimen transitorio que permite a los CEA actualmente registrados como personas naturales transformarse en personas jurídicas, garantizando continuidad en el servicio y formalización institucional. Además, se establece la obligación

de registrar sus programas ante las Secretarías de Educación, someterse al control de la Superintendencia de Transporte, y aportar una tasa a favor de la ANSV, fortaleciendo así la gobernanza y la calidad del sistema educativo vial.

Esta propuesta representa un avance estructural para profesionalizar al conductor colombiano, pluralizar el acceso a la educación vial y garantizar que la seguridad vial sea una política pública basada en formación técnica, legal y con enfoque preventivo.

2. Jurisprudencia constitucional relevante:

Sentencia C-038 de 2020: La Corte Constitucional declaró inconstitucional la sanción sin identificación del infractor y reafirmó la necesidad de garantizar el debido proceso.

Sentencia C-089 de 2011: Se ratifica que las multas deben imponerse a quien realmente comete la infracción y no automáticamente al propietario del vehículo.

Estas estadísticas y fallos judiciales demuestran la urgencia de una reforma normativa que armonice el sistema sancionatorio con los principios constitucionales, garantice la actualización de los registros, depure obligaciones incobrables, y regule con criterios técnicos la habilitación de organismos de apoyo al tránsito.

3. Análisis / Causa de la problemática

Amnistía para infractores de tránsito: La acumulación de intereses moratorios, sumado a las dificultades para acceder a mecanismos de pago o acuerdos eficaces, ha creado una barrera insalvable para millones de ciudadanos, quienes permanecen excluidos del sistema formal por razones económicas. Esta exclusión compromete no solo su derecho a la movilidad, sino también la eficiencia del recaudo y la legitimidad del sistema sancionatorio.

Reducción transitoria de sanciones tributarias y moratorias: La situación económica nacional ha impactado la capacidad de pago de personas naturales y jurídicas, generando un represamiento de deudas que afecta la sostenibilidad fiscal. Se requiere una solución extraordinaria, no para condonar, sino para **incentivar el pago voluntario a través de reducciones proporcionales y temporales, que permitan sanear las cuentas públicas sin debilitar el régimen de obligaciones.**

Medidas cautelares sin límite temporal: El mantenimiento indefinido de embargos o restricciones sobre bienes, sin que medie un proceso efectivo de cobro, distorsiona el principio de seguridad jurídica y convierte las medidas cautelares en una sanción permanente. Esta práctica afecta la libre disposición de la propiedad, desincentiva la formalización del mercado automotor y sobrecarga innecesariamente los registros públicos.

Trasposos vehiculares no formalizados: La omisión de muchos compradores en registrar el traspaso del automotor impide la desvinculación jurídica del vendedor, quien permanece

como titular ante el RUNT. Esta omisión expone al antiguo propietario a sanciones, embargos e incluso responsabilidades penales. La figura del traspaso a persona indeterminada busca una solución administrativa para cerrar esta brecha estructural sin judicializar cada caso.

Falta de definición entre presunto infractor e infractor: La inexistencia de definiciones claras genera inseguridad jurídica, especialmente en infracciones detectadas por medios tecnológicos. Esto ha permitido imponer sanciones sin respetar el principio de culpabilidad ni ofrecer garantías procesales efectivas, lo que ha sido advertido por la Corte Constitucional en reiteradas oportunidades.

Responsabilidad objetiva del propietario: El uso indiscriminado del concepto de "responsabilidad solidaria" ha derivado en sanciones contra propietarios sin prueba de culpa o nexos con la infracción. Esta presunción generalizada ha sido declarada inconstitucional y requiere un marco legal que distinga entre infracciones objetivas (propias del vehículo) y subjetivas (derivadas de la conducta del conductor).

Limitaciones para personas jurídicas en la reducción de multas: Las condiciones actuales excluyen a las personas jurídicas de los beneficios pedagógicos para reducción de multas, por la exigencia de asistir físicamente a cursos de reeducación. Esto impone una carga desproporcionada frente a las personas naturales y obstaculiza la legalización de sanciones por parte de empresas y entidades con flotas vehiculares.

Saturación y desregulación del mercado de organismos de apoyo: La proliferación de estos entes sin estudios técnicos ni control sobre su distribución territorial ha generado concentración en áreas rentables y desatención en zonas periféricas. Además, ha promovido fenómenos de competencia desleal, encarecimiento de los servicios al ciudadano y afectación de la calidad. El Estado ha perdido capacidad de planificación e intervención efectiva, lo que exige una regulación con criterios técnicos y de equidad regional.

IV. MARCO JURÍDICO

Constitución Política de Colombia (artículos 2, 24, 29, 58, 333, 365 y 366).

Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito.

Ley 1437 de 2011 – Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Ley 1952 de 2019 – Código General Disciplinario.

Decreto 019 de 2012.

V. COMPETENCIA DEL CONGRESO.

1. Constitucional

El Estatuto Superior faculta al Congreso de la República para la expedición de Leyes como la que se pretende tramitar por medio de esta iniciativa legislativa a través de los siguientes artículos:

Artículo 150, numeral 2: Corresponde al Congreso expedir leyes sobre el ejercicio de funciones públicas.

“ARTÍCULO 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:

1. Interpretar, reformar y derogar las leyes.
2. Expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones.

(...)

21. Expedir las leyes de intervención económica, previstas en el artículo 334, las cuales deberán precisar sus fines y alcances y los límites a la libertad económica.

(...)”

El Artículo 365: Permite la prestación de servicios públicos por particulares bajo regulación estatal.

“Artículo 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.”

2. Legal

La Ley 769 de 2002 faculta la regulación del tránsito y sus autoridades.

Leyes de función pública delegada y control de servicios tercerizados en sectores sensibles como el transporte.

VI. IMPACTO FISCAL

El proyecto de ley contempla una serie de beneficios tributarios, sancionatorios y administrativos que incluyen:

- Exoneración de intereses moratorios.
- Reducción parcial de sanciones (hasta el 80 %).
- Amnistías para multas de tránsito y transporte.
- Mecanismos excepcionales para la normalización de obligaciones tributarias.
- Depuración de registros de difícil recaudo o vencimiento jurídico.

Desde el punto de vista fiscal, estas medidas representan un costo tributario aparente (menores ingresos respecto al valor nominal de la cartera), pero también pueden ser vistas como un instrumento de recuperación efectiva de recursos, mitigación del rezago recaudatorio y reactivación del ciclo económico de los contribuyentes.

1. Cartera morosa vs. recuperación efectiva.

Según el Boletín de Deudores Morosos del Estado (2024), la cartera vencida supera los 148 billones de pesos, de los cuales una fracción significativa corresponde a valores incobrables, prescritos o asociados a contribuyentes en insolvencia.

Históricamente, la efectividad del recaudo judicial o coactivo no supera el 8-10 % anual en este tipo de deudas. Por tanto, la posibilidad de obtener pagos inmediatos con descuentos — aunque implique condonar intereses o parte de las sanciones— aumenta exponencialmente la tasa de recuperación real, especialmente si se acompaña de medidas de depuración, facilidades de pago y seguridad jurídica.

2. Efectos positivos del saneamiento fiscal

Incremento neto en el recaudo: aunque se otorgan descuentos, el recaudo efectivo de recursos que, en su mayoría, son jurídicamente de baja probabilidad de cobro puede traducirse en ingresos fiscales inmediatos.

Reducción de costos administrativos y judiciales: al evitar procesos largos y costosos, se liberan recursos institucionales de la DIAN, SIMIT y entidades territoriales.

Mejora en la bancarización y formalización: los contribuyentes que normalizan su situación podrán acceder nuevamente al sistema financiero, al RUNT, y al sistema tributario formal.

Estímulo al cumplimiento voluntario: la amnistía puede generar un efecto pedagógico y restaurativo que promueve el cumplimiento futuro por parte de ciudadanos y empresas.

3. Riesgos y mitigaciones

Riesgo moral (moral hazard): se puede interpretar que reincidir o incumplir no tiene consecuencias estructurales. Este riesgo se mitiga si los beneficios se conceden por una única vez, con limitaciones temporales, y se incluyen mecanismos de seguimiento al cumplimiento futuro.

Impacto fiscal transitorio: si se mide en función del “valor nominal” de la cartera, el costo fiscal puede estimarse alto. Sin embargo, desde una perspectiva de “valor presente recuperable”, los beneficios permiten transformar deuda irrecuperable en ingresos efectivos.

Reducción temporal del recaudo futuro: si la medida no es bien comunicada, puede inducir a aplazamientos de pago. Esto se previene con reglas claras sobre no repetición del beneficio y continuidad de los procesos de cobro para quienes no se acojan.

4. Justificación en la situación fiscal nacional

El déficit fiscal proyectado para 2024 fue del 6,8 % del PIB, muy por encima del límite del Marco Fiscal de Mediano Plazo (5,6 %).

El recaudo tributario se redujo en más de 9,7 % en 2024 frente al año anterior, afectando el cumplimiento de metas sociales y de inversión pública.

La DIAN enfrenta una cartera de 46 billones en impuestos nacionales en mora, donde más del 50 % está en riesgo de prescripción o es de baja viabilidad jurídica.

Por tanto, los beneficios tributarios y sancionatorios propuestos se justifican como mecanismo de recuperación acelerada, depuración del sistema y fortalecimiento de la cultura del cumplimiento, sin afectar estructuralmente las metas fiscales a mediano plazo.

Conclusión

El impacto fiscal del proyecto de ley no debe analizarse únicamente como una pérdida de ingresos potenciales, sino como una recuperación efectiva y estratégica de recursos que, de otra forma, se perderían por prescripción, incobrabilidad o ineficiencia operativa. Además, las medidas permiten sanear registros públicos, descongestionar entidades administrativas, y brindar herramientas jurídicas que fortalecen el recaudo futuro y la transparencia del sistema.

VII. CONFLICTO DE INTERÉS

En concordancia de las disposiciones normativas del artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, “Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992”, se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir “...las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación...” de esta iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo

286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, que reza lo siguiente:

“(…)

Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en el ejercicio de sus funciones.

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

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

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

c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

(…)”

Al respecto, cabe recordar que la Sala Plena de lo Contencioso Administrativo del Honorable Consejo de Estado en sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

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

Se considera que la discusión y aprobación del presente Proyecto de Ley no genera conflictos de interés debido a que no implica beneficios particulares, actuales o directos para ningún congresista, su cónyuge, pareja de hecho, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, según lo establecido en la legislación

vigente. Esto se debe a que se trata de una normativa de carácter general, impersonal y abstracto, cuyos efectos legales serían aplicables a cualquier persona en el territorio nacional. Por lo tanto, no se concreta una situación que pueda representar un beneficio específico, actual o directo para los congresistas.

No obstante, es importante destacar que la identificación de posibles conflictos de interés en el contexto del trámite o votación de este Proyecto de Ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime a los congresistas de la obligación de detectar otras posibles causas de conflicto en las que pudieran estar involucrados.

De los H. Congresistas,

SANDRA YANETH JAIMES CRUZ
Senadora De La República.



SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 09 de Septiembre del año 2025
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley X Acto legislativo _____
No. 241 _____ Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito por _____
H. Sandra Jaime Cruz


SECRETARIO GENERAL