

201

PROYECTO DE LEY NÚMERO 048 DE 2025

“Por medio de la cual se dictan disposiciones para fomentar y fortalecer la cultura del cumplimiento y la seguridad vial. Ley “Vida en la Vía”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA

TÍTULO I - DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto de la ley. La presente ley tiene por objeto establecer una política pública integral para promover la cultura del cumplimiento en materia de tránsito y transporte terrestre, prevenir la evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes (RTMEC), y fortalecer la seguridad vial en todo el territorio nacional.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones de esta ley aplican a todas las entidades del orden nacional y territorial que ejerzan funciones en materia de tránsito y transporte terrestre, así como, a los organismos de apoyo al tránsito, centros de diagnóstico automotor (CDA), concesionarios del RUNT, y demás personas naturales o jurídicas involucradas en la gestión de la movilidad.

Artículo 3. Principios rectores. Esta ley se rige por los principios de seguridad de los usuarios; legalidad; supremacía del interés general; corresponsabilidad institucional; articulación territorial; tecnología al servicio del ciudadano; cultura vial preventiva y respeto por el derecho fundamental a la vida.

Artículo 4. Definiciones. Para efectos de esta ley, se entiende por:

- Cultura del cumplimiento: conjunto de prácticas, valores y normas que promueven el respeto a las obligaciones legales y derechos relacionados con la movilidad y el tránsito.
- Evasión vehicular: Evasión vehicular: circulación de vehículos sin cumplir con los requisitos legales exigidos, como el seguro obligatorio de accidentes de tránsito y la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, de conformidad con la ley 769 de 2002 y demás normas concordantes.
- Seguridad vial: conjunto de políticas, normas, acciones y tecnologías orientadas a proteger la vida de los actores viales.
- Plataforma nacional de alertas: sistema digital interoperable de información, notificación y seguimiento al cumplimiento de obligaciones de tránsito.
- Sello de cumplimiento vial: distinción otorgada por el Estado a entidades públicas o privadas que logren resultados comprobables en reducción de evasión y promoción de cultura vial.

TÍTULO II - PLATAFORMA NACIONAL Y OBSERVATORIO DE CUMPLIMIENTO VIAL

Artículo 5. Plataforma Nacional de Alertas y Cumplimiento Vial. El Ministerio de Transporte con el apoyo técnico del Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y el Registro Único Nacional de Tránsito, pondrá en funcionamiento la Plataforma Nacional de Alertas y Cumplimiento Vial, como un sistema digital interoperable que integrará, notificará y pondrá a disposición del ciudadano la información sobre el vencimiento de obligaciones de tránsito, incluyendo el SOAT, la Revisión Técnico-Mecánica, la licencia de conducción, comparendos, cursos pedagógicos, y demás trámites relacionados con la seguridad vial.

Parágrafo 1o. Esta plataforma será administrada por el Ministerio de Transporte, con apoyo técnico del concesionario del RUNT si lo hay y supervisión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 6. Módulos funcionales de la plataforma. La plataforma deberá contar con, al menos, los siguientes módulos:

1. Alertas de vencimiento: notificación personalizada y anticipada sobre vencimiento de documentos obligatorios.
2. Información de comparendos y cursos: consulta, acuerdos de pago y seguimiento pedagógico.

3. Cultura ciudadana y estadísticas: contenidos pedagógicos, cifras de siniestralidad y recomendaciones preventivas.
4. Integración con organismos de apoyo al tránsito: servicios de CDAs, escuelas de conducción, centros de enseñanza y demás.
5. Participación ciudadana: canal para denuncias, sugerencias, peticiones y retroalimentación ciudadana.

Artículo 7. Observatorio Nacional de Cultura y Cumplimiento Vial. Créase el Observatorio Nacional de Cultura y Cumplimiento Vial, adscrito al Ministerio de Transporte, para:

- a) Recopilar, analizar y publicar información sobre evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito; la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes y demás obligaciones de tránsito.
- b) Identificar y documentará modelos exitosos de reducción de evasión y cultura ciudadana, tanto en el ámbito nacional como internacional.
- c) Presentar a las autoridades territoriales en tránsito y transporte terrestre informes mensuales o cuando éstas lo requieran sobre sus funciones.
- d) Presentar un informe semestral al Congreso de la República, la Agencia Nacional de Seguridad Vial sobre el estado del cumplimiento vial y los resultados regionales.

Artículo 8. Adiciónese un párrafo al artículo 8 de la ley 769 de 2002, el cual, quedará así.

Parágrafo 6°. Para la puesta en funcionamiento y la operatividad de la Plataforma Nacional de Alertas y Cumplimiento Vial, así como, del Observatorio Nacional de Cultura y Cumplimiento Vial el concesionario del RUNT, si lo hay, deberá aportar toda la información necesaria para el cumplimiento de dicho objetivo.

Artículo 9. Adiciónese un parágrafo 2o al artículo 10 de la ley 769 de 2002, el cual, quedará así.

Parágrafo 2°. Para la puesta en funcionamiento y la operatividad de la Plataforma Nacional de Alertas y Cumplimiento Vial, así como, del Observatorio Nacional de Cultura y Cumplimiento Vial el SIMIT, deberá aportar toda la información necesaria para el cumplimiento de dicho objetivo.

TÍTULO III - CULTURA CIUDADANA, CAMPAÑAS Y ESCUELA VIRTUAL

Artículo 10. Campañas nacionales de cultura del cumplimiento. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), en coordinación con el Ministerio de Transporte y las autoridades territoriales, deberá diseñar e implementar campañas pedagógicas, preventivas y participativas, dirigidas a promover la cultura del cumplimiento de las obligaciones de tránsito.

Estas campañas deberán desarrollarse al menos dos veces al año, con cobertura nacional y estrategias diferenciadas según el tipo de actor vial, nivel de riesgo y regiones con alta siniestralidad.

Artículo 11. Escuela Virtual de Seguridad Vial. La ANSV fortalecerá la Escuela Virtual de Cultura del **Seguridad** Vial, la cual ofrecerá contenidos educativos gratuitos sobre obligaciones de tránsito, prevención de siniestros, civismo vial, procedimientos legales y cuidado del medio ambiente.

Esta escuela podrá certificar a ciudadanos, autoridades y organismos de apoyo que culminen sus rutas formativas y participen activamente en campañas institucionales.

Artículo 12. Sello Nacional de Cumplimiento Vial. Créase el Sello Nacional de Cumplimiento Vial, como reconocimiento oficial otorgado a entidades territoriales, organizaciones sociales, centros de diagnóstico automotor (CDA), empresas y ciudadanos que demuestren resultados comprobables en el fortalecimiento de la cultura vial y la reducción de la evasión. El Ministerio de Transporte y la ANSV establecerán los criterios, el procedimiento y los beneficios simbólicos o institucionales de esta distinción.

TÍTULO IV - ARTICULACIÓN TERRITORIAL, PACTOS Y COMPROMISOS LOCALES

Artículo 13. Pactos territoriales de cumplimiento. El Ministerio de Transporte y la ANSV promoverán la firma de pactos territoriales con alcaldías, gobernaciones y autoridades de tránsito, en los que se establecerán metas conjuntas, líneas de acción y estrategias integradas para fomentar el cumplimiento de los requisitos legales en materia de tránsito y transporte

terrestre y reducir la evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito y la revisión técnico mecánica.

Dichos pactos podrán incluir apoyo técnico, incentivos institucionales, campañas regionales, fortalecimiento de capacidades y uso de tecnologías de fiscalización.

Artículo 14. Participación de organismos de apoyo al tránsito. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), centros de enseñanza automovilística, escuelas de conducción, operadores del RUNT y demás organismos de apoyo al tránsito participarán activamente en la implementación de esta ley. Podrán ser aliados institucionales en campañas, reportes de información, atención al ciudadano, y programas pedagógicos avalados por la ANSV y el Ministerio de Transporte.

TÍTULO V - FISCALIZACIÓN, INCENTIVOS Y SANCIONES INSTITUCIONALES

Artículo 15. Implementación de fiscalización inteligente. El Ministerio de Transporte y las autoridades de tránsito podrán implementar herramientas tecnológicas de fiscalización automatizada, basadas en la interoperabilidad con el Registro Único Nacional de Tránsito, para detectar en tiempo real la evasión del seguro obligatorio en accidentes de tránsito, la revisión técnico mecánica y otros requisitos legales.

Parágrafo. Lo dispuesto en el presente artículo deberá ser reglamentado por el Ministerio de Transporte en un término no mayor a seis meses luego de la

expedición de la presente ley, garantizando el respeto a los derechos fundamentales como el debido proceso, la protección de datos personales y demás concordantes.

Artículo 16. Incentivos a entidades territoriales. El Gobierno Nacional podrá asignar incentivos técnicos, presupuestales y simbólicos a los municipios, departamentos y autoridades que logren reducciones comprobables en los índices de evasión, siniestralidad y mejoren la cultura vial.

Dichos incentivos se podrán otorgar en el marco del Sistema General de Participaciones, convenios interadministrativos y reconocimientos públicos institucionales.

Artículo 17. Seguimiento especial institucional. Las entidades territoriales que omitan la implementación de estrategias mínimas de cultura del cumplimiento o fiscalización inteligente, podrán ser objeto de seguimiento especial por parte del Ministerio de Transporte y los Organismos de Control de acuerdo a sus competencias.

Parágrafo. Facúltese al Gobierno Nacional, a través de la Superintendencia Nacional de Transporte y del Ministerio de Transporte para determinar las sanciones a que haya lugar por el incumplimiento de lo establecido en el presente artículo por parte de las entidades territoriales.

Artículo 18. Publicación y divulgación. El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberán diseñar una estrategia nacional de comunicación, divulgación y apropiación de esta ley por parte de la ciudadanía

y los organismos del tránsito y transporte terrestre, dentro de los tres (3) meses siguientes a su entrada en vigencia.

Artículo 19. Reglamentación. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, reglamentará la presente ley en un plazo no mayor a seis (6) meses a partir de su promulgación.

Parágrafo. Facúltese al Gobierno Nacional, a través, del Ministerio de Transporte para que dentro de los tres (3) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, establezca una tasa, así como su método y sistema de recaudo, con el fin de garantizar la puesta en funcionamiento y sostenibilidad de la Plataforma Nacional de Alertas y Cumplimiento Vial y el Observatorio Nacional de Cultura y Cumplimiento Vial, de que tratan los artículos 5 y 7 de la presente ley.

Artículo 20. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias


SANDRA YANETH JAIMES CRUZ

Senadora de la República

SENADO DE LA REPUBLICA

Secretaría General (Art. 100 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 29 del mes 07 del año 2025

se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº. 048 Acto Legislativo Nº. _____, con todos y
cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: H.S. Sandra Yaneth Jaimes Cive


SECRETARIO GENERAL

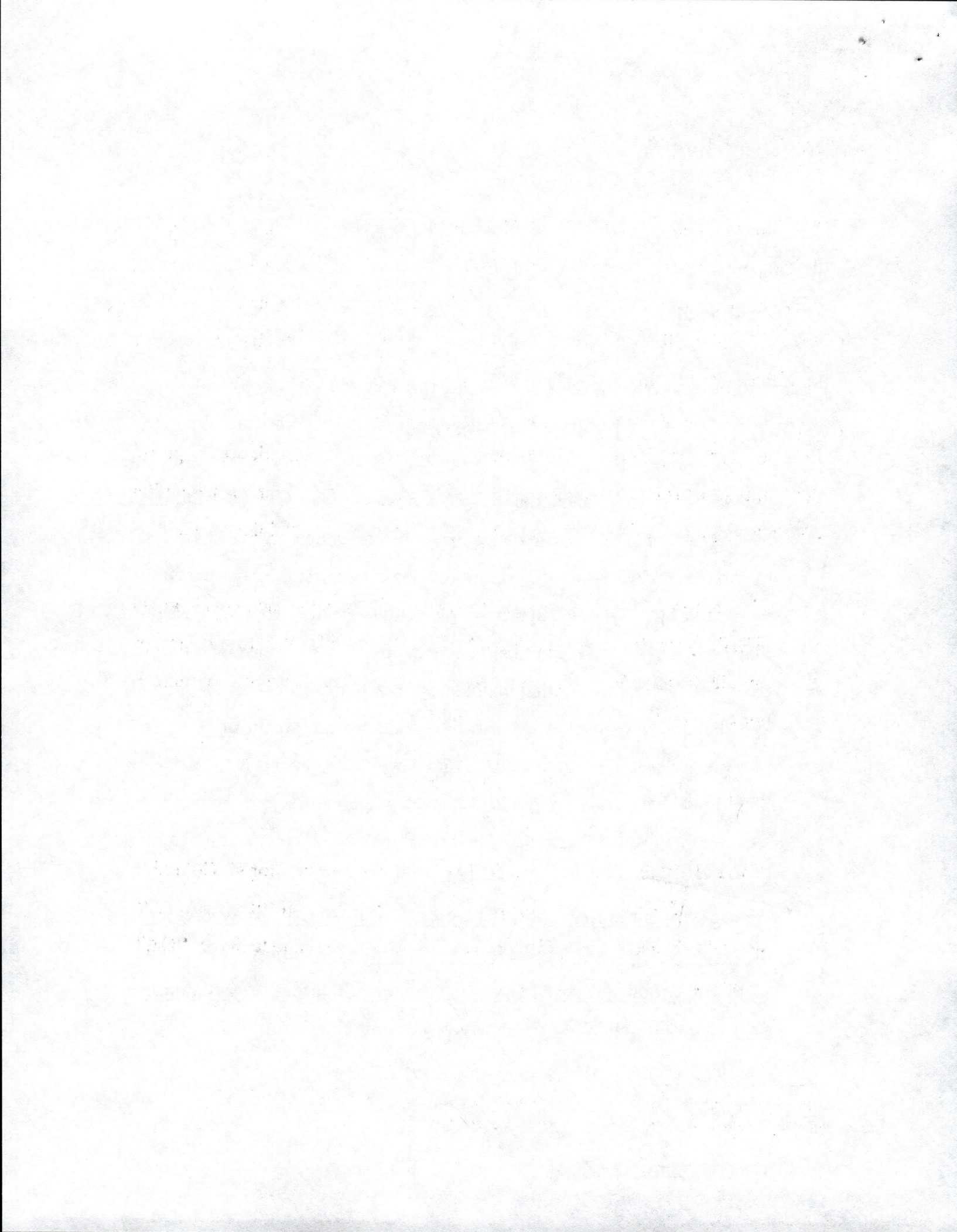
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Justificación

De acuerdo con datos emitidos por la Circular Externa 20244000000877 de diciembre de 2024, el Ministerio de Transporte pone de presente que,

“El control y la vigilancia del tránsito son una obligación del Estado que hacen efectiva la protección de los derechos constitucionales a la vida, al medio ambiente, a la protección especial del Estado para personas vulnerables y a la propiedad privada que resulta afectada en los siniestros, más aún cuando no se cumplen las condiciones técnico mecánicas y de cobertura obligatoria. Adicionalmente debe tenerse en cuenta que la expedición del seguro obligatorio de accidentes de tránsito implica un ingreso para los programas que adelanta la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV y que la evasión en materia de seguro obligatorio afecta las metas de ingreso para las labores preventivas correspondientes.

De acuerdo con datos suministrados por el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, a septiembre de 2024 la evasión de la revisión técnico-mecánica es del 57% y la del seguro obligatorio de accidentes de tránsito es del 48 %. (Subrayado y negrita propia)



De acuerdo con lo anterior, resultan claros dos conceptos, el primero y preocupante que hay una clara evasión de dos requisitos legales para la protección de derechos humanos y fundamentales como lo son la vida, la seguridad, el medio ambiente, entre otros y que es deber del Estado el control y la Vigilancia del tránsito y del transporte terrestre.

Por su parte según el informe de la Superintendencia de Transporte¹ denominado evasión del SOAT y la revisión técnico-mecánica en Colombia aporta los siguientes datos relevantes para justificar la presente iniciativa de ley:

Este reporte describe el comportamiento más relevante de la evasión del SOAT y la Revisión Técnico Mecánica (en adelante RTM) en los municipios donde existen organismos de tránsito en Colombia durante el mes de octubre de 2024

(...)

Entre el 1 y el 31 de octubre de 2024 el parque automotor en Colombia era de 19'310.248 vehículos matriculados en los organismos de tránsito del país, de los cuales 9'316.922 (equivalente al 48%) no tenían el SOAT vigente.

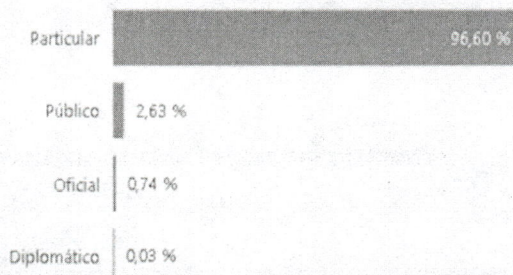
¹ Disponible en: <https://transformaciondigital.supertransporte.gov.co/wp-content/uploads/2024/12/Boletin-Octubre-2024-Evasio%CC%81n-.pdf>

Para el caso de la Revisión Técnico Mecánica, del total de parque automotor, 16'273.514 se encuentran obligados por el Código Nacional de Tránsito a realizar la revisión en un CDA, de los cuales 8'921.135 (equivalente al 55%) no tenían la RTM vigente.

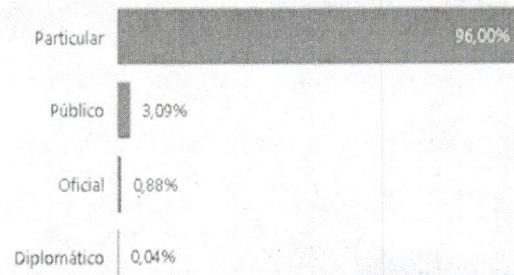
(...)

Los vehículos particulares son el tipo de servicio con mayor evasión del SOAT, dado que del total de parque automotor con este requisito no vigente el 96,60% son particulares, seguido de los públicos con 2,63%. De la misma manera sucede con la evasión de la RTM, en la cual los vehículos particulares representan el 96,00% del parque automotor que tiene este requisito vencido en el país, seguido de los públicos con 3,09%.

SOAT no vigente por tipo de servicio

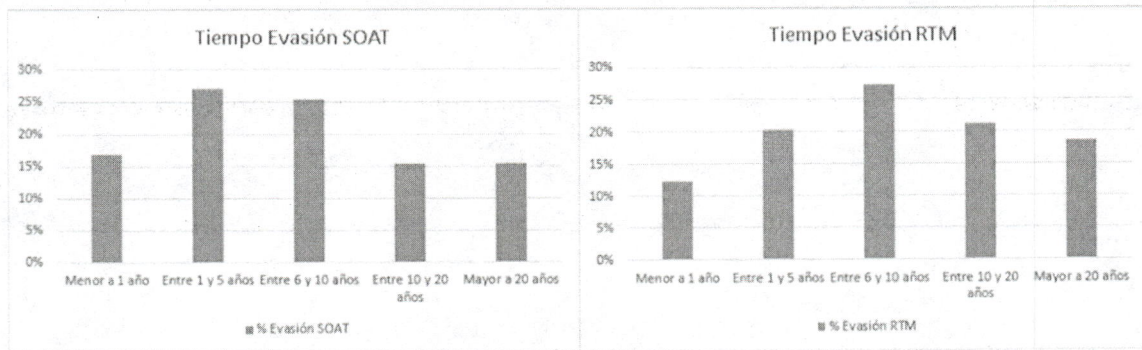


RTM no vigente por tipo de servicio



(...)

Se observa que los mayores porcentajes de evasión del SOAT se registran en las primeras categorías, principalmente entre 1 y 5 años de tiempo sin adquirir el SOAT; mientras que para la RTM el mayor porcentaje de evasión se observa entre 6 y 10 años de tiempo sin cumplir la revisión, pero registrando altos porcentajes cercanos al 20% en tiempos superiores a 10 años sin la RTM.”



Como se observa en los datos anteriores, existe una grave problemática alrededor de la evasión del soat y la revisión técnico mecánica y de gases contaminantes, lo que se busca entonces **no es aumentar las sanciones, se pretende establecer un mecanismo de tipo pedagógico para prevenir la evasión y cumplir con las normas de tránsito.**

II. Elementos Normativos

La Corte Constitucional, ha explicado la necesaria intervención del Estado en materia de transporte:

“El hecho de que el transporte sea privado *“no significa que no exista una intervención del Estado, mediante la ley u otro tipo de normas contenidas en el ordenamiento jurídico”*.^[316] Por el contrario, el Estado debe ejercer control sobre el ejercicio de la actividad transportadora privada, pues *“no solamente tiene una vital importancia para el desarrollo de la sociedad en general, sino que guarda una estrecha relación, como actividad riesgosa que es al emplear medios mecánicos de diversa índole”*,^[317] lo cual exige de medidas dirigidas a salvaguardar la vida e integridad de las personas, bajo la máxima según la cual prima el interés general sobre el particular. Es por ello que el Estado reglamenta no solo el servicio de transporte público como servicio público esencial, sino que mediante el ejercicio de sus funciones de dirección, regulación y control regula también las diferentes modalidades bajo las cuales se puede materializar la movilización de personas o cosas.

En síntesis, siempre que se trate de la actividad de transporte, sea público o privado, dada la prevalencia del interés general sobre el particular, es imperativa la intervención estatal para reglamentar y controlar esa actividad, en procura de garantizar no sólo el pleno ejercicio de actividades inherentes a la economía o el desarrollo de la sociedad, sino principalmente para salvaguardar la seguridad tanto de los usuarios como de la comunidad.

(...)

Al tránsito terrestre se encuentran ligados asuntos tan importantes como la libertad de movimiento y circulación (CP art. 24) y el desarrollo económico. Sin embargo, esta actividad implica también riesgos representativos para las cosas y las personas. Por lo anterior, procurar la seguridad vial es una de las cuestiones más importantes, lo cual supone una regulación rigurosa del tráfico automotor.

La importancia y el carácter riesgoso del tránsito terrestre justifican que esta actividad sea regulada “de manera intensa por el Legislador”, señalando “reglas y requisitos destinados a proteger la integridad de las personas y los bienes”. Así pues, el tránsito terrestre es una actividad “frente a la cual se ha considerado legítima una amplia intervención policiva del Estado, con el fin de garantizar el orden y proteger los derechos de las personas”, lo cual implica que (i) el Legislador “tiene una amplia libertad de configuración respecto de la misma” y que, en consecuencia, (ii) el control constitucional ejercido sobre las regulaciones de tránsito “no debe ser tan riguroso como en otros campos a fin de no vulnerar esa amplitud de la libertad de configuración del Legislador”²

² Sentencia C 321 de 2022.

Por su parte, según el artículo 51 de la Ley 769 de 2002, todos los vehículos automotores “deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica (...)”. Sobre este procedimiento unificado, la Sentencia C-502 de 2012 explicó que

“representa una de las medidas con que el legislador asegura las condiciones del vehículo automotor que circula por las vías, tanto en cuanto a la salud y seguridad de su conductor, tripulantes, pasajeros, como a la seguridad de quienes en vehículos o como pasajeros transitan próximos a aquél. Pero también es una figura de control a la circulación de los vehículos, prevista para disminuir el impacto que en el ambiente poseen las emisiones de gases que los automotores producen”.

En cuanto al SOAT, la H. Corte Constitucional³ ha establecido su relevancia por cuanto:


“El SOAT es un seguro con determinadas especificidades, la más notoria de las cuales es probablemente su carácter “obligatorio”. La obligatoriedad de este seguro reside, por un lado, en que “[p]ara poder transitar en el territorio nacional todos los vehículos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente” (L 769 de 2002 art 42).[38] Sin embargo, eso no es todo, pues la índole obligatoria de estos seguros estriba, por otro lado, en que todas las entidades aseguradoras, cuando cumplan determinadas condiciones previstas en el ordenamiento, se

³ Sentencia C 395 de 2022.

encuentran obligadas a otorgarlos (EOSF arts 192.1 “Obligatoriedad” y 196).

La regulación del SOAT prescribe que las partes de este seguro son el tomador, quien paga el precio a cambio de obtenerlo, y el asegurador, quien asume el riesgo cuando está debidamente autorizado por la ley para hacerlo. Las personas aseguradas son las víctimas de los accidentes de tránsito, incluido el conductor del vehículo, lo que comprende también las víctimas de aquellos accidentes causados por vehículos automotores no asegurados o no identificados. El precio que paga el tomador del SOAT para recibir el seguro se denomina “prima”. El documento que contiene el contrato de seguros se conoce en términos jurídicos como “póliza”. La entrega de la póliza está supeditada al pago de la prima, con algunas excepciones. Cada póliza tendrá una vigencia al menos “anual”, salvo que las reglas en la materia dispongan lo contrario (EOSF art 193 num 2). El ámbito de lo que está cubierto por el SOAT lo determinan las normas estatales por las que este seguro se rige. El artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero menciona de forma técnica que la póliza del SOAT incluye las siguientes coberturas:

“a. Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios por lesiones, de acuerdo con la cobertura que defina el Gobierno Nacional. Para la determinación de la cobertura el Gobierno

 @SandraJaimesC

Nacional deberá tener en cuenta el monto de los recursos disponibles;

b. Incapacidad permanente, entendiéndose por tal la prevista en los artículos 209 y 211 del Código Sustantivo del Trabajo, con una indemnización máxima de ciento ochenta (180) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente, a la cual se le aplicarán los porcentajes contenidos en las tablas respectivas;

c. Muerte y gastos funerarios de la víctima como consecuencia del accidente, siempre y cuando ocurra dentro del año siguiente a la fecha de éste, en cuantía equivalente a setecientos cincuenta (750) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente;

d. Gastos de transporte y movilización de las víctimas a los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector salud, en cuantía equivalente a diez (10) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente”.

Vista la anterior trascendencia de estos requisitos legales para el tránsito de vehículos, la sentencia C 321 de 2022, estableció las obligaciones que están a

cargo del propietario del vehículo, reafirmando que el soat y la revisión técnico – mecánica, están en obligación del mismo, veamos:

Contenido de la obligación	Acciones que se deben ejecutar para dar cumplimiento a la obligación	¿El propietario del vehículo tiene el control del resultado?	Tipo de obligación
El propietario del vehículo debe velar porque este circule habiendo adquirido el SOAT	Comprar el SOAT y renovarlo periódicamente antes del vencimiento	Si	Obligación de resultado y <i>propter rem</i>
El propietario del vehículo debe velar porque este circule habiendo realizado la revisión técnico- mecánica en los plazos previstos por la ley	Asegurarse de que el vehículo haya aprobado la revisión técnico-mecánica , así como renovar el permiso en los planos que dispone la ley.	Si	Obligación de resultado y <i>propter rem</i>
El propietario del vehículo debe velar porque este circule por lugares y en horarios que estén permitidos	Si el vehículo se encuentra bajo la custodia del propietario: transitar por lugares y en horarios que estén permitidos	Si	Obligación de resultado y <i>propter rem</i>
	Si el vehículo esta fuera de la custodia del propietario: verificar que el conductor cuente con las capacidades técnicas y teóricas, así como con los permisos exigidos por la ley para conducir, exigir al conductor que circule con el vehículo por lugares y en horarios que están permitidos, y que responda por las infracciones de tránsito que este cometa.	No	Obligación de medio
El propietario del vehículo debe velar porque este circule sin exceder los límites de velocidad permitidos	Si el vehículo se encuentra bajo la custodia del propietario: No exceder los límites de velocidad permitidos	Si	Obligación de resultado y <i>propter rem</i>
	Si el vehículo esta fuera de la custodia del propietario: verificar que el conductor cuente con las capacidades técnicas y teóricas, así como con los permisos exigidos por la ley para conducir, exigir al conductor que circule con el vehículo por lugares y en horarios que están permitidos, y que responda por las infracciones de tránsito que este cometa.	No	Obligación de medio
El propietario del vehículo debe velar porque este circule respetando la luz roja del semáforo	Si el vehículo se encuentra bajo la custodia del propietario Respetar la luz roja del semáforo	Si	Obligación de resultado y <i>propter rem</i>
	Si el vehículo esta fuera de la custodia del propietario: verificar que el conductor cuente con las capacidades técnicas y teóricas, así como con los permisos exigidos por la ley para conducir, exigir al conductor que circule con el vehículo por lugares y en horarios que están permitidos, y que responda por las infracciones de tránsito que este cometa.	No	Obligación de medio

En tal sentido, este proyecto de ley, tiene por objeto implementar un sistema integral de cumplimiento vial que articule estrategias pedagógicas, tecnológicas e institucionales para enfrentar la creciente evasión de obligaciones fundamentales como el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes (RTMEC), dado que, esta evasión representa una amenaza directa a la seguridad vial, la sostenibilidad ambiental y la equidad en el uso de las vías del país.

III. 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.

En el mismo sentido, es importante para la interpretación del artículo mencionado tener en cuenta, lo dispuesto por la Corte Constitucional en la Sentencia C-502-07 de 4 de julio de 2007, en la cual se señaló:

“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. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica”.

IV. Conflicto de interés.

Siguiendo lo dispuesto por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, en que se dispone el incluir “(...) un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286”, se plantea lo siguiente: Por su naturaleza, este proyecto es absolutamente de

carácter general, no presenta ninguna situación de conflicto de interés, lo que no exime al congresista que así lo considere de declararse impedido al respecto.

De los Honorables Congresistas,

SANDRA YANETH JAIMES CRUZ
SENADORA DE LA REPÚBLICA

SENADO DE LA REPÚBLICA

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

El día 29 del mes 07 del año 2025

se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº. 048 Acto Legislativo Nº. _____, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: H.S. Sandra Yaneth Jaimes Cruz


SECRETARIO GENERAL