

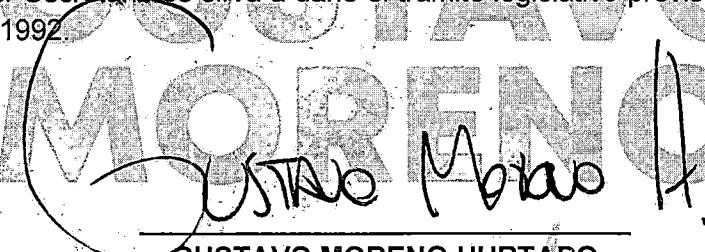
Doctor
DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ
Secretario General
Senado de la República

Asunto: Radicación proyecto de ley "Por medio de la cual se modifican la ley 769 de 2002 y la ley 1843 de 2017 y se dictan otras disposiciones"

Respetado Secretario,

De manera atenta y en virtud de lo dispuesto por los artículos 139 y 140 de la Ley 5 de 1992, presento ante el Senado de la República el proyecto de ley "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICAN LA LEY 769 DE 2002 Y LA LEY 1843 DE 2017 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", iniciativa legislativa que cumple con los requisitos legales de acuerdo con el orden de redacción previsto en el artículo 145 de la referida ley.

Solicito al señor Secretario se sirva a darle el trámite legislativo previsto en el artículo 144 de la Ley 5 de 1992.


GUSTAVO MORENO HURTADO
Senador de la República
Energía Nueva



GustavoMorenoSenador



GustavoMoreno_



Gustavo Moreno

**GUSTAVO
MORENO**

Energía Nueva

"POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICAN LA LEY 769 DE 2002 Y LA LEY 1843 DE 2017 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto adicionar los artículos 2º de la ley 1843 de 2017 y el 129 de la ley 769 de 2002 para que se fije como criterio y condición en la implementación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones al tránsito, la identificación plena del infractor y así garantizar los principios de responsabilidad subjetiva y culpabilidad en el marco de los procesos contravencionales que surjan como consecuencia del uso de estas herramientas tecnológicas.

Artículo 2º. Modifíquese los párrafos del artículo 129 de la ley 769 de 2002 los cuales quedarán así:

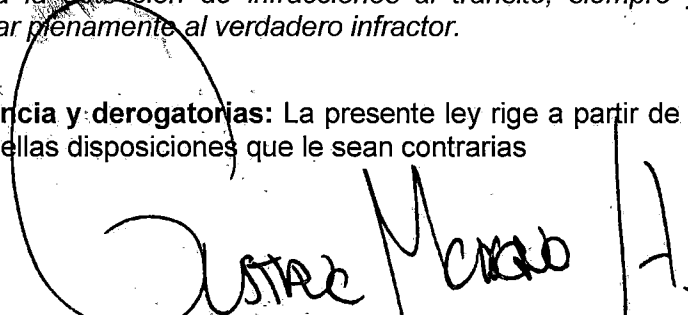
PARÁGRAFO 1o. Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción y, en ese sentido, sólo se podrá hacer uso de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones al tránsito, siempre y cuando estos permitan identificar plenamente al verdadero infractor.

PARÁGRAFO 2o. Las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo y del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo.

Artículo 3º. Adiciónese el inciso 3º al artículo 8º de la ley 1843 de 2017 el cual quedará así:

Sólo se podrá hacer uso de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones al tránsito, siempre y cuando estos permitan identificar plenamente al verdadero infractor.

Artículo 4º. Vigencia y derogatorias: La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias


GUSTAVO MORENO HURTADO
Senador de la República



GustavoMorenoSenador



GustavoMoreno_



Gustavo Moreno



SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 06 de Noviembre del año 2025
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley x Acto legislativo _____
No. 316 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por: _____


SECRETARIO GENERAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DEL PROYECTO

Este proyecto busca incorporar dentro del marco legal que habilita el uso de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones al tránsito, las consideraciones de orden jurídico constitucional que expuso la Honorable Corte Constitucional en sentencias C – 038 de 2020 y C – 321 de 2022 con respecto a los principios constitucionales de responsabilidad subjetiva y culpabilidad en el trámite de los procesos administrativos sancionatorios / contravencionales.

2. MARCO NORMATIVO

Para esta iniciativa han de tenerse en cuenta y consultarse las siguientes disposiciones de orden constitucional, legal y, especialmente, jurisprudencial:

• CONSTITUCIONALES

Artículos: 2, 6, 11, 15, 24, 28, 29, 33, 53, 58, 70, 74, 78, 82, 83, 84, 95, 98, 114, 136, 150 (No. 1, 8, 12, 23, 25) 152, 154, 157, 209, 297, 311, 345, 365, 366 y 367.

• LEGALES

- Ley 769 de 2002 *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"*
- Ley 1843 de 1996 *"Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones"*

• JURISPRUDENCIALES

- Corte Constitucional Sentencia C – 038 de 2020 MP: Alejandro Linares Cantillo
- Corte Constitucional Sentencia C – 321 de 2022 MP: Jorge Enrique Ibáñez Najar

3. JUSTIFICACIÓN

INTRODUCCIÓN

La seguridad vial constituye uno de los mayores desafíos contemporáneos en materia de desarrollo sostenible, salud pública y gobernanza institucional. De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2023), los siniestros de tránsito representan la principal causa de muerte en personas de entre 5 y 29 años y generan pérdidas económicas que superan el 3 % del PIB mundial.



GustavoMorenoSenador



GustavoMoreno_



Gustavo Moreno

GUSTAVO
MORENO

Energía Nueva

En América Latina, esta problemática alcanza dimensiones alarmantes: la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2022) estima que más de 150.000 personas mueren anualmente en las vías de la región, mientras que millones sufren lesiones graves que afectan su productividad y bienestar.

Ante esta realidad, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas consolidó un compromiso global para reducir a la mitad las muertes y lesiones ocasionadas por accidentes de tránsito antes de 2030 (ONU, 2015). Este mandato, enmarcado en el Objetivo de Desarrollo Sostenible 3 ("Salud y bienestar") y el ODS 11 ("Ciudades y comunidades sostenibles"), promueve el enfoque de *Visión Cero* o *Sistema Seguro*, que concibe las muertes por siniestros viales como evitables mediante la articulación de infraestructura segura, control efectivo, educación vial y responsabilidad institucional (OMS, 2018; OCDE, 2020).

El avance de este paradigma se fortaleció con la Declaración de Estocolmo (Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, 2020), donde los Estados reafirmaron su compromiso de adoptar políticas integrales basadas en la gestión de la velocidad, la movilidad sostenible y la protección de los actores viales más vulnerables. Este acuerdo marcó un cambio de enfoque de la simple sanción al conductor hacia la creación de un entorno vial seguro y de responsabilidad compartida.

En ese contexto, la evidencia empírica demuestra que la tecnología es un componente esencial para la prevención y el control de las infracciones. Informes del Banco Interamericano de Desarrollo (BID, 2021) y de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE, 2020) revelan que los países que incorporan sistemas automáticos y semiautomáticos de vigilancia —como cámaras de fotodetección o radares de velocidad— logran reducciones superiores al 30 % en el número de muertes por accidentes viales en los primeros años de implementación. Sin embargo, la eficacia de estas herramientas depende de que operen dentro de marcos normativos que aseguren el respeto al debido proceso y la identificación plena del infractor.

El caso colombiano ilustra con claridad esta tensión entre eficiencia tecnológica y legitimidad jurídica. A pesar de los avances institucionales reflejados en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031 (Decreto 1430 de 2022) y la Ley 1843 de 2017, persisten vacíos normativos que han permitido la imposición de sanciones automáticas al propietario del vehículo, sin comprobación de autoría o participación directa. Esta práctica ha suscitado un debate jurídico y social de gran magnitud, que culminó con la Sentencia C-038 de 2020 de la Corte Constitucional, la cual reafirmó que los principios de culpabilidad y responsabilidad subjetiva son pilares del derecho sancionatorio, y que ninguna sanción puede imponerse sin identificar plenamente al infractor (Corte Constitucional, 2020).

En consecuencia, la presente propuesta legislativa se orienta a armonizar la política de seguridad vial con los estándares constitucionales e internacionales, garantizando que el uso de medios tecnológicos se enmarque en un sistema de responsabilidad individual, transparencia y debido proceso. El fortalecimiento normativo que aquí se plantea no busca



GustavoMorenoSenador



GustavoMoreno_



Gustavo Moreno

deslegitimar las fotomultas, sino consolidar su validez jurídica y social mediante la exigencia de condiciones técnicas, procedimentales y probatorias que aseguren su función preventiva, educativa y disuasoria, coherente con los compromisos adquiridos por Colombia en el marco de la Agenda 2030 y la Declaración de Estocolmo.

3.1. Seguridad vial y enfoque internacional

El compromiso global en materia de seguridad vial se enmarca en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, que insta a los Estados a reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito antes de 2030 (ONU, 2015). Esta meta, incorporada en el Objetivo de Desarrollo Sostenible 3 ("Salud y bienestar"), se basa en el enfoque de *Visión Cero* o *Sistema Seguro*, cuyo propósito es evitar la totalidad de las muertes o lesiones graves derivadas de siniestros viales (Organización Mundial de la Salud OMS, 2018).

La Declaración de Estocolmo (Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, 2020) reforzó este mandato al exhortar a los países a adoptar políticas integrales con responsabilidad compartida, priorizando la gestión de la velocidad, la infraestructura segura, la movilidad sostenible y la protección de los usuarios vulnerables. Entre sus compromisos principales destacan:

1. Reducir en 50 % las muertes por accidentes de tránsito entre 2020 y 2030.
2. Implementar disposiciones normativas coherentes con los principios del sistema seguro y hacerlas cumplir efectivamente.
3. Aumentar el compromiso político frente a las lesiones que afectan a niños, jóvenes y peatones.
4. Mantener la gestión de la velocidad como estrategia prioritaria para disminuir víctimas (OMS, 2020).

La evidencia comparada confirma que la adopción de tecnologías de control y fiscalización vial es una de las herramientas más eficaces para reducir la siniestralidad. Estudios del Banco Interamericano de Desarrollo (BID, 2021) y de la OCDE (2020) demuestran que los países con mayor densidad de dispositivos tecnológicos presentan tasas de mortalidad vial significativamente menores.

Por ejemplo, naciones como Suecia, Australia, Reino Unido y Francia reportaron reducciones superiores al 30 % en muertes por accidentes dentro de los tres primeros años de instalar cámaras de fotodetección, siempre bajo esquemas de responsabilidad condicionada y garantías procesales (CEPAL, 2022). En cambio, países latinoamericanos con menor densidad tecnológica, como Ecuador, Uruguay, Argentina y Chile, registran tasas superiores a 10 fallecidos por cada 100.000 habitantes, asociadas a menos de 1 cámara/ km² (OMS, 2018; BID, 2021).

Asimismo, los sistemas internacionales contemplan mecanismos de exoneración responsable:



GustavoMorenoSenador



GustavoMoreno_



Gustavo Moreno

GUSTAVO
MORENO

Energía Nueva

- España permite que el propietario informe a la administración quién conducía el vehículo al momento de la infracción.
- Reino Unido exige la entrega de información veraz sobre el infractor, con sanciones penales por omisión.
- Francia autoriza la exoneración si el vehículo fue hurtado o estaba bajo conducción ajena debidamente identificada.
- Chile prioriza la protección del derecho a la privacidad durante el uso de equipos de fiscalización electrónica.

Estos modelos muestran que la tecnología, cuando se combina con protocolos de identificación y debido proceso, puede reducir la siniestralidad sin vulnerar derechos fundamentales.

3.2. Diagnóstico Nacional

En Colombia, el compromiso de reducir los niveles de accidentalidad se materializa en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, aprobado mediante el Decreto 1430 de 2022, instrumento que articula políticas, programas y estrategias para prevenir, mitigar y superar los efectos de la siniestralidad vial (Ministerio de Transporte & ANSV, 2022).

El país enfrenta un panorama crítico. De acuerdo con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV, 2022), la accidentalidad ha mantenido una tendencia creciente desde 2005. En 2019 se reportaron 6.634 muertes por siniestros viales, un aumento del 2,44 % respecto al 2018.

En 2021, las cifras ascendieron a 18.548 muertes y 158.876 lesionados —un promedio de 50 fallecimientos diarios—. El 52 % de las víctimas eran motociclistas y el 25 %, peatones, confirmando la vulnerabilidad de estos actores viales.

El Banco Mundial (2023) advierte que la tasa de mortalidad vial en Colombia (alrededor de 14 por 100.000 habitantes) supera la media regional y requiere fortalecer el control operativo, la infraestructura y la educación vial. Pese a los avances normativos, el 70 % de los municipios no cuenta con autoridad de tránsito operativa, y en muchos casos solo hay un agente por jurisdicción (ANSV, 2020).

3.2.1. Vigilancia y control de las normas de tránsito

La implementación de estrategias de vigilancia y control tiene por objeto evitar y reducir las conductas riesgosas y contrarias a las normas de tránsito ejercidas por parte de los actores viales, y con esto, disminuir la cantidad de accidentes de tránsito del país. En este marco, la fiscalización tecnológica ha adquirido relevancia para suplir las limitaciones institucionales.

Durante los últimos años, las diferentes autoridades de transporte han aumentado el uso de sistemas de detección electrónica como respuesta a su necesidad de realizar de forma más eficiente las labores de control y vigilancia que les competen. Según datos del Sistema



GustavoMorenoSenador



GustavoMoreno_



Gustavo Moreno

Integrado de Información sobre Multas y Sanciones de Tránsito (SIMIT, 2020), entre 2017 y 2019 el 59 % de los comparendos (2.503.003) fueron impuestos de forma manual, mientras que el 41 % (1.723.867) provino de detección electrónica. Dicha distribución se ha mantenido relativamente constante desde el 2015, año en el que la imposición de comparendos mediante detección electrónica pasó del 34% (981.241) en 2014 a representar el 48,4% (1.691.565) del total de comparendos impuestos para 2015.

No obstante, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV, 2025), identificó en el periodo comprendido entre 2022 y septiembre de 2025, que existen 227 equipos de fotodetección con autorización vencida, lo que plantea limitaciones técnicas y jurídicas para su uso. De acuerdo con el artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019, estas autorizaciones tienen una vigencia de cinco (5) años contados a partir de su otorgamiento.

A pesar del potencial que revela esta herramienta y la relevancia de la fiscalización tecnológica, el 70 % de los municipios del país carece de control operativo de tránsito, y en muchos casos solo hay un agente de tránsito por municipio (ANSV, 2020).

En este contexto, los sistemas automáticos se convierten en una herramienta eficiente para el control, pero la falta de identificación del conductor ha generado una percepción de injusticia, una baja tasa de pago de comparendos estimada en apenas el 34 % en 2019 y una disminución del efecto pedagógico de las sanciones (SIMIT, 2020; Defensoría del Pueblo, 2022).

> Implementación de fotomultas y su vulneración de derechos constitucionales

La ley 1843 de 2017, reguló la instalación de medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, su puesta en marcha se realizó con gran expectativa, sin embargo, su aplicación no fue tan exitosa como se esperaba. Lo anterior, debido a que se presentaron una cantidad de vulneraciones a derechos constitucionales como la indebida notificación, el debido proceso, el derecho a la defensa, la prohibición de declarar contra sí mismo o contra un familiar, entre otras (Murillo y Velandia, 2023).

Es importante resaltar que si bien es cierto la regulación y la instalación de medios tecnológicos se implementó para bajar los índices de accidentalidad, también es cierto que al momento de hacer la notificación del comparendo al presunto infractor se vulneran principios constitucionales. Según la Defensoría del Pueblo (2022), la imposición automática de sanciones al propietario del vehículo, sin acreditar quién conducía, desconoce los principios de imputabilidad y culpabilidad. En muchos casos, los afectados han recurrido a la acción de tutela para obtener protección inmediata, ante la insuficiencia del proceso de nulidad y restablecimiento del derecho.

De acuerdo con estos autores y con la Defensoría del Pueblo (2022), la aplicación de esta norma parece ineficiente frente a los derechos y garantías de los sujetos de derecho, lo que genera incertidumbre jurídica a las personas afectadas por dichas comisiones de infracciones, que al momento de impugnar no tienen garantías constitucionales para ejercer



GustavoMorenoSenador



GustavoMoreno_



Gustavo Moreno

su defensa respecto al comparendo que adicional implica una sanción monetaria que puede llegar a ser de un valor muy alto.

Es entonces cuando se puede constatar que la aplicación de sanciones automáticas al propietario del vehículo, sin garantizar la plena identificación del conductor infractor, ha generado graves controversias jurídicas y sociales.

La Corte Constitucional, en la Sentencia C-038 de 2020, estableció que los principios de culpabilidad y responsabilidad subjetiva son pilares del derecho sancionador.

La norma materia de control fue el parágrafo 1° del artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, que establece responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor para las infracciones de tránsito detectadas por sistema de ayudas tecnológicas. En este momento el problema jurídico planteado por la Corte fue: *“¿Desconoce el artículo 29 de la Constitución, el parágrafo 1 del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, al establecer una responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor, por las contravenciones de tránsito detectadas por el sistema de ayudas tecnológicas, sin exigir que en el proceso contravencional se establezca que el propietario del vehículo participó en la comisión de la infracción y que la realizó de manera culpable?”*

Como fundamentos de la decisión, la Corte consideró que la norma demandada vulneraba los principios de imputabilidad personal, culpabilidad y presunción de inocencia. Además señaló que *“La responsabilidad sancionatoria exige que se identifique a la persona que cometió el acto infractor, y que exista la respectiva imputabilidad personal («hecho propio») y no sólo una vinculación por titularidad del vehículo”*.

En pocas palabras, la norma no exigía que el propietario hubiera participado directamente en la infracción, ni que se demostrase su culpabilidad, lo cual hace que la sanción recaiga sobre una persona sin verificar si fue ella quien condujo o cometió la infracción.

Para este caso, la corte concluyó que los medios tecnológicos de detección (cámaras, ayudas) pueden servir como prueba válida de la infracción del vehículo, pero no son por sí solos suficientes para trasladar automáticamente la responsabilidad al propietario sin que se garantice debidamente el derecho de defensa.

En consecuencia, ninguna sanción administrativa puede imponerse si no se demuestra la autoría o participación directa del infractor. Los medios tecnológicos pueden servir como prueba válida, pero no bastan para trasladar automáticamente la responsabilidad sin garantizar el derecho de defensa. La imposición de sanciones automáticas vulnera el artículo 29 de la Constitución Política, por lo que el legislador debe ajustar la normativa a los principios de responsabilidad subjetiva y debido proceso (Corte Constitucional, 2020; Consejo de Estado, 2021).

Por otro lado, la normativa actual —Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y Ley 1843 de 2017— autoriza el uso de medios tecnológicos, pero no exige mecanismos que garanticen la identificación plena del infractor. Esta deficiencia ha generado sanciones de



GustavoMorenoSenador



GustavoMoreno_



Gustavo Moreno

carácter objetivo, contrarias al orden constitucional colombiano, y ha debilitado la confianza ciudadana en los sistemas de fotodetección, percibidos por amplios sectores como instrumentos de recaudo más que de prevención.

3.3. Diagnóstico normativo y necesidad del proyecto

El Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031 (Decreto 1430 de 2022) reconoce que la vigilancia tecnológica es esencial para reducir la accidentalidad, pero advierte que su aplicación debe realizarse en el marco del respeto a los derechos constitucionales (Ministerio de Transporte & ANSV, 2022). Hoy las autoridades enfrentan una limitación estructural: la imposibilidad de determinar la identidad del conductor en infracciones detectadas electrónicamente, lo que impide atribuir la responsabilidad subjetiva exigida por la Corte Constitucional.

El presente proyecto de ley busca subsanar esta deficiencia mediante la modificación de los artículos 129 de la Ley 769 de 2002 y 8 de la Ley 1843 de 2017, para garantizar que:

- Los sistemas automáticos y semiautomáticos sólo podrán emplearse cuando sea posible identificar plenamente al infractor.
- Las ayudas tecnológicas serán válidas como prueba únicamente si determinan con precisión el conductor y el vehículo.
- Se refuerce el principio de culpabilidad individual, evitando sanciones automáticas al propietario.

De esta forma, la reforma armoniza la eficacia del control vial con las garantías constitucionales, responde al mandato jurisprudencial de la Sentencia C-038 de 2020 y fortalece la confianza ciudadana en las políticas de seguridad vial.

La presente iniciativa legislativa se justifica en la necesidad de proteger el debido proceso y la responsabilidad personal, sin debilitar la eficacia del control de tránsito. La identificación plena del infractor es condición indispensable para la validez de las sanciones tecnológicas.

Con ello, el proyecto busca fortalecer la legitimidad y confianza en el sistema de fotodetección, reducir la litigiosidad derivada de comparendos automáticos, alinear la normativa con las mejores prácticas internacionales y cumplir los compromisos asumidos por Colombia en la Agenda 2030 y la Declaración de Estocolmo.

REFERENCIA BIBLIOGRÁFICAS

- **Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV. (2020).** *Informe sobre capacidad operativa de los organismos de tránsito en Colombia.* Bogotá D.C.
- **Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV. (2025).** *Reporte de autorizaciones vigentes y vencidas de equipos de fotodetección.* Bogotá D.C.



GustavoMorenoSenador



GustavoMoreno_



Gustavo Moreno

- **Banco Interamericano de Desarrollo – BID. (2021).** *Seguridad vial en América Latina y el Caribe: retos y políticas efectivas.* Washington D.C.
- **Banco Mundial. (2023).** *Road Safety in Latin America: Trends and Challenges.* Washington D.C.
- **Comisión Económica para América Latina y el Caribe – CEPAL. (2022).** *Políticas integrales de seguridad vial en América Latina: lecciones y desafíos.* Santiago de Chile.
- **Consejo de Estado de Colombia. (2021).** *Sentencia 11001-03-15-000-2019-02632-00.* Bogotá D.C.
- **Corte Constitucional de Colombia. (2020).** *Sentencia C-038 de 2020.* M.P. José Fernando Reyes Cuartas. Recuperado de <https://www.corteconstitucional.gov.co>
- **Defensoría del Pueblo. (2022).** *Análisis sobre la aplicación de sistemas de fotodetección y garantías del debido proceso en Colombia.* Bogotá D.C.
- **Ministerio de Transporte & Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2022).** *Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031 (Decreto 1430 de 2022).* Bogotá D.C.
- **Murillo Oyuela, V. L., & Velandia Hernández, A. F. (2023).** *Aplicación de las fotomultas: ¿vulneración de derechos constitucionales?* *Revista Estudios Jurídicos Contemporáneos*, 12(3), 45–67.
- **Organización Mundial de la Salud – OMS. (2018).** *Global status report on road safety 2018.* Ginebra.
- **Organización Mundial de la Salud – OMS. (2020).** *Declaración de Estocolmo sobre Seguridad Vial Mundial.* Ginebra.
- **Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos – OCDE. (2020).** *International Transport Forum Road Safety Annual Report 2020.* París.
- **Organización de las Naciones Unidas – ONU. (2015).** *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.* Nueva York.
- **Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito – SIMIT. (2020).** *Informe de gestión nacional 2019.* Federación Colombiana de Municipios.

IMPACTO FISCAL

El artículo 7 de la Ley 819 de 2.003 establece que “el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.”



GustavoMorenoSenador



GustavoMoreno_



Gustavo Moreno

GUSTAVO
MORENO

Energía Nueva

Si bien la iniciativa no ordena gasto alguno, en cumplimiento de dicho presupuesto normativo, se remitirá copia de este proyecto de ley al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para que, en el marco de sus competencias, determinen si existe o no impacto fiscal y remitan concepto para que sea evaluado al momento de presentar ponencia de primer debate.

Así mismo, resulta necesario resaltar que la Honorable Corte Constitucional mediante sentencia C-502 de 2007, consideró lo siguiente con respecto a la aplicación del artículo 7 de la Ley 819 de 2.003:

"Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.

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.

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. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.

Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente.



GustavoMorenoSenador



GustavoMoreno_



Gustavo Moreno

GUSTAVO
MORENO

Energía Nueva

Así las cosas, la interpretación constitucional conlleva a que la carga la asuma el Ministerio de Hacienda y Crédito Público con respecto a las iniciativas que pueden implicar gasto público y afectar el marco fiscal.

4. IMPEDIMENTOS

Como autor de esta iniciativa considero que difícilmente puede generarse un conflicto de interés en la participación legislativa de este proyecto por cuanto sus disposiciones son de carácter general y no están dirigidas a beneficiar, alterar, afectar, favorecer o perjudicar situaciones particulares y concretas.

Todo impedimento que se presente en el curso del trámite legislativo deberá tener la virtualidad de poner en evidencia la alteración o beneficio a favor o en contra del congresista o de sus parientes dentro de los grados previstos por la norma, de manera particular, actual y directa.

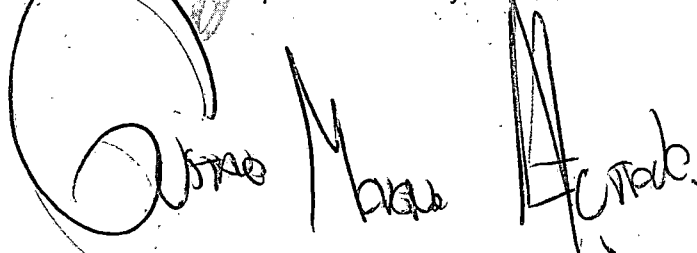
5. CONCLUSIÓN

Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, es necesario que este Congreso acoja, respete y atienda las exhortaciones que hace la Corte Constitucional en materia de defensa y aplicación de los derechos y principios constitucionales en el marco de los procesos sancionatorios que se adelanten contra los ciudadanos.

6. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, pongo en consideración del Honorable Congreso de la República este proyecto de ley que consulta y atiende una exhortación de la Honorable Corte Constitucional con el fin de salvaguardar los parámetros constitucionales en materia procedimental y sancionatoria.

Cordialmente,



GUSTAVO MORENO HURTADO
Senador de la República



GustavoMorenoSenador



GustavoMoreno_



Gustavo Moreno



SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 06 de Noviembre del año 2023
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley x Acto legislativo
No. 316 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito P.


SECRETARIO GENERAL