

Bogotá D.C., 8 de septiembre de 2026

DOCTOR

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO DE LA REPÚBLICA

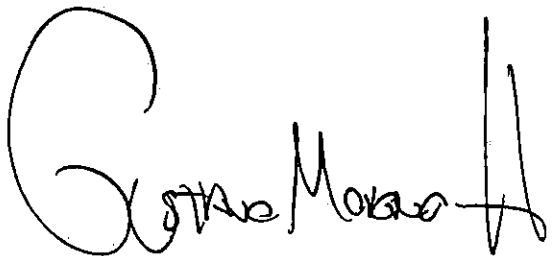
E. S. D.

REFERENCIA:	PROYECTO DE LEY «POR MEDIO DE LA CUAL SE ADICIONA UN ARTÍCULO A LA LEY 599 DE 2000 (CÓDIGO PENAL), SE MODIFICAN LOS ARTÍCULOS 131 Y 152 DE LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES – LEY NO MÁS BORRACHOS AL VOLANTE»
ASUNTO:	RADICACIÓN DE PROYECTO DE LEY

Respetuoso saludo.

En mi condición de Senador de la República, en uso de mis atribuciones constitucionales y legales, por medio del presente escrito radico el proyecto de ley de la referencia y, en mi calidad de autor de la iniciativa, solicito comedidamente a su despacho que se proceda a realizar el trámite correspondiente.

Atentamente,



GUSTAVO MORENO HURTADO
SENADOR DE LA REPÚBLICA

PROYECTO DE LEY ____ DE 2026 SENADO

«Por medio de la cual se adiciona un artículo a la Ley 599 de 2000 (Código Penal), se modifican los artículos 131 y 152 de la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones – Ley No. Más Borrachos al Volante»

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto adicionar la Ley 599 de 2000 con el fin de tipificar como delito de peligro común la conducta de conducir un vehículo automotor en estado de embriaguez o bajo los efectos de una sustancia psicoactiva que produzca dependencia física o psíquica. Además, busca garantizar la reparación económica de las víctimas y el pago de las multas impuestas por las autoridades de tránsito mediante la adopción de medidas cautelares sobre el vehículo automotor.

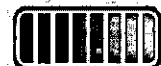
Artículo 2º. Adiciónese el artículo 353C al Capítulo II del Título XII de la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:

Artículo 353C. Conducción de vehículo automotor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. El que conduzca un vehículo automotor en tercer grado de embriaguez o bajo los efectos de una sustancia psicoactiva que produzca dependencia física o psíquica, incurrirá en prisión de veinticuatro (24) a cuarenta y ocho (48) meses, multa de trece (13) a setenta y cinco (75) salarios mínimos legales mensuales vigentes e inhabilitación para el ejercicio de derechos y funciones públicas por el mismo término de la pena de prisión.

La multa prevista en el presente artículo se impondrá sin perjuicio de las sanciones que correspondan en los procesos sancionatorios administrativos.

Artículo 3º. Adiciónese un inciso al literal F del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, adicionado por el artículo 4º de la Ley 1696 de 2013, el cual quedará así:

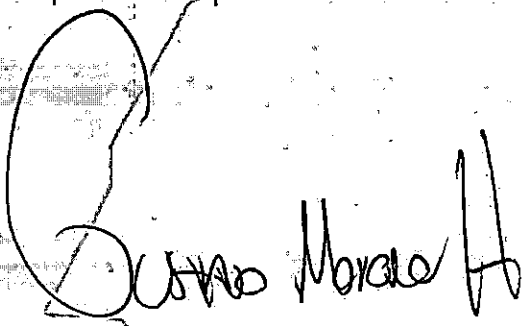
La autoridad de tránsito dictará medidas cautelares sobre el vehículo automotor conducido en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas para garantizar, en primer lugar, la reparación de las víctimas, si las hubiere, o el pago de las multas impuestas.



Artículo 4°. Adiciónese el parágrafo 6° al artículo 152 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 1° de la Ley 1548 de 2012 y el artículo 5° de la Ley 1696 de 2013, el cual quedará así:

Parágrafo 6°. La autoridad de tránsito dictará medidas cautelares sobre el vehículo automotor conducido en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas para garantizar, en primer lugar, la reparación de las víctimas, si las hubiere, o el pago de las sanciones administrativas impuestas.

Artículo 5°. 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

SENADO DE LA REPÚBLICA SECRETARÍA GENERAL	
EL día <u>08</u> de <u>Septiembre</u> del año <u>2026</u>	
Ha sido <u>firmado</u>	Despacho el
Proyecto de ley <u>X</u>	Activo
No. <u>238/26</u>	Exposición
SECRETARÍA GENERAL	



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**1. OBJETO DEL PROYECTO**

La presente iniciativa tiene por objeto adicionar la Ley 599 de 2000 para tipificar como delito de peligro común la conducción de vehículos automotores en tercer grado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas, así como establecer medidas cautelares que garanticen la reparación económica de las víctimas y el pago de las multas y sanciones administrativas.

2. JUSTIFICACIÓN**INTRODUCCIÓN**

En Colombia, la conducción de vehículos en estado de embriaguez sigue representando una grave amenaza para la seguridad vial y la protección de la vida. Pese a las diversas reformas implementadas en los últimos años— encaminadas a establecer un marco normativo más efectivo en la prevención de siniestros viales asociados al consumo de alcohol—, su impacto ha sido limitado, y cada año se registran cientos de víctimas fatales. Por tanto, esta realidad evidencia la urgencia de ajustes contundentes que permitan adoptar medidas eficaces y disposiciones más oportunas para reducir la siniestralidad derivada de esta conducta.

Según cifras de la Secretaría de Movilidad, tan sólo en Bogotá durante enero y abril de 2023 se registraron 643 comparendos relacionados a embriaguez, representando un incremento del 46% en comparación con el 2022.

Hasta el mes de septiembre de 2023 se impartieron más de 1.495 comparendos a conductores en estado de embriaguez, de los cuales 93 fueron en grado cero (0); 404 en grado uno (1); 437 en grado dos (2); 368 en grado tres (3); y 188 personas se negaron a realizarse la prueba y fueron sancionados con una multa más alta¹.

En este mismo periodo, se registraron 20 fatalidades asociadas al estado de embriaguez. Si bien es una problemática particularmente compleja, su gravedad no se limita a Colombia. De hecho, según la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año fallecen cerca de 1,19 millones de personas en el mundo por esta causa². A su vez, la

¹ Secretaría Distrital de movilidad (2023). En 2023 se han impuesto 1.495 órdenes de comparendo por conducir en estado de embriaguez en Bogotá. Noticia Movilidad Bogotá. <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/en-2023-se-han-impuesto-1495-ordenes-de-comparendo-por-conducir-en-estado-de-embriaguez-en>

² Organización Mundial de la Salud. (2023). Traumatismos causados por el tránsito. <https://www.who.int/es/news-room/factsheets/detail/road-traffic-injuries>



Organización Panamericana de la Salud (OPS) manifiesta que el riesgo de sufrir un accidente de tránsito mortal es 17 veces mayor para una persona que conduce bajo los efectos del alcohol que para una persona sobria³.

Esta conducta, por lo tanto, exige una regulación precisa y efectiva. No solo porque el consumo de alcohol antes de conducir ha sido socialmente tolerado en muchos contextos, sino porque se trata de una droga psico depresora que, incluso en pequeñas dosis, afecta las capacidades del conductor y aumenta significativamente el riesgo de siniestros viales.

Es por lo anterior, que el presente documento realiza la revisión de la regulación y el marco normativo existente, para fortalecer las acciones institucionales, en la medida que a futuro se pueda garantizar la reducción de los riesgos y daños a la integridad física de conductores, pasajeros y terceros, vinculados en los accidentes de tránsito, situación que demanda de forma oportuna las operaciones de las autoridades de una manera efectiva.

EFFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL EN LOS ORGANISMOS

Los efectos del alcohol en el organismo humano son numerosos y diversos, se han relacionado con el riesgo asociado a la aparición de enfermedades no transmisibles como las hepáticas, enfermedades cardíacas y distintos tipos de cáncer, así como también, trastornos de salud mental y del comportamiento como la depresión, la ansiedad y los trastornos por consumo de bebidas alcohólicas.

El alcohol al ser un depresor del sistema nervioso central— es decir, es una droga que hace más lenta la actividad cerebral—, puede cambiar el estado de ánimo de las personas, el comportamiento y el autocontrol. Puede causar problemas con la memoria, afectar la coordinación y el control físico.

Los efectos del alcohol en los organismos, pueden iniciar con una aparente sensación de estimulación, seguida de un estado de excitación y, finalmente, de sedación, lo que compromete la percepción, los reflejos y la toma de decisiones, convirtiéndolo así en un potencial factor de riesgo en diferentes actividades de la vida cotidiana de las personas y en especial, en la accidentalidad vial.

Los riesgos en que se incurren al conducir en estado de ebriedad pueden ser calculados según los niveles de alcohol en el cuerpo. Por lo que, una vez alcanzada una determinada concentración de alcohol en la sangre, los efectos son similares para todas las personas, sin depender de la cantidad ingerida, sino de la proporción de alcohol en el organismo, tal y como se detalla a continuación.

³ Organización Panamericana de la Salud. (2017). Beber y conducir. Informe. <https://www.paho.org/sites/default/files/beber-y-conducir-Hoja-informativa-Alcohol-espanol.pdf?token=4KII7Cps#:~:text=En%20general%2C%20el%20riesgo%20de,que%20para%20una%20persona%20sobria.>



- **De 0,3 a 0,5 g/l (inicio de la zona de riesgo):** Genera excitabilidad emocional, disminución de la agudeza mental y de la capacidad de juicio. Además, ocasiona un deterioro de los movimientos oculares, distorsión de las distancias o "efecto túnel", y debilidad en la percepción de luces móviles.

- **De 0,5 a 0,8 g/l:** Se produce una reacción lenta y se da el comienzo de la perturbación motriz, con pérdida de la capacidad de concentración e intuición. Empieza la falta de coordinación, trastornos en la visión, alteraciones del equilibrio, mala percepción de la luz roja, euforia, optimismo y disminución de la inhibición e inestabilidad emotiva, así como el exceso de confianza en sí mismo, con desprecio de las señales. Aquí es donde inicia la impulsividad y agresividad al volante.

- **De 0,8 a 1,5 g/l:** Este es un estado avanzado de embriaguez, el cual ocasiona reflejos muy perturbados y lentitud de las respuestas, así como pérdida del control preciso de los movimientos y problemas serios de coordinación, torpeza expresiva y motora. Además, se produce una disminución del rendimiento intelectual, con dificultad en las actividades mentales como memoria, conducción temeraria y disminución notable de la vigilancia y de la percepción del riesgo.

- **De 1,5 a 2,5 g/l:** Es la etapa de neta embriaguez con posibles efectos narcóticos y confusión, cambios conductuales imprevisibles y notable confusión mental, visión muy borrosa, actitud titubeante y falta de coordinación de movimientos.

- **Más de 2,5 g/l:** Estado de embriaguez profunda, caracterizado por un estupor con analgesia y progresiva inconsciencia, abolición de los reflejos, parálisis e hipotermia. Algo que, de hecho, puede desembocar en coma e imposibilidad de conducir.

1.2. NORMATIVIDAD COLOMBIANA

Para poder demarcar el camino normativo que motiva la presente iniciativa, es importante señalar que, en Colombia, la ley clasifica el homicidio como culposo— cuando ocurre de manera accidental— o doloso, cuando existe intención de matar. Ahora, en el caso de las muertes causadas por accidentes de tránsito, estas suelen ser calificadas como homicidio culposo, bajo el supuesto de que ningún conductor tiene la intención de causar daño o provocar la muerte en la vía. Sin embargo, si el responsable del accidente se encuentra bajo los efectos del alcohol o de alguna sustancia psicoactiva, el delito puede ser tipificado como homicidio culposo agravado, lo que, pese a su mayor gravedad, aún contempla rebajas de pena y la posibilidad de prisión domiciliaria.

"Artículo 109. Homicidio culposo: el que por culpa matare a otro, incurrirá en prisión de treinta y dos (32) a ciento ocho (108) meses y multa de veinte y seis punto sesenta y seis (26.66) a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes".⁴

⁴ Código Penal Colombiano (2000). Artículo 109: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=6388>



En consecuencia, cuando la conducta culposa sea cometida utilizando medios motorizados o un arma de fuego, se impondrá igualmente la privación del derecho a conducir vehículos automotores y motocicletas y la de privación del derecho a la tenencia y porte de arma, respectivamente, de cuarenta y ocho (48) a noventa (90) meses.

De igual forma, el Código Penal colombiano define la conducta dolosa como:

"Artículo 22. La conducta es dolosa cuando el agente conoce los hechos constitutivos de la infracción penal y quiere su realización. También será dolosa la conducta cuando la realización de la infracción penal ha sido prevista como probable y su no producción se deja librada al azar".⁵

En ese orden de ideas, el agente actúa a sabiendas del riesgo que asume y del eventual resultado lesivo que se producirá si no hace nada para evitarlo. Por ejemplo, si un acusado tiene la licencia vencida, conduce sin luces o está alcoholizado, se puede inferir que actuó con dolo eventual.

Aun así, en la mayoría de los procesos penales por accidentes de tránsito en los que intervienen conductores en estado de embriaguez, el delito se tipifica como homicidio culposo o culposo agravado, con penas que, en muchos casos, no superan los cuatro años de prisión. De este modo, la legislación vigente trata estas conductas como delitos de menor gravedad, permitiendo la aplicación de subrogados penales y prisión domiciliaria.

No obstante, conducir bajo los efectos del alcohol no es un acto involuntario ni imprevisible, sino una decisión consciente que expone al peligro no solo al propio conductor, sino también a quienes transitan por las vías. Por ende, la permisividad del marco normativo frente a estos casos minimiza el impacto de una conducta altamente riesgosa y deja en evidencia la necesidad de una reforma que establezca sanciones más proporcionales al daño que puede ocasionar.

En Colombia, el 19 de diciembre de 2013 se promulgó la Ley 1696 que endurece las sanciones para los conductores que manejen en estado de embriaguez. Las penas varían según el grado de alicoramiento, y de acuerdo con el número de veces en las que el conductor sea sorprendido manejando después de haber ingerido alcohol.

Dentro de las penalidades más recurrentes que se utilizan para los infractores se encuentran las sanciones administrativas. Como su nombre lo indica, son una medida que se aplica a las personas que incumplen las normas establecidas por la autoridad administrativa. El objetivo de esta medida es evitar que se cometan infracciones que dañen los bienes jurídicos. Bajo este aspecto, la sanción administrativa modifica el artículo 152 del Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002) con suspensión o

⁵ Código Penal Colombiano (2000). Artículo 22. <https://www.mincit.gov.co/ministerio/normograma-sig/procesos-de-apoyo/gestion-juridica/leyes/ley-599-de-2000.aspx#:~:text=Art%C3%ADculo%2022,se%20deja%20librada%20al%20azar>.



cancelación de la licencia de conducción, multas por conducir bajo efectos del alcohol y trabajo comunitario (Ver tabla 1).

Tabla 1. Sanciones administrativas - Ley 1696 de 2013

Grado de alcoholemia	Primera vez	Segunda vez	Tercera vez
Grado cero [20 - 39 mg]	1 año de suspensión licencia Multa de 90 SMDLV 20 horas de trabajo comunitario 1 día de inmovilización vehículo	1 año de suspensión licencia Multa de 135 SMDLV 20 horas de trabajo comunitario 1 día de inmovilización vehículo	3 años de suspensión licencia Multa de 180 SMDLV 30 horas de trabajo comunitario 3 días de inmovilización vehículo
Grado uno [40 - 99 mg]	3 años de suspensión licencia Multa de 180 SMDLV 30 horas de trabajo comunitario 3 días de inmovilización vehículo	6 años de suspensión licencia Multa de 270 SMDLV 50 horas de trabajo comunitario 5 días de inmovilización vehículo	Cancelación de licencia Multa de 360 SMDLV 60 horas de trabajo comunitario 10 días de inmovilización vehículo
Grado dos [100 - 149 mg]	5 años de suspensión licencia Multa de 360 SMDLV	10 años de suspensión licencia Multa de 540 SMDLV	Cancelación de licencia Multa de 720 SMDLV

Tabla 1

Como se observa, en la Tabla 1 se resumen las sanciones administrativas establecidas en la Ley. Allí, se ve que las suspensiones de la licencia van desde un año hasta diez años, según el grado de alcohol en la sangre del infractor y el nivel de reincidencia.

Por su parte, las multas van desde noventa salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv), hasta mil cuatrocientos cuarenta salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv). También, se contempla la imposición de acciones comunitarias para prevenir la conducta de conducir bajo el influjo del alcohol, desde veinte horas hasta noventa horas. Sumado a ello, la inmovilización de los vehículos puede ir desde un día hábil hasta veinte días hábiles.

La presente iniciativa legislativa busca tipificar penalmente la conducta de conducir en estado de embriaguez a partir del grado 3, estableciéndola como un delito de mera conducta dentro del Código Penal. Disposición que se enmarcaría en el Título XXII "Delitos contra la Seguridad Pública", específicamente en el capítulo segundo, donde se regulan los delitos de peligro común o que pueden representar un riesgo grave para la comunidad.

En este orden de ideas, tenemos que el bien jurídico protegido en esta normatividad no es otro distinto a la Seguridad Pública, entendiendo que hay ciertas conductas que, al ser ejecutadas por los ciudadanos, ponen en grave peligro a la comunidad o puede llegar a causar graves perjuicios.

En este contexto, se puede propender por que la conducción de vehículos automotores montados sobre ruedas termine siendo una actividad peligrosa o de alto riesgo, máxime



si se considera al vehículo como un objeto o elemento asimilable a un arma, que al ser utilizada en forma inadecuada o irresponsable, puede ocasionar daños en la integridad y en la vida de las personas, animales o incluso en el daño de bienes materiales.

Actualmente, la ley establece que la conducción de vehículos debe realizarse con el máximo nivel de diligencia y prudencia, y su incumplimiento configura una conducta culposa. En este sentido, resulta justificable que la ley penal sancione la conducción de vehículos, naves o aeronaves montadas sobre ruedas cuando el conductor se encuentre en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias psicoactivas, ya que esta conducta representa un grave riesgo para la seguridad de la comunidad.

Y es que, si bien estos comportamientos son sancionados con penas administrativas como las multas o la suspensión del pase de conducción, los expertos consideran que dichas medidas no han sido suficientes para disminuir los niveles de accidentalidad y concientizar a la población de no mezclar el alcohol con la conducción, en aras de evitar resultados negativos como lesionados y muertes a terceros.

Ante esta realidad y la necesidad de reformar el enfoque normativo vigente, resulta pertinente analizar cómo diferentes países han regulado y penalizado estas conductas, con el fin de identificar modelos más efectivos en la reducción de la siniestralidad vial y en la concientización sobre los riesgos de conducir bajo los efectos del alcohol o sustancias psicoactivas. Por tanto, a continuación, se presenta un breve análisis comparado que examina las disposiciones legales adoptadas en distintas jurisdicciones y su impacto en la prevención de estos delitos.

ANÁLISIS COMPARADO (REGULACIÓN INTERNACIONAL PARA CONDUCTORES EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ)

En aras de generar una serie de recomendaciones u observaciones— capaces de guiar y apoyar el planteamiento jurídico de la presente iniciativa—, el ejercicio comparativo resulta sumamente valioso, puesto que permite, en este caso particular, evidenciar las bondades y limitaciones de los marcos normativos de distintos países a la hora de tratar los riesgos asociados a la conducción vehicular en estado de embriaguez. Por ello, para el estudio comparado, se ha hecho la revisión de la regulación en Ecuador, España, México y Perú.

Así pues, para poder ordenar y sistematizar la información, resulta conveniente establecer unas variables que delimiten aquello que, de los países en cuestión, se va a comparar sobre el camino legislativo que han tomado frente al consumo de alcohol vinculado con la conducción vehicular. Por ello, en este caso, será útil saber cómo se sanciona la falta; cuáles son los límites de alcohol en sangre permitidos; cómo se tipifica el delito en los países a comparar; y cual es el número de accidentes o víctimas relacionadas a esta problemática, claramente para sopesar de manera fáctica la efectividad de dicho marco normativo frente a la reducción de los riesgos asociados a esta indeseable práctica.



Así es que, para empezar, vemos que en Ecuador, de acuerdo con el Código Orgánico Integral Penal (COIP), en el "Art. 385. Conducción de vehículo en estado de embriaguez", se determina que:

"La persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez, será sancionada de acuerdo con la siguiente escala:

- 1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y cinco días de privación de libertad.*
- 2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad.*
- 3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general, la suspensión de la licencia por sesenta días y treinta días de privación de libertad (...).⁶*

Vemos entonces que, en Ecuador, las faltas se sancionan en relación con el nivel de alcohol en sangre detectado estableciendo tres rangos diferenciados de penalización. A medida que aumenta la concentración de alcohol, las sanciones se agravan, combinando multas económicas, pérdida de puntos en la licencia, privación de la libertad y, en los casos más graves, suspensión temporal del permiso de conducción. De igual forma, los límites permitidos se encuentran claramente definidos: a partir de 0,3 gramos por litro de sangre se considera una infracción, mientras que superar los 1,2 gramos conlleva las sanciones más severas.

Por tanto, las sanciones en Ecuador combinan medidas tanto de carácter penal como administrativo, configurando un esquema progresivo que busca desincentivar la conducción en estado de embriaguez. Combinando así las sanciones administrativas ya mencionadas, con restricciones a la libertad personal, estableciendo periodos de detención proporcionales al nivel de alcohol en sangre registrado, reforzando así el carácter disuasivo de la regulación.

Luego, con respecto a las conductas que pueden resultar fatales, están contempladas en la jurisprudencia ecuatoriana, tipificadas a partir del artículo 376 del COIP, bajo la sección segunda donde se establecen los delitos culposos de tránsito, así:

"Art. 377. Muerte culposa: la persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, será sancionada con pena privativa de la libertad de uno a tres años,

⁶ Código Orgánico Integral Penal (2014). Artículo 385. https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf
https://www.oas.org/juridico/PDFs/mesicic5_ecu_ane_con_judi_c%C3%B3d_org_int_pen.pdf



suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de la libertad.

Será sancionados de tres a cinco años, cuando el resultado dañoso es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas, tales como:

1. Exceso de velocidad.
2. Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo.
3. Llantas lisas y desgastadas.
4. Haber conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley o malas condiciones físicas de la o el conductor.
5. Inobservancia de leyes, reglamentos, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito. (...)”.⁷

Además, se tipifican las lesiones personales causadas por accidentes de tránsito en el artículo 379, y si la persona conduce en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas se estipula que:

*“Art. 379. (...) En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones, si la persona conduce el vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacentes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se aplicarán las sanciones máximas previstas en el artículo 152, incrementadas en un tercio y la suspensión de la licencia de conducir por un tiempo igual a la mitad de la pena privativa de libertad prevista en cada caso (...)”.*⁸

Lo que quiere decir que, en Ecuador se tipifica la muerte culposa y las lesiones personales causadas por accidentes de tránsito, y el delito de conducir bajo los efectos del alcohol o sustancias psicoactivas se contempla con sanciones específicas, incrementándose las penas y la suspensión de la licencia de conducir.

Por último, vemos que, pese a la existente regulación en Ecuador, durante el segundo trimestre del 2023, se registró un total de 4.995 siniestros de tránsito, de los cuales el 7,95% de los casos estaban relacionados con la conducción en estado de ebriedad o drogas, donde hubo 603 fallecidos, de acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos.⁹

⁷ Código Orgánico Integral Penal (2014). Artículo 377. https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdfhttps://www.oas.org/juridico/PDFs/mesicic5_ecu_ane_con_judi_c%C3%B3d_org_int_pen.pdf

⁸ Código Orgánico Integral Penal (2014). Artículo 379. https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdfhttps://www.oas.org/juridico/PDFs/mesicic5_ecu_ane_con_judi_c%C3%B3d_org_int_pen.pdf

⁹ Estadísticas de Transporte ESTRA. (2023). Nota Técnica: siniestros de tránsito. https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadísticas_Economicas/Estadística%20de%20Transporte/2023/ii_trimestre/NOTA_TECNICA_SINIESTROS_IITRIMESTRE2023.pdf



Ahora, para el caso de España, de acuerdo con el Código Penal— en el capítulo IV “de los delitos contra la Seguridad Vial”—, se estipula que, en cuanto a sanciones:

“(…) será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años (Art. 379. 1).

Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro” (Art. 379. 2). 10

Además, las penas se agravan si la conducción bajo los efectos del alcohol es categorizada como temeraria, definiéndose como:

“Art. 380. 1. El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.

2. A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior”. 11

Por lo que cuya pena podría extenderse a penas de prisión entre dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un periodo de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior.¹²

Así las cosas, lo recién expuesto nos permitiría señalar que, en cuanto a sanciones, la legislación española establece sanciones administrativas (como multas y trabajos en beneficio de la comunidad) y sanciones penales (privación de libertad, de manera excarcelable), con un periodo de privación del derecho a conducir que puede variar entre uno y cuatro años, dependiendo de la gravedad del delito. Asimismo, aquí se evidencian los límites de alcohol en sangre permitidos por la ley, que son 1,2 gramos por litro, o 0,60 miligramos por litro de aire espirado. Además, acá se muestra cómo la tipificación del

¹⁰ Código Penal. (1995). Artículo 379. <https://www.boe.es/eli/es/lo/1995/11/23/10/con>

¹¹ Código Penal. (1995). Artículo 380. <https://www.boe.es/eli/es/lo/1995/11/23/10/con>

¹² Código Penal. (1995). Artículo 381. <https://www.boe.es/eli/es/lo/1995/11/23/10/con>



delito incluye la agravante de temeridad manifiesta, lo que puede conllevar penas más severas de hasta cinco años de prisión y una mayor duración en la privación del derecho a conducir.

Ahora, de acuerdo con cifras presentadas por el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses, se estima que, en 2023, de los 862 conductores fallecidos y sometidos a autopsia y análisis toxicológico, el 53,6% dieron positivo en alcohol, drogas o psicofármacos. Además, ha habido un aumento de 0,8% en relación con el año anterior. Si bien se ha registrado un descenso de la detección de alcohol del 2,8%, ésta ha sido la sustancia más detectada en los conductores fallecidos.¹³

Por otro lado, en México, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece que la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas está penada, y aunque se trata de un país federal, la legislación establece pautas generales que deben seguir las entidades federativas y los municipios en materia de sanciones y medidas preventivas. A nivel nacional, se contempla que las autoridades competentes deben implementar medidas como la realización permanente de pruebas de alcoholemia, con el objetivo de evitar la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol o sustancias psicoactivas.

En cuanto a las sanciones, México aplica tanto sanciones administrativas como penales, incluyendo las primeras el retiro de la licencia o permiso para conducir por un periodo no menor a un año, y para conductores de transporte público o carga, esta suspensión se extiende a seis meses como mínimo. Estas sanciones varían según la entidad federativa, que puede definir regulaciones adicionales en función de la situación local. Además, el Código Penal Federal establece, en el artículo 171, que el conductor en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas será sancionado con prisión de hasta seis meses, una multa de hasta cien pesos y la suspensión o pérdida del derecho a usar la licencia de conducir. Si el conductor causa daño a personas o bienes, las sanciones pueden agravarse.

Sobre los límites de alcohol permitidos, la ley dice que no se puede conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL en sangre. Sin embargo, para motocicletas, el límite es más estricto: 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre. Además, para vehículos destinados al transporte de pasajeros y carga, está prohibido conducir con cualquier cantidad de alcohol en el organismo.

Por último, en cuanto a la accidentalidad vehicular en 2021, el Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial en México destaca que el 29.3% de los siniestros registrados no especificaron si el conductor había consumido alcohol. De igual forma, se menciona que, de los incidentes en los que sí se conoció el estado del conductor, un 7.4% presentó aliento alcohólico. Dato que evidencia una ligera disminución respecto a años anteriores.

¹³ Ministerio de la presidencia, justicia y relaciones con las cortes. (2024). Más de la mitad de los conductores fallecidos en accidentes de tráfico en 2023 habían consumido alguna sustancia tóxica. <https://www.mjusticia.gob.es/es/institucional/gabinete-comunicacion/noticias-ministerio/Memoria-INTCF-sustancias-trafico-2023>



pero que sigue siendo significativo. Además, el informe señala que hubo un aumento en el porcentaje de siniestros viales con defunciones donde el alcohol estuvo presente, especialmente los fines de semana, cuando también se implementan mayores controles de alcoholimetría.

Finalmente, en Perú, la legislación establece que un conductor que sea sorprendido conduciendo bajo estado de embriaguez, su licencia de conducir será marcada con 6 puntos de penalización y según el reglamento de tránsito cuando su licencia tenga 12 puntos le será suspendido el documento y no podrá renovarlo por 3 años.

De acuerdo con la normativa vigente, la pena por conducir en estado de ebriedad o drogadicción (con alcohol en la sangre de más de 0.5 gms/litro), es no menor de seis meses ni mayor de dos años, que puede ser convertida a servicios comunitarios, además de la cancelación del brevete de conducir.

Asimismo, el artículo 111 del Código Penal estipula que: *"si estando ebrio(a) se causa muerte de otra persona utilizando vehículo motorizado, configuraría el delito de homicidio culposo, castigado con una pena no menor de 4 años ni mayor de 8 años de cárcel, más cancelación de licencia de conducir o impedimento de que esta pueda renovarse"*¹⁴.

No obstante, es importante resaltar que con diferencia a la legislación colombiana, en Perú, cuando una persona es sorprendida en flagrancia por un agente de tránsito, se tramita de manera célere tras la intervención de la policía, otros casos siguen su trámite al ser detenido el conductor posteriormente a la comisión del delito.

"El trámite por ser de flagrancia son de atención rápida siendo puestos los detenidos por la policía a disposición de la Fiscalía y luego al juez. Se realiza la audiencia de incoación de proceso inmediato y se resuelve entre una semana hasta un mes como máximo; y si el intervenido se acoge a la terminación anticipada, en una sola audiencia sería resuelto con sentencia"

Con lo anterior, vemos que, en Perú, las sanciones por conducir bajo los efectos del alcohol incluyen medidas administrativas, como la penalización de puntos en la licencia de conducir, con la suspensión del documento al alcanzar 12 puntos, y medidas penales, como la pena de prisión que puede variar entre seis meses y dos años, o en su lugar, trabajos comunitarios. También, que la legislación establece que el límite permitido de alcohol en sangre es superior a 0.5 g/l. En cuanto a la tipificación, se contempla que, en casos de homicidio culposo por conducción ebria, la pena puede oscilar entre 4 y 8 años de cárcel, junto con la cancelación de la licencia o la prohibición de renovación de la

¹⁴ Código Penal Peruano (2001). Artículo 111.
<https://www2.congreso.gob.pe/sicr/RelatAgenda/proapro.nsf/ProyectosAprobadosPortal/D28FA5C9568B088805256DB81004D25D3#?text=%E2%80%9CArt%C3%ADculo%20111%C2%80.%2D%20Homicidio.dos%20a%20cientos%20cuatro%20jornadas>.



misma. Además, el proceso legal por conducción en estado de ebriedad se tramita de manera célere cuando el conductor es detenido en flagrancia.

Por último, en Perú, el consumo de alcohol estuvo relacionado con el 7% de los accidentes de tránsito registrados en 2023, según datos del Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Aunque la imprudencia y el exceso de velocidad fueron las principales causas, la ebriedad sigue siendo un factor significativo en la accidentalidad vehicular, con un impacto notable en la seguridad vial del país.

VARIABLE / PAÍS	ECUADOR	ESPAÑA	MÉXICO	PERÚ
SANCIONES	Administrativas (multas, pérdida de puntos, suspensión de licencia) y penales (privación de libertad) según el nivel de alcohol en sangre.	Administrativas (multas, trabajos en beneficio de la comunidad) y penales (prisión, privación del derecho a conducir) dependiendo de la gravedad. La pena de prisión varía entre 3 a 6 meses, y la privación de la licencia entre 1 a 4 años.	Sanciones administrativas (retiro de licencia de 1 año mínimo, 6 meses para transporte público o carga) y penales (prisión hasta 6 meses, multa hasta 100 pesos y pérdida de licencia, con agravamiento si hay daño)	Sanciones administrativas (Penalización de 6 puntos en la licencia; suspensión al alcanzar 12 puntos) y penales (prisión de 6 meses a 2 años o trabajos comunitarios por conducir ebrio. En caso de homicidio culposo por ebriedad, pena de 4 a 8 años de cárcel y cancelación de la licencia).
LÍMITE ALCOHOL EN SANGRE	A partir de 0,3 g/L se considera infracción. Se establecen tres rangos: 0,3-0,8 g/L, 0,8-1,2 g/L y más de 1,2 g/L, con sanciones progresivas.	Límite de 0,60 mg/L en aire espirado o 1,2 g/L en sangre.	Límite de 0,25 mg/L en aire espirado o 0,05 g/dL en sangre. Para motocicletas: 0,1 mg/L o 0,02 g/dL. Prohibido para transporte público y carga.	El límite de alcohol en sangre debe ser superior a 0,5 g/l.
TIPIFICACIÓN DEL DELITO	COIP tipifica la conducción bajo efectos de alcohol o drogas, con sanciones específicas, y también la muerte culposa y lesiones en accidentes	El Código Penal español tipifica la conducción bajo los efectos del alcohol y drogas con sanciones específicas, y agrava la pena en casos de conducción temeraria.	Código Penal tipifica como delito la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas, estableciendo sanciones conforme a lo dispuesto en el artículo 171.	Homicidio culposo por conducción en estado de ebriedad con pena de 4 a 8 años de prisión, cancelación de licencia o prohibición de renovación.
NÚMERO ACCIDENTES Y VÍCTIMAS	El 7,95% de siniestros de tránsito en 2023 estuvieron	En 2023, el 53,6% de los conductores fallecidos dieron positivo en alcohol,	29,3% de los siniestros no indicaron si el conductor	El 7% de los accidentes de tránsito en 2023 estuvieron



	relacionados con alcohol o drogas, con 603 fallecidos.	drogas o psicofármacos, con un aumento del 0,8% respecto al año anterior.	consumió alcohol. De los incidentes conocidos, el 7.4% presentó aliento alcohólico	relacionados con el consumo de alcohol (de un total de 87.000 accidentes).
--	--	---	--	--

Así las cosas, a grandes rasgos, en los cuatro países analizados (Ecuador, España, México y Perú), las sanciones por conducir en estado de embriaguez se dividen en medidas administrativas y penales, aunque con diferencias clave en su aplicación y severidad. En Ecuador, se imponen sanciones progresivas de acuerdo con el nivel de alcohol en sangre, con multas y pérdida de puntos en la licencia, que pueden culminar en la suspensión de la misma.

España y Perú también implementan sanciones administrativas, como multas o trabajos comunitarios, pero su marco penal es más estricto, con penas de prisión que van de 3 a 6 meses en España, y de 6 meses a 2 años en Perú, con agravantes como el homicidio culposo en ambos países, que puede conllevar penas de prisión de entre 4 y 8 años. México, por su parte, tiene sanciones tanto administrativas, como la suspensión de la licencia y multas, como penales, pero su pena de prisión es más baja (hasta 6 meses), lo que refleja un enfoque algo más moderado. Estas diferencias sugieren que, en general, los países con penas más severas en cuanto a prisión y la cancelación de la licencia parecen estar tomando un enfoque más disuasivo.

En relación con los límites de alcohol en sangre, los países presentan variaciones que reflejan sus respectivos enfoques frente a la seguridad vial. España y Ecuador se alinean en un límite de 1,2 gramos por litro de sangre, lo que parece ser un estándar en países con un enfoque más riguroso. En contraste, México establece un límite más bajo (0,05 g/dl), mientras que Perú se encuentra en un punto intermedio con un límite de 0,5 g/l.

Ciertamente, es interesante notar que los países con límites más bajos, como México, podrían tener una postura más preventiva, mientras que los más altos, como España y Ecuador, podrían estar enfocados en sancionar más severamente las infracciones ya cometidas. En términos de efectividad, parece que un límite más estricto podría contribuir a reducir el riesgo de accidentes, dado que los efectos del alcohol empiezan a ser peligrosos incluso en niveles más bajos.

Respecto a la tipificación del delito, en todos los países existe un marco normativo que tipifica la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas, con variaciones en la severidad según el tipo de infracción. En Ecuador, la tipificación es clara, estableciendo sanciones que van desde multas hasta prisión dependiendo del nivel de alcohol en sangre. España y Perú también tienen un enfoque bastante detallado, con agravantes por conducción temeraria, y en Perú se contempla el homicidio culposo en situaciones de ebriedad.



México, por su parte, tiene una regulación menos estricta en cuanto a la pena de prisión, pero también contempla sanciones por daño causado. La tipificación clara de estos delitos contribuye a que los sistemas judiciales puedan responder de manera más rápida y adecuada a los siniestros viales, lo cual es crucial para reducir la impunidad y asegurar la justicia.

Finalmente, los porcentajes de accidentes relacionados con el consumo de alcohol varían, aunque en todos los países se reconoce que el alcohol es un factor significativo en los accidentes de tránsito. En Ecuador, el 7,95% de los accidentes fueron vinculados al consumo de alcohol; en España, más de la mitad de los conductores fallecidos (53,6%) dieron positivo por alcohol o drogas, lo que refleja un problema mucho más amplio; en México, el 7,4% de los accidentes tuvieron relación con el consumo de alcohol; y en Perú, el 7% de los accidentes también estuvieron relacionados con la ebriedad. Estos datos sugieren que, aunque el consumo de alcohol no sea la única causa de los accidentes, sí es una de las principales, y en países como España, el impacto del alcohol en los siniestros es considerablemente más alto, viendo que en países de la región el porcentaje ronda el 7% en todos los casos analizados.

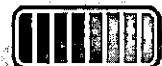
RECOMENDACIONES DEL ANÁLISIS COMPARADO

Por eso, como resultado final de este breve análisis comparado, sería justo establecer, primero, que se recomienda adoptar un límite más bajo de alcohol en sangre, similar al de México (0,05 g/dl), para aumentar la prevención antes de que los conductores alcancen niveles peligrosos. Además, Colombia podría beneficiarse de la implementación de un sistema de penalización que combine sanciones administrativas, como la pérdida de puntos y la suspensión de la licencia, con sanciones penales más severas para los casos más graves, como los homicidios culposos.

Por último, cabe mencionar que la tipificación de los delitos debe ser clara y precisa, con agravantes en situaciones de temeridad, y con procesos judiciales ágiles que permitan sancionar rápidamente a los infractores. A nivel de accidentes, Colombia debería intensificar los esfuerzos en la educación vial y en el control del consumo de alcohol, utilizando los ejemplos internacionales como base para crear una respuesta integral que busque reducir el impacto de este problema en la seguridad vial.

3. CIRCUNSTANCIAS O EVENTOS QUE PODRÍAN GENERAR UN CONFLICTO DE INTERÉS

El inciso primero del artículo 291 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, dispone:



ARTÍCULO 291. DECLARACIÓN DE IMPEDIMENTO. <Artículo modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:> El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar.

Por su parte, el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, regula el régimen de conflicto de interés de los congresistas en los siguientes términos:

ARTÍCULO 286. RÉGIMEN DE CONFLICTO DE INTERÉS DE LOS CONGRESISTAS. <Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:> Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en 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.

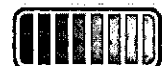
c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

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

a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.

b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.

c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el



cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.

d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.

e) <Literal INEXEQUIBLE>

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

PARÁGRAFO 1o. Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los congresistas cuando por razones de conciencia se quieran apartar de la discusión y votación del proyecto.

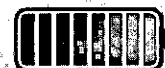
PARÁGRAFO 2o. Cuando se trate de funciones judiciales, disciplinarias o fiscales de los congresistas, sobre conflicto de interés se aplicará la norma especial que rige ese tipo de investigación.

PARÁGRAFO 3o. Igualmente se aplicará el régimen de conflicto de intereses para todos y cada uno de los actores que presenten, discutan o participen de cualquier iniciativa legislativa, conforme al artículo 140 de la Ley 5 de 1992.

Sobre el particular, debe tenerse en cuenta lo indicado por el Consejo de Estado en Sentencia 02830 de 16 de julio de 2019 (M.P. Carlos Enrique Moreno Rúbio), en la cual manifestó:

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 concorra 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.

Por lo anterior, se estima que, por su contenido general, el presente proyecto de ley no genera por sí mismo conflictos de interés para su discusión y votación, toda vez que no crea un beneficio particular, actual y directo para los congresistas.



En todo caso, la descripción de los posibles conflictos de interés que puedan presentarse frente al trámite o votación de la presente iniciativa no exime a cada congresista de identificar otras circunstancias en las que pueda encontrarse inmerso y de declarar el impedimento correspondiente.

4. IMPACTO FISCAL

El artículo 7 de la Ley 819 de 2003 dispone:

ARTÍCULO 7o. ANÁLISIS DEL IMPACTO FISCAL DE LAS NORMAS. En todo momento, 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.

Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.

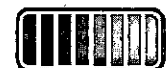
Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces.

Ahora bien, para la interpretación del artículo transcrito debe tenerse en cuenta lo dispuesto por la Corte Constitucional en la Sentencia C-502-07 de 4 de julio de 2007 (M. P. Manuel José Cepeda Espinosa); providencia en la cual se señaló:

35. Ciertamente, dadas las condiciones actuales en que se desempeña el Congreso de la República, admitir que el art. 7º de la Ley 819 de 2003 constituye un requisito de trámite, que crea una carga adicional y exclusiva sobre el Congreso en la formación de los proyectos de ley, significa, en la práctica, cercenar considerablemente la facultad del Congreso para legislar y concederle al Ministerio de Hacienda una especie de poder de veto sobre los proyectos de ley.

Por una parte, los requisitos contenidos en el artículo presuponen que los congresistas – o las bancadas – tengan los conocimientos y herramientas suficientes para estimar los costos fiscales de una iniciativa legal, para determinar la fuente con la que podrían financiarse y para valorar



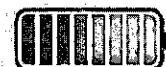
sus proyectos frente al Marco Fiscal de Mediano Plazo. En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa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

Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. **El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.** A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo. Con ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso.

Pero, además, el Ministerio podría decidir no intervenir en el trámite de un proyecto de ley que genere impacto fiscal o simplemente desatender el trámite de los proyectos. Ello podría conducir a que el proyecto fuera aprobado sin haberse escuchado la posición del Ministerio y sin conocer de manera certera si el proyecto se adecua a las exigencias macroeconómicas establecidas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo. En realidad, esta situación ya se presentó en el caso analizado en la Sentencia C-874 de 2005 – atrás reseñada – y el Presidente de la República objetó el proyecto por cuanto el Ministerio de Hacienda no había conceptuado acerca de la iniciativa legal. Sin embargo, como se recordó, en aquella ocasión la Corte manifestó que la omisión del Ministerio de Hacienda no afectaba la validez del proceso legislativo.

36. 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.

(Subrayado y negrita fuera de texto)

Así, atendiendo a la interpretación de la Corte Constitucional, se advierte que una copia del proyecto será remitida al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para que esa cartera emita concepto sobre sus eventuales implicaciones fiscales y su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Con la información técnica, presupuestal y operativa actualmente disponible no resulta posible determinar ni cuantificar de manera cierta los eventuales costos fiscales derivados de la implementación de la iniciativa. Su impacto dependerá, entre otros aspectos, del número de investigaciones, procesos y condenas que se generen como consecuencia de la tipificación penal prevista en el proyecto, así como de los efectos que su aplicación pueda producir sobre el sistema de justicia y el sistema penitenciario y carcelario.

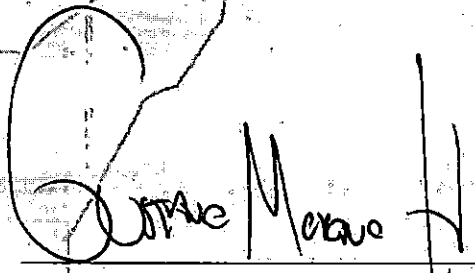
La estimación detallada de dichos efectos deberá efectuarse durante el trámite legislativo con la participación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y de las entidades competentes, de acuerdo con sus competencias y con la información técnica y fiscal disponible.

En todo caso, la implementación de las medidas que impliquen erogaciones con cargo a recursos públicos deberá sujetarse a las disponibilidades presupuestales, al Marco Fiscal de Mediano Plazo, al Marco de Gasto de Mediano Plazo y a las normas orgánicas de presupuesto, sin perjuicio de las competencias del Gobierno Nacional en materia de programación, asignación y ejecución presupuestal.



5. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, pongo a consideración del Honorable Congreso de la República el presente proyecto de ley, mediante el cual se tipifica como delito de peligro común la conducción de vehículos automotores en tercer grado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas y se establecen medidas cautelares orientadas a garantizar la reparación económica de las víctimas y el pago de las multas y sanciones administrativas correspondientes.


GUSTAVO MORENO HURTADO
SENADOR DE LA REPÚBLICA

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

El día 08 de Septiembre del año 2026
ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley X de orden legislativo
No. 238/26 dependiente
Exposición


SECRETARIO GENERAL

