



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 259

Bogotá, D. C., jueves, 30 de marzo de 2023

EDICIÓN DE 21 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 301 DE 2023 SENADO

No más abusos a las motos.

PROYECTO DE LEY ___ DE 2023 SENADO "NO MÁS ABUSOS A LAS MOTOS"
EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1. Objeto: La presente Ley tiene por objeto garantizar el derecho a la igualdad y el debido proceso en las inmovilizaciones realizadas a los motociclistas y modificar la Ley 769 de 2002.

Artículo 2. Modifíquese el artículo 72 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

ARTÍCULO 72. REMOLQUE Y TRANSPORTE DE VEHÍCULOS. Solamente se podrán remolcar vehículos por medio de una grúa destinada a tal fin. En caso de una urgencia, un vehículo varado en vía urbana podrá ser remolcado por otro vehículo, sólo para que despeje la vía.

Las motocicletas sólo podrán ser transportadas en vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma destinado a tal fin.

En vías rurales, un vehículo diferente de grúa podrá remolcar a otro tomando las máximas precauciones y teniendo en cuenta las siguientes reglas:

Cuando el vehículo es halado por medio de cable, la distancia entre los dos (2) vehículos debe estar entre tres (3) y cuatro (4) metros.

Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados si no mediante una barra o un dispositivo especial.

No se hará remolque en horas de la noche, excepto con grúas.

El vehículo remolcado deberá portar una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas.

No se podrá remolcar más de un vehículo a la vez.

Los vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma podrán transportar motocicletas al tiempo de acuerdo a la capacidad certificada por la autoridad de tránsito y transporte correspondiente, y siempre y cuando hayan sido inmovilizadas en el mismo lugar, para lo cual se deberá garantizar una distancia mínima entre las motocicletas transportadas que eviten daños o averías.

PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte podrá delegar a la autoridad de tránsito y transporte territorial correspondiente la función de certificación de la capacidad de la grúa para el transporte de motocicletas al mismo tiempo.

Artículo 3. Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas prendas superiores reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.

No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.

No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.

No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.

Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.

Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.

<p>La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a que la motocicleta sea retenida en el lugar de los hechos, hasta que sea subsanada la falta o la motocicleta sea retirada por una persona autorizada por el infractor que cuente con casco.</p> <p>Artículo 4. Agréguese un nuevo párrafo al artículo 95 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 95. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS Y TRICICLOS. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código. 2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. 3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial. 4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro. 5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja. <p>PARÁGRAFO 1o. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículo automotor por las vías locales y nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.</p> <p>PARÁGRAFO 2o.: Las restricciones temporales sobre los acompañantes en las motocicletas que se imparten por los alcaldes municipales deberán tener como motivación un estudio técnico de impacto que demuestre que la restricción del acompañante o parrillero reduce los hechos de violencia e inseguridad en el territorio.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. La velocidad máxima de operación en las vías mientras se realicen actividades deportivas, lúdicas y/o recreativas será de 25 km/h</p>	<p>Artículo 5. Modifíquese el artículo 125 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 125. INMOVILIZACIÓN. La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. El propietario o administrador del parqueadero autorizado utilizado para este fin, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción de las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta. En todo caso, el ingreso del vehículo al lugar de inmovilización deberá hacerse previo inventario de los elementos contenidos en él y descripción del estado exterior. Este mismo procedimiento se hará a la salida del vehículo. En caso de diferencias entre el inventario de recibo y el de entrega, el propietario o administrador del parqueadero autorizado incurrirá en multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y, adicionalmente, deberá responder al propietario del vehículo o al infractor por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. En el caso de vehículos de servicio público, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco días. Copia del acta se remitirá a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo. El incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario. PARÁGRAFO 4o. En el caso de inmovilización de vehículos de servicio público, la empresa transportadora responderá como deudor solidario de las obligaciones que se contraigan, entre ellas las derivadas de la prestación del servicio de grúa y parqueaderos. La inmovilización o retención a que hacen referencia las normas de transporte se registrarán por el procedimiento establecido en este artículo.</p>
<p>PARÁGRAFO 5o. Cuando el vehículo no sea llevado a parqueaderos autorizados la inmovilización se hará bajo la responsabilidad del propietario del vehículo o del infractor, para lo cual, el agente de tránsito notificará al propietario o administrador del parqueadero autorizado.</p> <p>PARÁGRAFO 5o. Ningún vehículo o motocicleta inmovilizado podrá ser llevado a un parqueadero no autorizado.</p> <p>PARÁGRAFO 6o. El propietario del vehículo será el responsable del pago al administrador o al propietario del parqueadero por el tiempo que estuvo inmovilizado el vehículo. El administrador o propietario del parqueadero no podrá computar en el cobro los días en los que el parqueadero no esté habilitado para atención al público.</p> <p>PARÁGRAFO 7o. Los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito correspondiente en resolución que determinará lo atinente.</p> <p>Artículo 6. Modifíquese el artículo 127 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 127. DEL RETIRO DE VEHÍCULOS MAL ESTACIONADOS. La autoridad de tránsito, podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo. En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de la grúa y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente. En el caso de transportar varias motocicletas el costo del transporte será dividido en partes iguales entre las motocicletas transportadas.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente en el lugar en donde se ha cometido la infracción, la autoridad de tránsito impondrá el comparendo respectivo y no se procederá al traslado del vehículo a los patios.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Los municipios contratarán con terceros los programas de operación de grúas y parqueaderos. Estos deberán constituir pólizas de cumplimiento y responsabilidad para todos los efectos contractuales, los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local, los terceros a quienes se haya delegado el transporte de los vehículos inmovilizados deberán constituir una póliza de responsabilidad extracontractual.</p> <p>PARÁGRAFO: El Ministerio de Transporte, en un plazo no superior a 6 meses</p>	<p>contados desde la expedición de esta Ley, deberá expedir los criterios técnicos para la fijación de las tarifas de remolque, transporte y parqueaderos.</p> <p>Los criterios definidos por el Ministerio de Transporte serán vinculantes para la fijación de tarifas que deben hacer todas las autoridades de tránsito locales.</p> <p>Artículo 7. Modifíquese el artículo 129 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 129. DE LOS INFORMES DE TRÁNSITO. Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza y una relación individualizada de los elementos que se utilizaron en el puesto de control con su respectiva evidencia audiovisual. En el caso de no poder indicar el número de licencia de conducción del infractor, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción, intentando la notificación al conductor; si no fuere viable identificarlo, se notificará al último propietario registrado del vehículo, para que rinda sus descargos dentro de los siguientes diez (10) días al recibo de la notificación</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o 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.</p> <p>Artículo 8. Modifíquese el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 131. MULTAS. Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:</p> <p>A. Será sancionado con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> A.1. No transitar por la derecha de la vía. A.2. Agarrarse de otro vehículo en circulación.

<p>A.3. Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad e incomoden la conducción.</p> <p>A.4. Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones.</p> <p>A.5. No respetar las señales de tránsito.</p> <p>A.6. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos.</p> <p>A.7. Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.</p> <p>A.8. Transitar por zonas prohibidas.</p> <p>A.9. Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles.</p> <p>A.10. Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad.</p> <p>A.11. Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, en este caso el vehículo no automotor será inmovilizado.</p> <p>A.12. <Numeral CONDICIONALMENTE exequible> Prestar servicio público con este tipo de vehículos. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.</p> <p>B. Será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes (smlmv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:</p> <p>B.1. Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.</p> <p>B.2. Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.</p> <p>B.3. Sin placas, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.</p> <p>B.4. Con placas adulteradas.</p> <p>B.5. Con una sola placa, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.</p> <p>B.6. Con placas falsas.</p> <p>En estos casos los vehículos serán inmovilizados.</p> <p>B.7. No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo. En ambos casos, el vehículo será inmovilizado.</p>	<p>B.8. No pagar el peaje en los sitios establecidos.</p> <p>B.9. Utilizar equipos de sonido a volúmenes que incomoden a los pasajeros de un vehículo de servicio público.</p> <p>B.10. Conducir un vehículo con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, sin portar el permiso respectivo, de acuerdo a la reglamentación existente sobre la materia.</p> <p>B.11. Conducir un vehículo con propaganda, publicidad o adhesivos en sus vidrios que obstaculicen la visibilidad.</p> <p>B.12. No respetar las normas establecidas por la autoridad competente para el tránsito de cortejos fúnebres.</p> <p>B.13. No respetar las formaciones de tropas, la marcha de desfiles, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas, debidamente autorizadas por las autoridades de tránsito.</p> <p>B.14. Remolcar otro vehículo violando lo dispuesto por este código.</p> <p>B.15. Conducir un vehículo de servicio público que no lleve el aviso de tarifas oficiales en condiciones de fácil lectura para los pasajeros o poseer este aviso deteriorado o adulterado.</p> <p>B.16. Permitir que en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales u objetos que incomoden a los pasajeros.</p> <p>B.17. Abandonar un vehículo de servicio público con pasajeros.</p> <p>B.18. Conducir un vehículo de transporte público individual de pasajeros sin cumplir con lo estipulado en el presente código.</p> <p>B.19. Realizar el cargue o descargue de un vehículo en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.</p> <p>B.20. Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte.</p> <p>B.21. Lavar vehículos en vía pública, en ríos, en canales y en quebradas.</p> <p>B.22. Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero.</p>
<p>B.23. Utilizar radios, equipos de sonido o de amplificación a volúmenes que superen los decibeles máximos establecidos por las autoridades ambientales. De igual forma utilizar pantallas, proyectores de imagen o similares en la parte delantera de los vehículos, mientras esté en movimiento.</p> <p>C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:</p> <p>C.1. Presentar licencia de conducción adulterada o ajena, lo cual dará lugar a la inmovilización del vehículo retención preventiva del vehículo</p> <p>C.2. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.</p> <p>C.3. Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito.</p> <p>C.4. Estacionar un vehículo sin tomar las debidas precauciones o sin colocar a la distancia señalada por este código, las señales de peligro reglamentarias.</p> <p>C.5. No reducir la velocidad según lo indicado por este código, cuando transite por un cruce escolar en los horarios y días de funcionamiento de la institución educativa. Así mismo, cuando transite por cruces de hospitales o terminales de pasajeros.</p> <p>C.6. No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo.</p> <p>C.7. Dejar de señalizar con las luces direccionales o mediante señales de mano y con la debida anticipación, la maniobra de giro o de cambio de carril.</p> <p>C.8. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos o sin los elementos determinados en este código.</p> <p>C.9. No respetar las señales de detención en el cruce de una línea férrea, o conducir por la vía férrea o por las zonas de protección y seguridad de ella.</p> <p>C.10. Conducir un vehículo con una o varias puertas abiertas.</p> <p>C.11. No portar el equipo de prevención y seguridad establecido en este código o en la reglamentación correspondiente.</p> <p>C.12. Proveer de combustible un vehículo automotor con el motor encendido.</p> <p>C.13. Conducir un vehículo automotor sin las adaptaciones pertinentes, cuando el conductor padece de limitación física.</p>	<p>C.14. Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.15. Conducir un vehículo, particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación.</p> <p>C.16. Conducir un vehículo escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios, además el vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.17. Circular con combinaciones de vehículos de dos (2) o más unidades remolcadas, sin autorización especial de autoridad competente.</p> <p>C.18. Conducir un vehículo autorizado para prestar servicio público con el taxímetro dañado, con los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulteradas o cuando se carezca de él, o cuando aún teniéndolo, no cumpla con las normas mínimas de calidad y seguridad exigidas por la autoridad competente o este no esté en funcionamiento, además el vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.19. Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades.</p> <p>C.20. Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas. Además el vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.21. No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará retendrá preventivamente el vehículo hasta tanto se remedie la situación.</p> <p>C.22. Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin cumplir con los requisitos exigidos. Además, el vehículo será retenido preventivamente inmovilizado hasta que se remedie dicha situación.</p> <p>C.23. Impartir en vías públicas al público enseñanza práctica para conducir, sin estar autorizado para ello.</p> <p>C.24. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código.</p> <p>C.25. Transitar, cuando hubiere más de un carril, por el carril izquierdo de la vía a velocidad que entorpezca el tránsito de los demás vehículos.</p> <p>C.26. Transitar en vehículos de 3.5 o más toneladas por el carril izquierdo de la vía cuando hubiere más de un carril.</p>

<p>C.27 Conducir un vehículo cuya carga o pasajeros obstruyan la visibilidad del conductor hacia el frente, atrás o costados, o impidan el control sobre el sistema de dirección, frenos o seguridad. Además el vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.28 Hacer uso de dispositivos propios de vehículos de emergencia, por parte de conductores de otro tipo de vehículos.</p> <p>C. 29 Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.</p> <p>C.30 No atender una señal de ceda el paso.</p> <p>C.31 No acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.</p> <p>C.32. No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas.</p> <p>C.33 Poner un vehículo en marcha sin las precauciones para evitar choques.</p> <p>C.34 Reparar un vehículo en las vías públicas, parque o acera, o hacerlo en caso de emergencia, sin atender el procedimiento señalado en este código.</p> <p>C.35 No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.36 Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción. El vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.37 Transportar pasajeros en el platón de una camioneta picó o en la plataforma de un vehículo de carga, trátase de furgón o plataforma de estacas.</p> <p>C.38 Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.</p> <p>C. 39. Violar las reglas de estacionamiento contenidas en el artículo 77 de este Código.</p> <p>D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (smlmv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:</p> <p>D.1. Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado retenido preventivamente en el lugar de los</p>	<p>hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.</p> <p>D.2. Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.</p> <p>D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito</p> <p>D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>D.8. Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, en las horas o circunstancias en que lo exige este código. Además, el vehículo será inmovilizado, cuando no le funcionen dos (2) o más de estas luces.</p> <p>D.9. No permitir el paso de los vehículos de emergencia.</p>
<p>D.10. Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad.</p> <p>D.11. Permitir el servicio público de pasajeros que no tenga las salidas de emergencia exigidas. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado y al propietario. Si se tratare de vehículo particular, se impondrá la sanción solidariamente al propietario.</p> <p>D.12. Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.</p> <p>D.13. En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado.</p> <p>D.14. Las autoridades de tránsito ordenarán la inmovilización inmediata de los vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados como gas propano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones.</p> <p>D.15. Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado el vehículo y al propietario. Además el vehículo será inmovilizado, salvo casos de fuerza mayor que sean debidamente autorizados por el agente de tránsito.</p> <p>E. Será sancionado con multa equivalente a cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes (smlmv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:</p> <p>E.1. Proveer combustible a vehículos de servicio público con pasajeros a bordo.</p> <p>E.2 Negarse a prestar el servicio público sin causa justificada, siempre que dicha negativa cause alteración del orden público.</p> <p>E.4. Transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo personas y sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles no autorizados, etc. En estos casos se suspenderá la licencia por un (1) año y por dos (2) años cada vez que reincida. El vehículo será inmovilizado por un (1) año cada vez.</p> <p>F. Conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. Esta conducta será sancionada con las multas establecidas en el artículo 152 de este Código. Si se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa y el período de suspensión de la</p>	<p>licencia se duplicarán. En todos los casos de embriaguez o alcoholemia el vehículo será inmovilizado.</p> <p>El estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.</p> <p>Artículo 9. Modifíquese el artículo 135 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 135. PROCEDIMIENTO. Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo:</p> <p>Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.</p> <p>Para el servicio además se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.</p> <p>La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se negara a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono, si lo <u>tuviere</u>, Bajo ninguna circunstancia podrá otro agente de tránsito presente o no en el puesto de control suscribir como testigo la orden de comparendo.</p> <p>No obstante lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.</p> <p>El Ministerio de Transporte determinará las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. El comparendo deberá contener la hora en la que se inició el puesto de control así como un espacio de verificación en donde se enlisten los elementos que el Ministerio de Transporte</p>

defina como necesarios para la realización de un puesto de control y en donde el conductor deberá señalar su cumplimiento o ausencia. En este se indicará al conductor que tendrá derecho a nombrar un apoderado si así lo desea y que en la audiencia, para la que se le cite, se decretarán o practicarán las pruebas que solicite. El comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección del inculpado o del testigo que lo haya suscrito por este.

PARÁGRAFO 1o. La autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad que aquella encargue para su recaudo, dentro de las doce (12) horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

Cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio.

PARÁGRAFO 2o. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el cobro de las multas.

Artículo 10. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.


JOTA PE HERNÁNDEZ
SENADOR
PARTIDO ALIANZA VERDE

SENADO DE LA REPÚBLICA

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

El día 30 del mes Marzo del año 2023

se radicó en este despacho el proyecto de ley N°. 301 Acto Legislativo N°. _____, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: Jhonathan Pulido

SECRETARIO GENERAL

PROYECTO DE LEY ___ DE 2023 SENADO "NO MÁS ABUSOS ABUSOS A LAS MOTOS"

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

1. Resumen del Proyecto

El presente Proyecto de Ley tiene como principal objetivo brindar mayores garantías a los motociclistas debido a que en las disposiciones establecidas en la Ley 769 de 2002 son desproporcionadas en comparación con las impuestas a otros tipos de vehículos. Esta situación perjudica a los usuarios de este medio de transporte en tiempo y dinero, consideraciones que se desconocen en la actualidad y contexto social de los hogares.

2. Marco Regulatorio del Tránsito e Inmovilización de Motocicletas

El Código Nacional de Tránsito Terrestre¹ establece la inmovilización vehicular como una de las sanciones al infringir ciertas normas del respectivo Código². Esta, hace referencia a la suspensión temporal de circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público³. En particular, dentro del Código se establecen 13 causales para inmovilización de motocicletas como se exponen a continuación:

1. Transitar por ciclorrutas o ciclovías (Art. 68, Parágrafo 2).
2. No utilizar el casco (Art. 94).
3. No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color del vehículo (Art. 131, Lit. B. 7) + multa de 8 smldv.
4. Conducir con licencia de conducción adulterada o ajena (Art. 131, Lit. C.1) + multa de 15 smldv.
5. Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente (Art. 131, C. 14) + multa de 15 smldv.

¹ Ley 769 de 2002. Disponible haciendo [clic acá](#)

² Artículo 122 de la Ley 769 de 2002. Disponible haciendo [clic acá](#)

³ Artículo 125 de la Ley 769 de 2002. Disponible haciendo [clic acá](#)

6. Transitar en contravía (Art. 131, Lit. D.3) + multa de 30 smldv (se inmoviliza hasta que el conductor pague el valor de la multa).
7. Pasarse el semáforo en rojo o amarillo, no detenerse en una señal de "PARE" o en un semáforo intermitente en rojo (Art. 131, Lit. D.4) + multa de 30 smldv (se inmoviliza hasta que el conductor pague el valor de la multa).
8. Conducir sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados (Art. 131, Lit. D.5) + multa de 30 smldv (se inmoviliza hasta que el conductor pague el valor de la multa).
9. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique (Art. 131, Lit. D.6) + multa de 30 smldv (se inmoviliza hasta que el conductor pague el valor de la multa).
10. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas (Art. 131, Lit. D.7) + multa de 30 smldv (se inmoviliza hasta que el conductor pague el valor de la multa).
11. El uso de combustibles no regulados como gas propano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones (Art. 131, Lit. D.14).
12. Transportar en el vehículo y al mismo tiempo sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles no autorizados, etc (Art. 131, Lit. E.4) + multa de 45 smldv (se inmoviliza por un año) + suspensión de la licencia por un año y por dos años si se reincide.
13. Conducir bajo los efectos del alcohol o de sustancias psicoactivas (Art. 131, Lit. E.F) + valor de la multa dependiendo del grado de alcoholemia.

De acuerdo con las causales expuestas con anterioridad, es evidente que se dispone la doble sanción de manera injustificada, es decir la suma entre la multa y la inmovilización de las motocicletas. Así pues, dada su importancia, será un aspecto analizado en la siguiente sección del presente texto.

Ahora bien, la competencia para inmovilizar las motocicletas corresponde a cada ente territorial, como las secretarías de movilidad de tránsito, quienes están autorizadas para contratar con terceros la operación de grúas y parqueaderos de acuerdo con el artículo 3 del Decreto 2266 de 2003 y el parágrafo 2 del artículo 127 del Código de Tránsito. Sin embargo, no existe reglamentación a nivel nacional respecto

de una tarifa única sobre el costo del transporte de la motocicleta o del parqueadero y, es por esto que en la

En la **Tabla 1** se puede observar la variación entre tarifas de algunos departamentos y ciudades del país.

Tabla 1: Tarifas de grúa y parqueadero.

Ciudad/ Departamento	Ente regulador	Valor Servicio de Grúa motos	Tarifa parqueadero	
Bogotá	Secretaría Distrital de Movilidad	140.000	Día 1	31.000
			Día 2	43.000
			Día 3	67.700
			Día 4 - 30	9.700
			Día 31 o más	700
Cundinamarca	Unión Temporal Servicios Integrales y Especializados de Tránsito y Transporte de Cundinamarca (SIETT)	165.000	58.500 Nota: Los valores correspondientes a estampillas por el servicio de patios parqueaderos se cobra una vez y respecto de los demás días se cobra solo la tarifa plena del servicio - Valor de la estampilla 42.300	
Bucaramanga	Dirección de Tránsito de Bucaramanga (DTB)	81.515	Día o fracción parqueadero	14.875

Santa Marta	Unión Temporal de Servicios Integrales y Especializados de Tránsito y Transporte (SIETT Santa Marta)	31.000	Día o fracción parqueadero	9.000
Sincelejo	Empresa de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Sincelejo SEM S.A.S	Perímetro urbano 38.000	Día o fracción parqueadero	7.000
		Perímetro rural 57.000		

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos suministrados en las diferentes páginas web de los entes reguladores.

A pesar de que la tarifa varía entre una autoridad y otra, la inmovilización de las motos debe ser de manera estándar por medio del transporte de las mismas. Es incorrecto afirmar que las motocicletas se remolcan, porque el término remolque solo aplica para un vehículo en una grúa de gancho o de arrastre, como lo establece el artículo 72 del Código de Tránsito (se puede observar en la **Imagen 1**). Así pues, las motocicletas por su diseño no pueden ser remolcadas, ya que no cuentan con estabilidad propia y por ende, no mantienen una posición de equilibrio, razón por la cual para su inmovilización, se requiere que sean transportadas más no remolcadas* en una grúa tipo planchón o con cama como se puede observar en la **Imagen 2**.

* Concepto 20211340247161 del Ministerio de Transporte. Disponible haciendo [clic acá](#).

Imagen 1: Remolque de vehículo.



Imagen 2: Transporte de motos.



Sin embargo, existe una problemática común que el presente Proyecto de Ley aspira eliminar y es el uso indebido por parte de las autoridades competentes de transportar más de 10 motocicletas en una grúa planchón (realidad que se puede ver en la **Imagen 3**) puesto que, a falta de normativa que establezca cuántas motocicletas se deben montar en una grúa, el tercero contratado no responde ante los daños ocasionados a las motocicletas. Sino son solamente los propietarios de los parqueaderos quienes deben responder ante la inconcurrencia del inventario de la moto como dispone el parágrafo 1 del artículo 125:

"Los operarios de los parqueaderos tienen una multa de 20 SMLMV si el vehículo se averió o si algo dentro de él se extravió, además deberá responder

por los daños y extravíos siempre que se verifique con los inventarios que el vehículo está en un estado distinto al que ingresó".

Imagen 3:



Por consiguiente, la inmovilización tiene como fin que no se siga cometiendo la infracción, debe atender no solo a las necesidades de tránsito sino a la lógica y el sentido común. Así pues, una vez inmovilizada la moto debe hacerse un inventario por parte de la policía, quien además es la responsable de entregar la motocicleta al operario de la grúa y este, por su parte, es el responsable desde ese momento hasta que la entregue al parqueadero, que en últimas debe realizar un inventario con una filmación para verificar el estado en el que llegó la motocicleta.

El inciso segundo del parágrafo primero del artículo 125 establece la obligación de realizar el inventario y la responsabilidad por daños y averías únicamente respecto al operario del parqueadero, no hay ninguna norma nacional que defina la responsabilidad por daños y averías que pueden ocurrir en el momento del transporte:

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

<p>3. La inconstitucionalidad de la inmovilización como doble sanción</p> <p>El título IV de la Ley 769 de 2002 denominado sanciones procedimientos establece el catálogo de medidas correctivas que se imponen a quien se demuestra ha sido contraventor de una norma de tránsito. Concretemente el artículo 122 establece 8 tipos de sanciones diferentes por infracciones al código de tránsito las cuales son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Amonestación. 2. Multa. 3. Retención preventiva de la licencia de conducción. 4. Suspensión de la licencia de conducción. 5. Suspensión o cancelación del permiso o registro. 6. Inmovilización del vehículo. 7. Retención preventiva del vehículo. 8. Cancelación definitiva de la licencia de conducción. <p>Cada una de las sanciones establecidas en el artículo 122 tiene una regulación particular en la normativa de tránsito, por lo que existen unas causas y un debido proceso a seguir en la imposición de cada una de ellas. El artículo 123 define la Amonestación como la asistencia a cursos obligatorios de educación vial una multa de 5 salarios mínimos legales mensuales vigentes.</p> <p>El artículo 131 establece las causales de multa, las cuales divide en 5 categorías dependiendo de la conducta y del valor de la multa. La retención preventiva de la licencia no se encuentra definida en el Código de tránsito, sin embargo el artículo 2 de la Resolución 3027 de 2010 establece que procede en aquellos casos en los que el conductor del vehículo se encuentre en un estado alterado de la conciencia o bajo imposibilidad transitoria para conducir.</p> <p>El artículo 124 define la suspensión de la licencia como aquella sanción que procede en caso de reincidencia y el artículo 125 la inmovilización como aquella suspensión temporal de la circulación del vehículo por las vías públicas. En el Código de tránsito</p>	<p>no ha maor definición para la retención preventiva del vehículo que la que se encuentra en las definiciones del artículo 2 en donde se indica que la retención es la inmovilización de un vehículo por orden de autoridad competente.</p> <p>Sin embargo el artículo 3 de la Resolución 30127 de 2010 indica que la retención es aquella sanción en la que de forma preventiva se inmoviliza un vehículo sin llevarlo a los patios oficiales cuando se presenta la comisión de una infracción que de acuerdo al código haga que el vehículo no pueda transitar y siempre y cuando se subsane dentro de la hora siguiente.</p> <p>art 3 Resolución 3027 de 2010: ART. 3°—Retención preventiva del vehículo. La autoridad de tránsito podrá en forma preventiva inmovilizar un vehículo sin llevarlo a patios oficiales cuando se presente la comisión de una infracción que de acuerdo a lo previsto en el Código Nacional de Tránsito el vehículo no pueda transitar, hasta tanto se subsane la causa que dio origen a la inmovilización y por un término máximo de 60 minutos. En su defecto será trasladado a los patios o parqueaderos autorizados.</p> <p>En aquellos casos en que el Código Nacional de Tránsito determinó en forma expresa la inmovilización del vehículo, esta deberá realizarse con el traslado del vehículo a patios oficiales. (subrayado fuera del exo)</p> <p>El inciso subrayado de la norma de tránsito indica que siempre que la conducta tenga como sanción definida en el código la palabra "inmovilización" el vehículo no se podrá retener conforme la Resolución 3027 sino que se deberá ser trasladado a un parqueadero oficial en los términos del artículo 125 del Código de tránsito ya que como se puede constatar con la lectura del título IV de la Ley 769 las sanciones están redactadas con la expresión inmovilización y no retención.</p> <p>Ahora bien, el segundo inciso del artículo 122 de la Ley 769 de 2002 indica que "las sanciones señaladas en este artículo se impondrán como principales o accesorias al responsable de la infracción", pero ninguna de las definiciones ya comentadas en este acápite establece si es una sanción principal o si es una sanción accesoria ni se indican cuales son las condiciones agravantes que darían lugar a la imposición de una sanción principal y una sanción accesoria.</p> <p>La accesoriedad solo se predica respecto motocicletas, ya que en el artículo 131, en donde se describen las multas por ciertas infracciones sólo a las motocicletas se les</p>
<p>procede, por mandato de la Ley con la inmovilización, lo que significa que un conductor de una motocicleta termina siendo sancionado por la misma conducta y los mismos hechos, dos veces pues termina pagando no solo el valor de la multa sino también el valor del traslado del vehículo y el parqueadero.</p> <p>Los siguientes apartes del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 demuestran que solo frente a motocicletas se procede con doble sanción, lo cual representa una vulneración del derecho a la igualdad ya que la inmovilización se realiza no hasta que se subsane la infracción sino hasta que se pague la multa (otra sanción) impuesta:</p> <p>D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o</p>	<p>la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>El literal D del artículo 131 desarrolla la inmovilización como una medida cautelar en favor de la autoridad de tránsito que le permite asegurar el cumplimiento de la multa, una situación que ha sido advertida por la Procuraduría desde el año 2010 como vulneradora de la libertad de circulación, el derecho al trabajo y a la libre escogencia de profesión u oficio que solo se aplica a un sector de la población que históricamente ha demostrado tener menos ingresos que los conductores de un vehículo de cuatro ruedas:</p> <p>Se debe reconocer que si bien es cierto que no todos los conductores deben sacrificar su mínimo vital y el de su familia, para pagar una multa, la mayoría de ellos sí está en esa circunstancia y, tratándose como se trata, de una norma general, la circunstancia anotada es crucial. Lo dicho se magnifica si se tiene en cuenta sólo a los motociclistas, pues en ese grupo de personas la mayoría tiene ingresos y recursos menores a los de los conductores de automóviles, y una buena parte de esa mayoría emplea su motocicleta como un elemento de trabajo, del cual se deriva ese sustento mínimo. La cláusula del Estado Social de Derecho, como lo reconoce la Corte en las Sentencias C-316 de 2002 y C-799 de 2003, obliga a todas las autoridades a hacer concretas las condiciones que permitan a las personas el ejercicio pleno de sus derechos fundamentales y el respeto de la dignidad humana en condiciones de igualdad, pues no puede el legislador soslayar la situación de penuria económica y debilidad manifiesta por la que atraviesa un sector de la población, imponiendo a su cargo además de onerosas sanciones pecuniarias, que no está en posibilidad de atender inmediatamente, sanciones accesorias que agraven su estado de iliquidez amenazando su subsistencia, como sucede en este caso. (Intervención Procurador General Sentencia C-885 de 2010⁵)</p> <p>⁵ Sentencia C-885 de 2010 Disponible haciendo click acá</p>

4. Contexto Socioeconómico de las Motocicletas

Las motocicletas se han convertido en medio de transporte predominante en Colombia debido a su economía en comparación a otros vehículos privados y versatilidad para cumplir funciones de transporte y trabajo. En Colombia el parque automotor está conformado por 17 millones de vehículos, donde el 60% son motos⁶ demostrando la preferencia de los ciudadanos por este medio de transporte privado.

El sector de las motocicletas es vital desde el punto de vista de los hogares y las empresas cuya dinámica de crecimiento en las últimas dos décadas ha sido exponencial. Se pasó de producir y vender 57.528 unidades en el año 2000 a producir a vender 576.360 unidades en 2018, un incremento del 900% aproximadamente⁷.

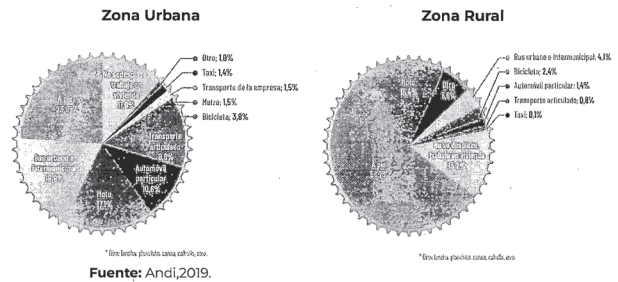
El nivel de demanda por este medio de transporte demuestra el arraigo con los hogares Colombianos, el 25,6% de los hogares tienen una motocicleta y a diario se realizan más de 50 millones de viajes diarios. Siendo los estratos 1 y 2 los principales compradores de este tipo de vehículo, representando el 54%⁸ del segmento de mercado.

La motocicleta se ha convertido no solo en un medio de transporte sino uno de inclusión social debido a que ha permitido generar nuevas alternativas de transporte y de ingresos, producto de la carencia existente en infraestructura del transporte público y fuentes de trabajo. Cerca del 78,4% de los compradores afirma que adquiere una motocicleta para transporte diario y el 19,1% por ser un medio para aumentar sus ingresos.

Ahora bien, la demanda de este medio transporte difiere entre zona urbana y rural como se muestra en la **Figura 1**. Mientras que en las ciudades ocupa el tercer lugar como medio de transporte, en zonas rurales es el segundo mecanismo. Demostrando que son los hogares vulnerables quienes optan por las motocicletas ante deficiencias en la red vial terciaria, la baja conectividad, bajos medios de movilidad.

⁶ <https://www.runt.com.co/runt-en-cifras/parque-automotor>
⁷ [http://www.andi.com.co/Uploads/Estudio%20Motos%202019%20\(1\).pdf](http://www.andi.com.co/Uploads/Estudio%20Motos%202019%20(1).pdf)
⁸ [http://www.andi.com.co/Uploads/Estudio%20Motos%202019%20\(1\).pdf](http://www.andi.com.co/Uploads/Estudio%20Motos%202019%20(1).pdf)

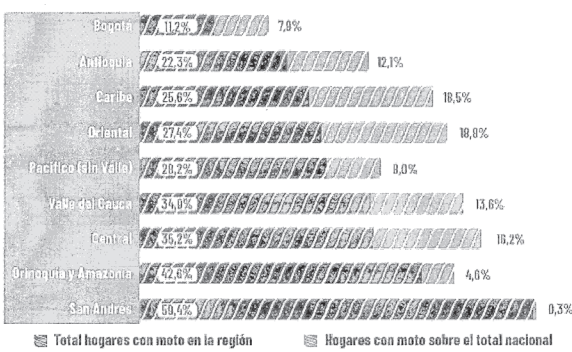
Figura 1. Medios de transporte para desplazarse al sitio de trabajo (2018).



En las zonas rurales el 56,7% se moviliza sin usar ningún medio de transporte, a pie, y el 13,2% no se desplaza porque trabaja en vivienda. La moto se convierte en el segundo medio de transporte con el 15,4% y por cerca de 10 puntos porcentuales por encima de los otros medios motorizados (bus urbano, intermunicipal y automóvil), demostrando así su relevancia en los hogares rurales.

En materia regional es importante analizar la tenencia de motocicletas por parte de los hogares debido a que existe una alta correlación entre este medio de transporte y el nivel de ingresos de las regiones, como se observa en la **Figura 2**, en las regiones más pobres del país la participación de los hogares con moto aumenta.

Figura 2. Hogares con Moto por Regiones del País

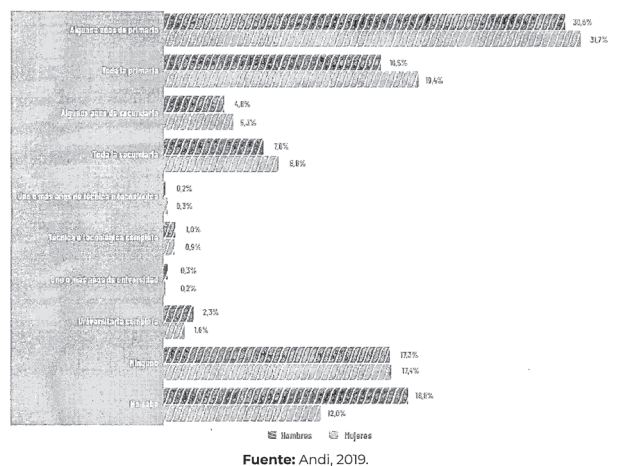


Fuente: Andi, 2019.

En Bogotá y Antioquia son las regiones más productivas del país en dichas regiones el porcentaje de hogares con motocicletas es en promedio del 16,75%, mientras que en San Andrés, Orinoquía y Amazonía dicho porcentaje se ubica en 5% en promedio. Es decir, que hay una diferencia de 34,25 puntos porcentuales entre las regiones más ricas y pobres que podrían ser explicados por las diferencias en acceso a recursos de las regiones para el desarrollo de infraestructura vial y transporte público.

Por su parte al nivel micro de los hogares la heterogeneidad de estos es un factor importante a tener en cuenta, cerca del 74,5% de los jefes de los hogares que tienen

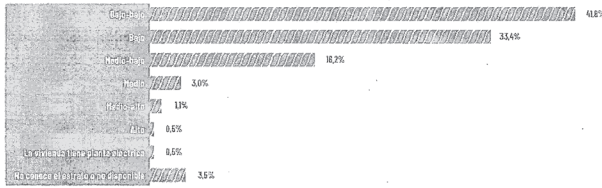
Figura 3. Nivel de Estudios de los Jefes de Hogares con Motocicletas, 2018.



Fuente: Andi, 2019.

La afirmación hecha anteriormente en relación al nivel de ingreso y tenencia de motocicletas es objetiva en el sentido de que el 41,8% de los propietarios de motocicleta son estrato bajo-bajo, el 33,4% de estrato bajo y el 16,2% del medio bajo. Es decir, los hogares con menores ingresos representan 91,4% de los hogares con moto (**Figura 4**).

Figura 4. Propietarios de motocicletas por estrato socioeconómico, 2018



Fuente: Andi, 2019.

Finalmente, es importante mencionar la percepción de los hogares frente a su nivel de vida en relación a su gasto, para el año 2018 indica que el 60,5% cuenta con ingresos para cubrir sólo sus gastos mínimos y el 30,9%⁹ afirman que no le alcanza, lo cual pone en evidencia la dura situación que afrontan los motociclistas a nivel nacional.

5. Desproporción en las medidas movilidad

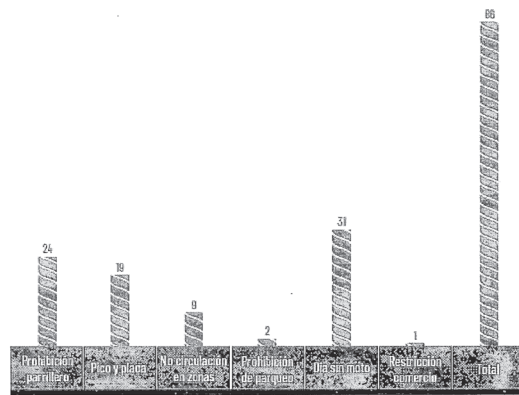
En la sección anterior se caracterizó al sector de las motocicletas desde su participación en el parque automotor, importancia a nivel industrial y su rol en el desarrollo de la locomoción de los hogares y medio de trabajo.

Sin embargo, en materia de regulación vial las variables anteriormente mencionadas parecen no tenerse en cuenta, debido a que las medidas de las distintas autoridades territoriales resultan desproporcionadas y con un alto costo para los motociclistas, que se suman a las multas e inmovilización que genera el código nacional de tránsito.

⁹ <http://www.andi.com.co/Uploads/Estudio%20Motos%202019%20f1.pdf>

En el año 2018 la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI) registró más de 86 restricciones en distintos municipios a las motocicletas que incluye distintas medidas que afectan el desplazamiento, sino el desarrollo del comercio. La principal restricción fue la prohibición del parrillero, seguido por el pico y placa (Figura 5). Medidas restrictivas que son tomadas sin suficiente evidencia científica que demuestren su eficacia.

Figura 5. Restricciones por Tipo Impuestas a la Motocicletas, 2018

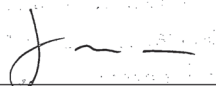


Fuente: Andi, 2019.

Finalmente, las motos son el principal objetivo de las autoridades para la obtención de recursos para tránsito a nivel municipal debido a que el código de tránsito permite su inmovilización en casos leves como se mencionó en la sección 3. Un

ejemplo de ello es Bogotá¹⁰, durante el primer semestre de 2022, el 57,8% de los vehículos inmovilizados y el 76% de vehículos en patios son motocicletas, convirtiéndose en una fuente inagotable de recursos para el distrito en detrimento de las familias de ingresos bajos y medios.

Cordialmente,


JOTA PE HERNÁNDEZ
 SENADOR
 PARTIDO ALIANZA VERDE

SENADO DE LA REPÚBLICA

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

El día 30 del mes Marzo del año 2023

se radicó en este despacho el proyecto de ley N° 301 Acto Legislativo N° _____, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: Jonathan Pulido

SECRETARIO GENERAL

¹⁰Derecho de Petición a la Secretaría de Movilidad de Bogotá, Número de Radicado 2022-1-3.51-001579

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 30 de marzo de 2023

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.301/23 Senado "**NO MAS ABUSOS A LAS MOTOS**" me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador JONATHAN FERNEY PULIDO HERNANDEZ. La materia de qué trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **SEXTA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – MARZO 30 DE 2023

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión **SEXTA** Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA NEGATIVA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 336 DE 2023 CÁMARA - 277 DE 2023 SENADO

por medio de la cual se humaniza la política criminal y penitenciaria para contribuir a la superación del estado de cosas inconstitucional y se dictan otras disposiciones.

<p style="text-align: right;">Bogotá, 29 marzo de 2023.</p> <p>Honorables Congresistas:</p> <p>FABIO RAÚL AMIN SALEME Presidente Comisión Primera Constitucional Permanente. Senado de la República.</p> <p>JUAN CARLOS WILLS OSPINA Presidente Comisión Primera Constitucional Permanente. Cámara de Representantes.</p> <p>Referencia: Informe de ponencia <u>NEGATIVA</u> al Proyecto de Ley No. 336 de 2023 Cámara - 277 de 2023 Senado "Por medio de la cual se humaniza la política criminal y penitenciaria para contribuir a la superación del estado de cosas inconstitucional y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Respetados Señores Presidentes:</p> <p>De conformidad por lo dispuesto en la Ley 5 de 1992 y dando cumplimiento a la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Primera del Senado de la República, como ponentes de esta iniciativa legislativa, nos permitimos rendir informe de ponencia <u>NEGATIVA</u> para primer debate al Proyecto de Ley No. 336 de 2023 Cámara - 277 de 2023 Senado "Por medio de la cual se humaniza la política criminal y penitenciaria para contribuir a la superación del estado de cosas inconstitucional y se dictan otras disposiciones", en los siguientes términos:</p> <p>El informe de ponencia contiene lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Antecedentes de la iniciativa. II. Objeto y contenido del Proyecto de Ley. III. Consideraciones de los ponentes. IV. Proposición. 	<p>I. Antecedentes de la iniciativa.</p> <p>El Proyecto de Ley No. 336/Cámara - 277/Senado por medio de la cual se "Por medio de la cual se humaniza la política criminal y penitenciaria para contribuir a la superación del estado de cosas inconstitucional y se dictan otras disposiciones" fue radicado en la Cámara de Representantes a inicios del año 2023 por el Ministerio de Justicia y el Derecho, el Ministerio del Interior y los siguientes Congresistas en calidad de autores H.S. César Augusto Pachón Achury, H.S. María José Pizarro Rodríguez, H.S. Isabel Cristina Zuleta López, H.S. Jael Quiroga Carrillo, H.S. Clara Eugenia López Obregón H.R. David Ricardo Racero Mayorca, H.R. William Ferney Aljure Martínez, H.R. Agmeth José Escaf Tijerino, H.R. Alfredo Mondragón Garzón, H.R. James Hermenegildo Mosquera Torres, H.R. Alirio Uribe Muñoz , H.R. Elizabeth Jay-Pang Díaz, H.R. Piedad Correal Rubiano, H.R. Norman David Bañol Álvarez, H.R. Heraclito Landínez Suárez, H.R. Luz María Múnera Medina , H.R. Leider Alexandra Vásquez Ochoa , H.R. Pedro José Suárez Vacca, H.R. Andrés David Calle Aguas, H.R. Jorge Alejandro Ocampo Giraldo.</p> <p>El 06 de febrero de 2023 mediante Decreto No. 0160 el Gobierno Nacional convocó al Congreso de la República a sesionar de manera extraordinaria e incluyó en la lista de asuntos legislativos a considerar el Proyecto de Ley No. 336/Cámara -277/Senado por medio de la cual se "Por medio de la cual se humaniza la política criminal y penitenciaria para contribuir a la superación del estado de cosas inconstitucional y se dictan otras disposiciones".</p> <p>En la Cámara de Representantes fueron designados como ponentes para primer debate los HH.RR: Juan Carlos Wills Ospina, Juan Carlos Lozada Vargas, Pedro José Suárez Vacca (Coordinadores), Catherine Juvinao Clavijo, Ana Paola García Soto, Oscar Rodrigo Campo Hurtado, Jose Jaime Uscategui, James Hermenegildo Mosquera Torres, Marelen Castillo Torres y Luis Alberto Alban Urbano.</p> <p>El 9^o y el 22 de febrero² se llevaron a cabo 2 audiencias públicas en las que se expusieron las diferentes críticas al Proyecto de Política Criminal. En éstas, se presentaron diferentes visiones del proyecto, contando con la participación del Ministro de Justicia, Néstor Iván Osuna, delegados del ministerio de educación, Senadores y Representantes a la Cámara y algunos miembros de la Comisión Accidental de Seguimiento, Vigilancia y Control Sistema Penitenciario y Carcelario, funcionarios públicos, académicos, miembros de la sociedad civil y personas privadas de la libertad y funcionarios de la Policía.</p> <p>El 13 de febrero de 2023 el Gobierno Nacional radicó mensaje de urgencia a la iniciativa con el fin de adelantar el primer debate de manera conjunta entre las</p> <p>¹ https://www.youtube.com/watch?v=NrGkyvypgcE ² https://www.youtube.com/watch?v=QWK-lFz8uA</p>
--	---

<p>Comisiones Constitucionales primera de la Cámara de Representantes y del Senado de la República.</p> <p>El día 15 de febrero de 2023 el Ministro de Justicia y del Derecho, Nestor Iván Osuna Patiño; y el Ministro del Interior, Alfonso Prada Gil radicaron mensaje de urgencia al Proyecto de Ley No. 277 de 2023 Senado – 336 de 2023 Cámara "Por medio de la cual se humaniza la política criminal y penitenciaria para contribuir a la superación del Estado de cosas inconstitucional y se dictan otras disposiciones", con el fin de que se dispusiera la deliberación conjunta en las Comisiones Primeras Constitucionales Permanentes del Senado de la República y la Cámara de Representantes.</p> <p>El 22 de febrero, en la segunda audiencia, Juan Carlos Wills Ospina, presidente de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes, manifestó su inconformismo de establecer el mensaje de urgencia por la debilidad del debate.</p> <p>Mediante Resolución 216 del 24 de febrero de 2023, la Mesa Directiva del Senado de la República autorizó a las Comisiones Primeras Constitucionales Permanentes del Senado de la República y la Cámara de Representantes para sesionar conjuntamente, con el fin de estudiar y dar primer debate al Proyecto de Ley No. 277 de 2023 Senado – 336 de 2023 Cámara "Por medio de la cual se humaniza la política criminal y penitenciaria para contribuir a la superación del Estado de cosas inconstitucional y se dictan otras disposiciones".</p> <p>En marzo de 2023 los Honorables Representantes Juan Carlos Wills, H.R. Julio Cesar Triana; H.R. Luis Eduardo Díaz Mateus; H.R. Juan Daniel Peñuela; H.R. Juan Manuel Cortés; H.R. Andrés Felipe Jiménez; H.R. Ruth Amelia Caycedo; H.R. Víctor Andres Tovar; H.R. Delcy Esperanza Isaza; H.R. Adriana Carolina Arbelaez; H.R. Astrid Sánchez Montes; Jorge Eliécer Tamayo; H.R. Oscar Rodrigo Ocampo; H.R. Oscar Sánchez; H.R. Alvaro Leonel Rueda; H.R. Jorge Mendez Hernández; H.R. Hernán Darío Cadavid; H.R. Marelen Castillo; H.R. José Uscátegui; H.R. Diógenes Quintero y H.R. Juan Carlos Losada radicaron en la Presidencia de la República una misiva en donde solicitaban el retiro del mensaje de urgencia por considerar que limitaba el tiempo en el que se podía dar el debido debate y discusión de la iniciativa legislativa. A la fecha de radicación de esta ponencia no hay respuesta alguna.</p> <p>El 16 de marzo de 2023 fueron designados como ponentes los Senadores de la Comisión Primera del Senado de la República María José Pizarro (Coordinadora), Alfredo Deluque Zuleta, Alejandro Vega Pérez, Jorge Enrique Benedetti Martelo, Julián Gallo Cubillos, Jonathan Pulido Hernandez, Juan Carlos García Gómez y Paloma Valencia Laserna.</p>	<p>II. Objeto y contenido del Proyecto de Ley.</p> <p>El Proyecto de Ley tiene como objeto principal reformar el marco normativo e institucional en materia penal y de la ejecución de las penas con la finalidad de resolver el estado de cosas inconstitucional en materia carcelaria y adecuar el sistema a los estándares constitucionales y a las reglas mínimas de las Naciones Unidas para el tratamiento de los reclusos, humanizar las penas fortaleciendo el enfoque restaurativo y mejorar la eficiencia del sistema penitenciario y carcelario.</p> <p>La iniciativa cuenta con 5 Capítulos que establecen modificaciones al Código Penal (Capítulo II), el Código de Procedimiento Penal (Capítulo III), el Código Penitenciario y Carcelario (Capítulo IV), y otras disposiciones (Capítulo V). Así pues, el segundo capítulo (art. 2 - art. 24) expone modificaciones al Código Penal, en especial, que la pena privativa de la libertad pasa a no exceder de 60 años a 40 años. Además, se abstiene al juez para que no imponga como pena principal de multa en los casos que acompaña a la pena de prisión, cuando considere que no es proporcional, necesaria, racional o cuando se advierta o se demuestre que la persona condenada tiene una situación socioeconómica que imposibilitará el pago de la misma.</p> <p>También, se concede la prisión domiciliaria en los delitos que tengan como pena mínima ya no 8 años sino de 12 años. Entre otras modificaciones, se amplía la suspensión de la ejecución de la pena a condenas de 4 a 6 años.</p> <p>El tercer capítulo (art. 25 - art. 34) realiza modificaciones al Código de Procedimiento Penal. Entre estas, se encuentra la del artículo 25 que establece que las personas capturadas en flagrancia, si aceptan cargos, podrán reducir su pena en un 50%, hoy solo se les permite reducir en el 25%. Adicionalmente, la medida de aseguramiento no privativa de la libertad, va a proceder en todos los delitos cuya pena sea inferior a 8 años, hoy en día aplica a penas cuyo mínimo sea de 4 años, es decir, más personas accederán a la medida. Otra de las modificaciones que se presentan, es que el principio de oportunidad va a aplicar en los delitos que no excedan como mínimo de pena de 6 años a los que no excedan mínimo de 8 años.</p> <p>El cuarto capítulo (art. 35 - 78) modifica algunos artículos del Código Penitenciario y Carcelario sobre la flexibilidad de permisos a las personas privadas de la libertad. Se permite que los fines de semana y los días festivos los reclusos estudien y trabajen con el fin de que puedan reducir más la pena. Además, se reducen las sanciones por las faltas cometidas dentro de la cárcel. Se elimina la sanción de la pérdida de redención de la pena por 120 días por escaparse. También, se permite acceder al permiso de salida de la cárcel por 72 horas, porque hoy se exige haber cumplido el 33% de la pena y ahora quieren que sea solo el 25%.</p>
<p>Por último, el quinto capítulo (art. 79 - art. 83) incluye los demás beneficios para los privados de la libertad como la eliminación de su antecedente judicial para aquellas personas con la pena suspendida, libertad condicional o en franquicia preparatoria aún cuando su condena esté vigente.</p> <p>III. Consideraciones de los ponentes.</p> <p>1) El proyecto pretende una transformación estructural de la política criminal colombiana que debilita la sanción del crimen y atenta contra la seguridad ciudadana.</p> <p>La política criminal desde su definición jurisprudencial advoca dos funciones principales, primero, la forma en la que un Estado soberano hace frente a las conductas sociales individuales y colectivas que merecen ser objeto de reproche judicial y segundo, la manera en que institucionalmente se garantiza la protección de los intereses del Estado y de los derechos de sus ciudadanos y residentes.</p> <p>Así lo ha expresado la Corte Constitucional en Sentencia C-936 de 2010:</p> <p>La noción de "política criminal" ha sido definida por la Corte, como "el conjunto de respuestas que un Estado estima necesario adoptar para hacerle frente a conductas consideradas reprochables o causantes de perjuicio social con el fin de garantizar la protección de los intereses esenciales del Estado y de los derechos de los residentes en el territorio bajo su jurisdicción". La jurisprudencia constitucional ha reconocido así mismo que la política criminal puede ser articulada por el Legislador a través de la expedición de normas. En este sentido indicó que: "la legislación penal es manifestación concreta de la política criminal del Estado", y que "la decisión política que determina los objetivos del sistema penal y la adecuada aplicación de los medios legales para luchar contra el crimen y alcanzar los mejores resultados, se plasma en el texto de la ley penal" (subrayado fuera del texto)</p> <p>En Sentencias T-388 de 2013 y T-762 de 2015 la Corte Constitucional ha sido enfática en determinar que la política criminal nacional debe ser reflexiva pero sobre todo coherente con una política de seguridad que contribuya a la protección de los bienes jurídicos protegidos y a los derechos humanos colectivos e individuales.</p> <p>El Consejo Superior de Política Criminal ha entendido en ese sentido que la política criminal del Estado debe estar subordinada a las políticas de seguridad ciudadana valiéndose del sistema penal y en especial de la privación de la libertad como las medidas principales para resolver los problemas de la criminalidad. Por esta razón uno de los indicadores de la efectividad de la implementación de la política criminal</p>	<p>son los índices de seguridad ciudadana y de comisión de delitos cuya reducción debería ser el resultado concreto perseguido por este Proyecto de Ley.</p> <p>Sin embargo el resultado concreto que persigue esta iniciativa es la descongestión de los cupos carcelarios mediante la adopción de medidas que pueden significar una falta de rigidez en la sanción y persecución del crimen ya que como se demuestra a continuación el proyecto: 1) articula una serie de beneficios que han sido reconocidos por el ejecutivo como "premios"; 2) abre la puerta a que condenados por narcotráfico accedan a beneficios; 3) hará más difícil la imposición de la medida preventiva aún cuando se captura en flagrancia; 4) dificultará la investigación y sanción de las infiltraciones de grupos ilegales en las protestas sociales; 5) propone la detención domiciliaria como el ideal, desconociendo la realidad técnica de los mecanismos de vigilancia; 6) modifica la definición de las cárceles y 7) Renuncia a la persecución estatal de delitos que protegen derechos fundamentales.</p> <p>1.1. El Proyecto de Ley articula una serie de beneficios que han sido reconocidos por el ejecutivo como "premios"</p> <p>El pasado 8 de agosto de 2022³ el Ministro de Justicia, Néstor Osuna, afirmó que se pueden brindar beneficios a las personas privadas de la libertad o pensar en su excarcelamiento. Enfatizó que si bien en la actualidad existen beneficios penales por ley, se han ido eliminando porque se tiene una visión muy radical sobre los mismos. Así pues, el Ministro resalta que con las medidas actuales de la tecnología se puede tener la certeza de que las personas no evadirán la justicia y que por ende, se pueden brindar los beneficios.</p> <p>En todo caso, hacer esta serie de afirmaciones, resultan contrarias a la realidad de los mecanismos de vigilancia (tema que se abordará en detalle más adelante) y del sistema penal colombiano. Con la excusa de la humanización no se puede dar paso a la impunidad implementando rebajas, permisos y demás medidas para premiar finalmente a delincuentes, a personas que están cumpliendo una condena justamente por quebrantar el ordenamiento legal colombiano y con ello el orden social justo.</p> <p>Este proyecto, y por ende el gobierno, está enfocado en materializar las funciones de la pena de reinserción y protección al condenado, pero está pasando por alto la prevención general y la retribución justa previstas en el artículo 4 del Código Penal, funciones igual de importantes y que deben ser garantizadas. No habrá prevención</p> <p>³ https://youtu.be/P0NMFGdljg?e=655</p>

ni retribución cuando se concedan los siguientes beneficios/premios a los delincuentes.

- Primer "premio": La posibilidad de rebajar la pena hasta en un 50% aún si se capturó en flagrancia.

El artículo 25 del Proyecto de Ley pretende que se derogue el parágrafo del artículo 301 de la Ley 906 de 2004 que elimina la posibilidad de una rebaja de hasta el 50% cuando el procesado es capturado en flagrancia y decide aceptar cargos. El artículo expresa:

PARÁGRAFO. La persona que incurra en las causales anteriores sólo tendrá ¼ del beneficio de que trata el artículo 351 de la Ley 906 de 2004

En ese sentido, si hoy una persona capturada en flagrancia decide aceptar cargos en la audiencia de formulación de imputación, en función de la interpretación sistemática que debe hacerse con el artículo 351, sólo podrá acceder al 25% de la rebaja de la pena. Eliminar el parágrafo significa, sin mayor dilación, que las personas que sean capturadas en flagrancia podrán acceder, pese a ser sorprendidos en la ejecución de la conducta, hasta al 50% de la reducción de la pena, tal y como lo establece el artículo 351 de la Ley 906 de 2004.

ARTÍCULO 351. *Modalidades.* La aceptación de los cargos determinados en la audiencia de formulación de la imputación, comporta una rebaja hasta de la mitad de la pena imponible, acuerdo que se consignará en el escrito de acusación.

- Segundo "premio" la eliminación de las sanciones al mal comportamiento dentro de los establecimientos penitenciarios.

El artículo 61 del texto radicado para consideración del Congreso de la República plantea una modificación a las sanciones que se imponen a las personas privadas de la libertad cuando tienen mal comportamiento dentro de los establecimientos carcelarios.

La permanencia en dichos establecimientos tiene como finalidad la resocialización de la persona y por ende la modificación de su conducta para que sea compatible con los valores e ideales de la sociedad, de ahí que sea completamente válido y esperado que el comportamiento en los centros de reclusión sea moldeado y modificado para bien de la persona reclusa y de la sociedad, por tal razón el artículo 123 de la Ley 65 de 1993 establece las sanciones a las faltas leves dentro de los sitios de reclusión.

- Cuarto "premio" los condenados por delitos de lesa humanidad, crímenes de guerra y corrupción podrán acceder a beneficios de los que actualmente se encuentran excluidos.

Los parágrafos de los artículos 71 y 72 del proyecto en cuestión, habilitan a las personas reincidentes o condenadas por:

- Crímenes de guerra
- Genocidio
- Delitos de lesa humanidad
- Delitos contra el DIH
- Corrupción

a acceder a los beneficios de salida por 72 horas y salida los fines de semana sin vigilancia, previo el cumplimiento de un porcentaje de la pena. Esta medida es grosera, desmedida y atenta contra el ordenamiento nacional e internacional aplicable en virtud del artículo 93 de la Constitución, así como en contra de la naturaleza de la resocialización.

La gravedad y el grado de afectación de los bienes jurídicamente protegidos que se buscan tutelar con la positivización de las primeras cuatro conductas enlistadas y las sanciones de las mismas, es la razón por la cual no se deben conceder este tipo de beneficios pues estos delitos tienen un grado superior de antijuridicidad material y no tendría justificación humana y digna permitirles beneficio alguno.

Por otra parte, que el gobierno quiera concederle favores a los corruptos a través de un proyecto que busca "humanizar", tampoco tiene una justificación político criminal, más si se tiene en cuenta que la lucha contra la corrupción en Colombia es permanente, álgida y es una deuda que el Estado tiene con el país. Conceder beneficios a esta clase de criminales es solo una muestra de que el proyecto tiene intenciones muy distintas a la resocialización y protección de las personas privadas de la libertad.

- Quinto "premio" se van a facilitar los traslados.

El artículo 46 pretende la modificación del artículo 75 de la Ley 65 de 1993 que establece de manera taxativa las causales de traslado de las personas privadas de la libertad. En ellas se establece que el traslado procede por motivos de salud cuando el motivo es certificado por el médico legista mientras que la redacción propuesta por el Gobierno Nacional y su bancada legislativa pretende ampliar esa posibilidad de certificación a cualquier médico tratante, lo que puede representar una modalidad de corrupción que facilite a cualquier médico certificar situaciones de salud que podrían ser ajenas a la realidad.

Según este artículo, por la comisión de faltas leves los reclusos tendrán la suspensión del derecho de visitas de 10 días y la pérdida del derecho a la redención de la pena de mínimo 60 y máximo 120 días. De igual manera, el artículo establece que la mala conducta de un recluso dentro del establecimiento penitenciario será causal para que el juez de ejecución de penas niegue la concesión de algún beneficio administrativo.

La modificación que plantea el artículo 61 del Proyecto comprende la reducción de las visitas de 10 a solo 5 días y de la pérdida del derecho de redención de la pena a solo un mínimo de 15 días y un máximo de 60 días, eliminando el agravio o el irrespeto a otro recluso como falta y considerando que la mala conducta ya no será determinante para la negación de cualquier beneficio administrativo.

Esa modificación va a dificultar la función resocializadora de la pena ya que las entidades a cargo del sistema penitenciario y carcelario requieren tener las herramientas jurídicas necesarias que, en función del principio de legalidad, les permita sancionar las conductas indebidas al interior de los establecimientos para poder modificar la conducta de las personas reclusas.

- Tercer "premio": Facilidades de acceso a los permisos para salir de la cárcel aún mientras están condenados.

Los artículos 147 y ss. de la Ley 65 de 1993 (Código Penitenciario y Carcelario) establecen los requisitos para acceder a los beneficios administrativos de salida de 72 horas sin vigilancia y de salida los fines de semana sin vigilancia. Uno de los requisitos objetivos señalados por la Ley es el cumplimiento y la permanencia de un mínimo de tiempo en el establecimiento carcelario para poder acceder al beneficio.

La redacción actual de la Ley 65 de 1993 indica que para acceder al beneficio de salida de la cárcel sin vigilancia por 72 horas, se requiere haber cumplido con el 33% de la pena y para los fines de semana el mínimo exigido es el 80% de la pena. Los artículos 71 y 72 de la iniciativa radicada pretenden disminuir al 25% el mínimo para acceder a la salida de 72 horas y a un 40% el mínimo exigido para poder salir los fines de semana.

Esta reducción injustificada, resulta por demás preocupante si se tiene en cuenta que, según datos recopilados del INPEC por la fundación objetivo cero, en el año 2022 se fugaron 135 personas a las que se les había concedido el beneficio administrativo de salida sin vigilancia por 72 horas. Ampliar el margen de acceso a estos permisos muy seguramente ampliará la estadística de fuga y el gobierno no propone nada para hacerle frente a dicha situación, es como si poco o nada le importara que los condenados cumplan la pena impuesta justa y legalmente.

Se crea una causal nueva que responde a la descongestión del hacinamiento carcelario de un establecimiento específico. Sin embargo, cuando se revisa el estado actual del hacinamiento de la población privada de la libertad encontramos un déficit de capacidad total 17.354⁴ cupos en los centros de reclusión del orden nacional. Intuitivamente esta situación conlleva a concluir que los traslados de presos no resuelven el problema general, más aún cuando solo 21² establecimientos de reclusión tienen disponibilidad de cupos y en promedio se tienen 92 cupos libres, lo cual genera en una política esteril a nivel nacional.

Cuando se analiza a nivel regional encontramos que todas las regiones tienen un nivel de hacinamiento positivo y mayor a dos dígitos, lo cual implica que ningún traslado dentro de la región o entre regiones resuelve el problema de hacinamiento.

Gráfica 1. Población Intramural por Región

Región	Población	Capacidad	Hacinamiento (%)
Central	~35,000	~21,000	16.4%
Occidente	~20,000	~8,000	24.7%
Norte	~10,000	~4,500	22.8%
Noroeste	~12,000	~2,500	50.6%
Oriente	~10,000	~5,500	18.4%
Viejo Caldas	~10,000	~11,000	9.5%

Fuente: INPEC. Elaboración propia

- Sexto "premio" se van a eliminar los antecedentes judiciales antes de que la persona termine de cumplir su pena.

La normativa penal actual en concordancia con las estipulaciones propias del derecho al habeas data determinan que una vez la persona cumple su pena y transcurren 5 años su antecedente judicial queda eliminado de las bases de datos.

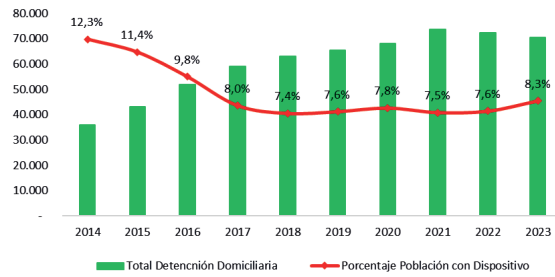
Esto responde a la información que deben tener todos los ciudadanos, en especial quienes son empleadores, de los antecedentes delictivos de las personas que

⁴ Estadísticas INPEC
² Derecho de petición INPEC indicado como oficio No. 2023EE0035317 (27/02/2023)

<p>objetivamente fueron condenados por la justicia ordinaria penal y que cumplieron con un determinado tiempo de reclusión.</p> <p>La propuesta presentada en este proyecto de ley es modificar la publicación de dichos antecedentes criminales bajo la percepción de que son una medida discriminatoria contra quienes han cumplido una decisión penal, sin embargo, la redacción de los artículos 78 y 79 amplía drásticamente el beneficio de eliminación de antecedentes, no solo a quienes hayan cumplido la pena sino a quienes se les haya concedido el beneficio de suspensión de la pena, libertad condicional o franquicia preparatoria, fases en las que aún se está en cumplimiento de la condena.</p> <p>Si bien, en desarrollo del derecho al buen nombre y del Habeas Data se entiende que los antecedentes se eliminen una vez el condenado cumpla su condena, no tiene justificación alguna que la procedencia de otros beneficios o subrogados penales den lugar a la eliminación. De hecho, la misma Constitución Política en su artículo 248 consagra la figura de los antecedentes penales pues, su importancia es tal que, como lo ha dicho la misma Corte Constitucional en sentencia T-509 de 2020 son "una especie de dato personal negativo al representar situaciones no queridas, perjudiciales, socialmente reprobadas o simplemente desfavorables" y "constituyen información pública, al estar permitido conocer algunos aspectos propios del proceso penal" información pública que el Estado no tiene derecho a ocultar a la sociedad cuando el condenado sigue en cumplimiento de su condena.</p> <p>1.2. El Proyecto de Ley abre la puerta a que condenados por narcotráfico accedan a beneficios</p> <p>El artículo 8 del proyecto de ley bajo estudio, que modifica el artículo 63 del Código Penal, habilita la posibilidad de suspender la pena para condenados por tráfico, fabricación o porte de estupefacientes, destinación ilícita de bienes muebles o inmuebles y tráfico de sustancias para el procesamiento de narcóticos, siempre que se trate de pequeños agricultores de cultivos ilícitos que estén en situación de pobreza y que hagan parte del PNIS; el artículo 11, por su parte, modifica el artículo 68A del Código Penal y permite la procedencia de beneficios y subrogados penales a ese mismo grupo de condenados.</p> <p>Sin embargo, la forma en la que está planteado dicho beneficio, promueve el narcotráfico y constituye un incentivo perverso para los narcotraficantes y organizaciones criminales que instrumentalizan campesinos.</p> <p>Consideramos que aplicar la suspensión condicional de la pena frente y conceder beneficios y subrogados penales a los condenados por delitos como el tráfico, fabricación o porte de estupefacientes (artículo 376 del C.P.) y tráfico de sustancias para el procesamiento de narcóticos (artículo 382 del C.P.), que no son propios de</p>	<p>pequeños agricultores, terminaría por favorecer a las estructuras que se escudan en esa figura, para el desarrollo de sus actividades criminales.</p> <p>Es reprochable que, aún sabiendo todo el daño que el narcotráfico le ha hecho al país, el gobierno pretenda premiarlos, excusándose en la supuesta humanización y otorgarles una serie de beneficios que no tienen justificación en la política criminal y aún menos en la lucha contra el narcotráfico.</p> <p>1.3. El Proyecto de Ley elimina los agravantes para delitos cometidos contra niños, niñas y adolescentes</p> <p>Mediante la derogatoria del artículo 103 A del Código Penal, el proyecto de ley sub examine plantea la eliminación de las circunstancias de agravación para delitos de homicidio y homicidio agravado cometidos contra menores de 18 años; en la práctica, esto se traduce en una disminución de las penas a imponer en estos casos.</p> <p>1.4 El Proyecto de Ley amplía la posibilidad de conceder medidas no privativas de la libertad a todos los delitos cuyo mínimo de la pena sea de 8 años.</p> <p>El artículo 315 de la Ley 906 de 2004 impone como requisito objetivo para la imposición de medidas no privativas de la libertad, es decir aquellas que no van a significarle al detenido ni prisión domiciliaria ni intramural, que el mínimo de la pena señalada no exceda de los 4 años.</p> <p>La redacción propuesta en el artículo 28 radicado propone que se amplíe de 4 a 8 años el mínimo de la pena para que pueda decretarse una medida no privativa de la libertad en delitos querellantes o en delitos que tengan como mínimo de la pena 8 años.</p> <p>Eso significa que los siguientes delitos, pese a ser capturados en flagrancia, no tendrán que ir a la cárcel ni a casa por cárcel mientras se resuelve la responsabilidad penal de los indiciados:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Del tráfico de personas - Utilización ilícita de equipos transmisores o receptores - Acceso carnal abusivo con menor de catorce años - Acceso carnal o acto sexual abusivos con incapaz de resistir - Estimulo a la prostitución de menores - Turismo sexual - Maltrato por descuido, negligencia o abandono en persona mayor de 60 años - Estafa - Corrupción privada
<ul style="list-style-type: none"> - Administración desleal - Defraudación a los derechos patrimoniales de autor - Violación a los mecanismos de protección de los derechos patrimoniales de autor y otras defraudaciones - Uso de documento falso - Usurpación de marcas y patentes - Ejercicio ilícito de actividad monopolística de arbitrio rentístico - Contrabando - Favorecimiento de contrabando de hidrocarburos o sus derivados - Amenazas - Perturbación en servicio de transporte colectivo u oficial - Corrupción de alimentos, productos médicos o material profiláctico - Fraude al sufragante - Corrupción de sufragante - Voto fraudulento - Alteración de resultados electorales - Ocultamiento, retención y posesión ilícita de cédula. - Denegación de inscripción. - Financiación de campañas electorales con fuente - Violación de los topes o límites de gastos en las campañas electorales - Omisión de información del aportante - Conclusión. - Tráfico de influencias de particular. - Omisión de denuncia de particular. - Falso testimonio. - Receptación. - Favorecimiento de la fuga - Fraude procesal - Amenazas a testigo <p>1.5. El Proyecto de Ley dificultará la investigación y sanción de las infiltraciones de grupos ilegales en las protestas sociales.</p> <p>El artículo 21 y 22 del texto radicado para discusión del Congreso de la República pretende excluir los delitos de terrorismo y concierto para delinquir de aquellas conductas que puedan llegarse a cometer en el ejercicio del derecho a la protesta social.</p> <p>La protesta social es un derecho fundamental que requiere todas las garantías para su ejercicio, incluida la intervención estatal que permita la consolidación del</p>	<p>pacifismo de las jornadas de protesta. Esa intervención no solo es valorada en términos de intervención de la fuerza pública sino también en los escenarios de investigación y judicialización de las conductas delictivas que pueden ponerse de presente en el ejercicio de las protestas.</p> <p>Las protestas sociales son un derecho fundamental más no así un estado constitucional de excepción que le doblegue al Estado a ceder su soberanía de investigación y sanción de conductas delictivas.</p> <p>Considerar que las conductas delictivas cometidas dentro del marco de la protesta social no van a ser consideradas como terrorismo o concierto para delinquir va a dificultar que se investigue la participación de grupos armados al margen de la Ley que inescrupulosamente han aprovechado los escenarios de movilización ciudadana para cometer delitos en contra de la Institucionalidad del Estado y de otros ciudadanos tal y como ha quedado reportado, al menos en investigaciones, en los últimos casos de movilización social.</p> <p>1.6. El Proyecto de Ley propone la detención domiciliaria como el ideal desconociendo la realidad técnica de los mecanismos de vigilancia</p> <p>Las modificaciones realizadas por el Proyecto de Ley al Código Penal y al Código de Procedimiento Penal permiten inferir que uno de los objetivos es ratificar la detención domiciliaria como el modelo de detención ideal que no congestiona los establecimientos carcelarios y que no significan mayor costo administrativo para el Estado. Esto se infiere por cuanto el artículo 5 amplía el beneficio de casa por cárcel para delitos que tengan como un mínimo de prisión 12 años, generando un espectro de 4 años de mínimo punible en el que los siguientes delitos podrán acceder al beneficio de la detención domiciliaria:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hurto calificado - Contrabando - Defraudación a las rentas de aduana - Apoderamiento o alteración de sistemas de identificación - Receptación - Destinación ilegal de combustibles - Administración de recursos relacionados con actividades terroristas. - Fabricación, tráfico y porte de armas de fuego o municiones - Uso, construcción, comercialización y/o tenencia de semisumergibles o sumergibles - Perturbación del certamen democrático - Acuerdos restrictivos de la competencia - Amenazas a testigo

- Ocultamiento, alteración o destrucción de elemento material probatorio

Gráfica 2. Población en detención domiciliaria y porcentaje de población con dispositivo tecnológico de vigilancia



Fuente: INPEC, Elaboración Propia

La población en detención domiciliaria ha crecido a una tasa promedio de 8% en los últimos 10 años. Sin embargo, se observa que el porcentaje de la población con dispositivo móvil ha presentado un descenso significativo entre 2014 y 2018, posteriormente se observa un estancamiento de la población con dispositivo electrónico. Esto cambió en el porcentaje de la población con dispositivo se debe a que se ha optado por aumentar la práctica de detención domiciliaria pero no la adquisición de dispositivos necesarios para la vigilancia y control, situación que se agravaría con la entrada en vigencia de este proyecto de ley.

Estas limitaciones hacen inviable la adopción de la prisión domiciliaria como la regla general a las detenciones y condenas en el ordenamiento jurídico colombiano, máxime si se observan las cifras reportadas por el INPEC y recopiladas por la Fundación Objetivo Cero en donde se reportan 1221 personas fugadas en detención domiciliaria durante el año 2022 y un aumento del 156% de las fugas de personas en detención domiciliaria en los últimos 5 años.

1.7. El Proyecto de Ley modifica la definición de las cárceles

La clasificación de los establecimientos carcelarios en el territorio nacional y que está definida en la Ley 65 de 1993, se desarrolla en función de los niveles de seguridad de los establecimientos carcelarios que son ocupados por personas privadas de la libertad que posterior a un examen de individualización y perfilamiento son enviadas a establecimientos específicos a cumplir su pena.

La propuesta presentada pretende transformar la definición de los establecimientos carcelarios para que ya no sea en función de los niveles de seguridad sino de las fases de preparación para la libertad de los detenidos generando una ambigüedad legislativa respecto los establecimientos considerados de máxima seguridad.

En los artículos 37 y 38 del Proyecto de Ley se propone la clasificación de las cárceles por niveles 1, 2, 3 y 4. Así pues, el Nivel 1 hace referencia a los establecimientos de fase interna de preparación para la libertad de las personas privadas de la libertad que por su perfil criminal o por la gravedad del delito, requieren condiciones de alta seguridad o las personas privadas de la libertad que corran peligro de la vulneración de su integridad por otros reclusos.

El Nivel 2 por su parte, se refiere a los establecimientos preparados para brindar la fase interna de preparación para la libertad, son aquellos que detienen preventivamente a personas que no ofrezcan especiales riesgos de seguridad, lo que hoy en día se cataloga como periodo cerrado (alta seguridad). El Nivel tres tiene que ver con los establecimientos preparados para brindar la fase intermedia de preparación para la libertad, las que se encuentran hoy catalogadas como periodo semiabierto (mediana seguridad). Por último, el Nivel cuatro se refiere a establecimientos preparados para albergar la fase externa de preparación para la libertad o las personas clasificadas en periodo abierto (mínima seguridad).

Por las modificaciones propuestas a la Ley 65 se infiere que las cárceles de máxima seguridad ahora serán las cárceles de nivel 1, sin embargo esas cárceles serán aquellas en donde estarán reclusos quienes apenas están iniciando su tratamiento penal, no necesariamente personas con perfiles altamente peligrosos ni condenados por delitos considerados graves contra la sociedad.

En ese sentido no queda claro que las cárceles de nivel 1 tengan la infraestructura y el personal que demanda un establecimiento penitenciario de alta seguridad, ni las de nivel 2 ni ninguna de ningún nivel, por lo que se podría estar ante la eliminación normativa de los establecimientos carcelarios de máxima seguridad.

El hecho de que los establecimientos penitenciarios no estén organizados en función de la seguridad contraviene las Reglas Mínimas de las Naciones Unidas para el

tratamiento de los reclusos, conocidas como reglas Nelson Mandela⁶ ya que la regla 89.2 establece:

Los establecimientos penitenciarios no deben adoptar las mismas medidas de seguridad con respecto a todos los grupos de reclusos. **Convendrá establecer diversos grados de seguridad conforme a lo que sea necesario para cada grupo.** Los establecimientos de régimen abierto, en los cuales no existen medios de seguridad física contra la evasión y se confía en la autodisciplina de los reclusos, proporcionan por este mismo hecho a determinados reclusos cuidadosamente elegidos las condiciones más favorables para su reeducación.

1.8. El Proyecto de Ley renuncia a la persecución penal del Estado a delitos tipificados que protegen garantías y derechos fundamentales.

- Delitos que protegen la libertad religiosa.

Con la finalidad de humanizar la política criminal y descongestionar los cupos carcelarios de los establecimientos de detención el artículo 14 del Proyecto elimina los delitos contra el sentimiento religioso y el respeto a los difuntos que tienen como finalidad proteger la libertad de cultos consagrada el artículo 19 de la Constitución Política y que protege a más del 85% de la población colombiana que manifestó en el año 2021 profesar algún tipo de fe⁷.

Según el artículo 2 de la Ley 133 de 1994 el Estado si bien no es confesional tampoco es ateo o agnóstico ni "indiferente ante los sentimientos religiosos de los colombianos", en ese sentido el Estado está obligado a proteger las creencias en pro del bien común y renunciar a perseguir los delitos que existen en contra de las creencias religiosas no es una forma de protección que de resultados:

Artículo 2º Ley 133 de 1994.- Ninguna Iglesia o Confesión religiosa es ni será oficial o estatal. Sin embargo, el Estado no es ateo, agnóstico, o indiferente ante los sentimientos religiosos de los colombianos.

El Poder Público protegerá a las personas en sus creencias, así como a las Iglesias y confesiones religiosas y facilitará la participación de éstas y aquellas en la consecución del bien común. De igual manera, mantendrá relaciones armónicas y de común entendimiento con las Iglesias y confesiones religiosas existentes en la sociedad colombiana.

También está obligado el Estado a proteger los cultos en razón al artículo 18 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos que establece:

⁶ Reglas Nelson Mandela. Disponibles haciendo [clic acá](#)

⁷ Encuesta de cultura política 2021 DANE. Disponible haciendo [clic acá](#)

Artículo 18 Declaración DDHH. Toda persona tiene derecho a la libertad de pensamiento, de conciencia y de religión; este derecho incluye la libertad de cambiar de religión o de creencia, así como la libertad de manifestar su religión o su creencia, individual y colectivamente, tanto en público como en privado, por la enseñanza, la práctica, el culto y la observancia

- Injuria y Calumnia

El artículo 15 elimina los delitos de injuria, calumnia, injuria y calumnia indirectas, sus agravaciones y circunstancias de graduación de la pena, las injurias o calumnias recíprocas y el incesto.

Las modalidades de la injuria y la calumnia protegen el derecho a la honra consagrado en el artículo 21 de la Constitución Política de Colombia y es un derecho que ha cobrado especial relevancia en la era digital de las redes sociales en donde el ciberbullying ha ocasionado la vulneración de los derechos fundamentales de millones de ciudadanos.

La eliminación de los delitos que sancionan las vulneraciones a la honra y el buen nombre es eliminar los delitos que sancionan el bullying, una situación alarmante en el territorio nacional en el que, según cifras conocidas por la Comisión Sexta del Senado de la República en noviembre de 2022 de cada 10 niños 7 sufren a diario alguna forma de acoso o ciberacoso.

Según las cifras allí reveladas Colombia es el segundo país latinoamericano de la OCDE en el que hay una mayor exposición al matoneo. De acuerdo con los estudios de la ONG Internacional Bullying sin Fronteras entre el año 2020 y el 2021 en Colombia se registraron 8.981 casos graves de acoso escolar.

Este tipo de delitos cumplen una función preventiva de delito ya que sus cifras demuestran que por lo general no son delitos que llegan a juicio y que terminen con una condena sino que son acciones que terminan en una conciliación y en una modalidad de justicia restaurativa para las partes.

Las cifras del SPOA respecto estos delitos demuestran que su eliminación solo descongestionan a fiscales y jueces que adelantan las etapas de investigación del delito y no a los establecimientos carcelarios pues por ejemplo, por el delito de injuria en el 2021⁸ Se conocieron más de 20.592 noticias criminales respecto las cuales solo el 2,12% terminó en etapa de juicio. En 2022⁹, se presentó una reducción en donde

⁸ Estadísticas Fiscalía ([Click acá](#))

⁹ Estadísticas Fiscalía ([Click acá](#))

por la misma conducta se conocieron 28.097 noticias criminales y sólo el 0.17% han llegado a etapa de juicio.

Solucionar las controversias relativas a la honra y el buen nombre por otros mecanismos como las acciones civiles de perjuicio atenta contra las víctimas de estos delitos ya que la acción penal es gratuita y no requiere de la presentación de abogado cómo si lo exige el derecho de postulación de la jurisdicción ordinaria civil.

- **Incesto**

La eliminación propuesta del delito del incesto requiere, para su oposición, precisar la noción del principio de legalidad del estado social de derecho, según el cual los particulares tienen permitido todo aquello que no este prohibido por una ley, de manera que la eliminación del delito del incesto no solo normalizaría la conducta que es considerada no deseable en la sociedad sino que, en virtud del principio de legalidad, se le estaría permitiendo a los ciudadanos al desconocer las más de 290 denuncias que reposan en la Fiscalía General de la Nación por ese delito en los últimos 5 años.

La tipificación del incesto como delito ya pasó el examen de constitucionalidad de la Corte Constitucional quien en Sentencia C-241 de 2012¹⁰ consideró que la tipificación penal del incesto es una limitación válida y justificada al libre desarrollo de la personalidad ya que con esta tipificación se protegen los derechos de los niños que son superiores por mandato del artículo 44 constitucional y el bien jurídico de la familia, que según el artículo 42 de la Constitución Política es el núcleo fundamental de la sociedad.

- **Inasistencia alimentaria.**

El artículo 18 propone la eliminación de delito de inasistencia alimentaria y sus agravantes. Esa eliminación solo descongestionaría la etapa de investigación que adelantan jueces y fiscales y que como lo demuestran las cifras del SPOA la mayoría de los procesos por inasistencia alimentaria no llegan a la etapa de juicio sino que concluyen con un acta de conciliación.

Eso demuestra que la tipificación de la conducta como delito ha servido para proteger a niños y mujeres que ante la irresponsabilidad de una filiación no tienen otra opción que acudir al mecanismo gratuito y expedito de la denuncia para la resolución de su problema.

La coacción del delito ha permitido la resolución de los procesos judiciales mediante conciliación. La inasistencia alimentaria es el tercer delito con mayor número de

¹⁰ Corte Constitucional. Sentencia C-241 de 2012. Disponible haciendo [clic acá](#)

noticias criminal en la Fiscalía General de la Nación pero, de las denuncias de inasistencia alimentaria solo el 1.04% de los casos llegan a juicio, el 98% restante se concilian.

2) Comparación internacional.

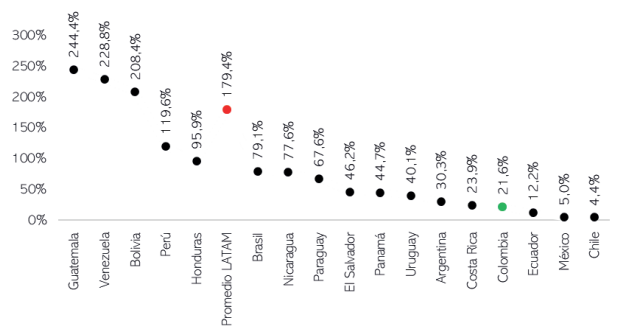
Cuando se compara el estado de las cárceles a nivel internacional las dos variables fundamentales son el hacinamiento, que refleja el estado actual de la capacidad de los distintos establecimientos de reclusión, y la población total en prisión por cada 100 mil habitantes, que refleja la proporción de presos en relación con la población.

La actual propuesta del Gobierno Nacional ha implementado la narrativa de que en Colombia estas dos variables presentan valores muy altos, situación indeseable, y que por ello se deben desarrollar medidas distintas a las tradicionales como lo es la ampliación de oferta de cupos en los centros de reclusión y nueva infraestructura.

Sin embargo, la presente alternativa del gobierno nacional no cuenta con un sustento técnico que indique cuántas personas se verían beneficiadas con esta medida, los perfiles de riesgo de cada recluso y los costos de oportunidad que implica usar alguna otra modalidad de privación de la libertad, tanto financieramente como socialmente.

Ahora bien, en términos comparativos con la región latinoamericana encontramos que Colombia no se encuentra en una situación realmente grave como la de otros países latinos. Como se observa en la **Gráfica 3 y 4**, donde se analiza las dos principales variables de interés:

Gráfica 3. Porcentaje de Hacinamiento por País (Latinoamérica)

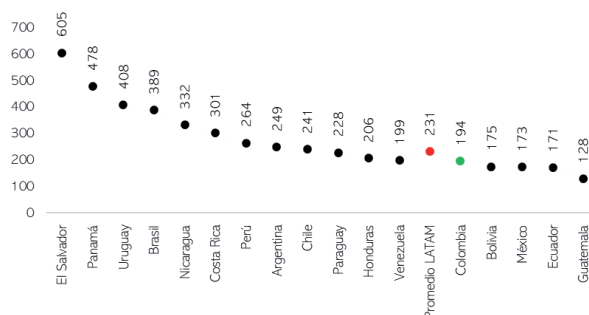


Fuente: World Prison Brief

En términos comparativos encontramos que Colombia tiene una de las tasas de hacinamiento más baja de la región latinoamericana, ubicándose sólo por encima de Chile, México y Ecuador. Adicionalmente, se encuentra que el promedio regional es de 179,4%¹¹ lo cual implica una diferencia de 157,8 puntos porcentuales. En este sentido, observamos que si bien el hacinamiento de la población carcelaria no es deseable, Colombia tiene un mayor margen de maniobra con respecto a sus homólogos de la región.

¹¹ World Prison Brief ([Click acá](#))

Gráfica 4. Población Privada de la Libertad por cada 100 mil habitantes (Latinoamérica)



Fuente: World Prison Brief

En comparación con la población privada de la libertad por cada 100 mil habitantes, Colombia tiene una tasa por debajo del promedio de la región. En este sentido nuevamente se demuestra que Colombia no es un país con una condición atípica en la región y mucho menos el que presenta los peores indicadores.

Entre las recomendaciones hechas por Elías Carranza¹² como director del Instituto Latinoamericano de Naciones Unidas para la Prevención del Delito y el Tratamiento del Delincuente (ILANUD), propone que si una reforma al sistema penitenciario quiere ser integral, requiere de las siguientes características:

- A. Debe ser una política comandada desde el ministerio del sector encargado para garantizar la solidez de la propuesta.
- B. Formación específica de los funcionarios de las de los institutos penitenciarios, donde los niveles jerárquicos respondan a vocación, formación, conocimiento específico de la carrera penitenciaria

¹² ILANUD ([Click acá](#))

- C. Continuidad de la política penitenciaria en el tiempo, se debe garantizar que sea una propuesta sostenible en el tiempo y capaz de perpetuarse en los gobiernos venideros
- D. Creación de la carrera penitenciaria
- E. Creación de una escuela o instituto de capacitación que seleccione y capacite a todo el personal
- F. Garantía de recursos financieros para cumplir con los objetivos de: 1). Personal idóneo y bien pagado, con una adecuada proporción de personas presas respecto de personas funcionarias; 2). Infraestructura edilicia, los altos niveles de hacinamiento no puede funcionar adecuadamente ningún centro penitenciario; 3). Presupuesto anual que permita afrontar los gastos indispensables para el adecuado funcionamiento del sistema
- G. Inversiones periódicas anuales, principalmente en 3 factores: : 1). Personal y capacitación anual de los mismos; 2). reclutamiento de nuevo personal para mantener la adecuada proporción de personas presas respecto de personas funcionarias; y 3). Infraestructura para garantizar la capacidad edilicia del sistema

Las características dentro del modelo penitenciario han sido implementadas con éxito en países como Costa Rica y República Dominicana, donde se ha hecho un análisis integral del problema de las cárceles abordando la sobrepoblación, la cantidad y calidad personal y la infraestructura adecuada. Sin embargo, esta propuesta no tiene en cuenta este tipo de recomendaciones hechas por lo cual la actual reforma de "humanización" penitenciaria es esteril en corto y largo plazo.

Finalmente y a modo de conclusión, la actual propuesta del gobierno nacional se encuentra fuera del contexto internacional y sin un sustento técnico claro que demuestre la capacidad de la iniciativa para resolver los problemas de hacinamiento y no repercute en incentivo perverso la comisión de actos y conductas punibles al generar "premios" y rebajas de penas a los delincuentes

3) La situación de seguridad y orden público del país no son compatibles con las medidas propuestas en el proyecto.

Debido a distintas circunstancias en el territorio se ha generado el desencadenamiento de conductas violentas y punibles que atentan contra la población. Producto de esta situación se observa que la población en términos generales tiene una percepción de inseguridad del 44%¹³ de la población para 2021 y que varía en relación al año anterior en 4 puntos porcentuales.

¹³ DANE: Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana ([Click acá](#))

Adicionalmente, se observa que en las zonas urbanas la percepción de inseguridad es mayor que en las zonas rurales, las percepciones de inseguridad son de 48,8% y 26,6% respectivamente, esta situación se puede deber a mayores niveles de robo, delincuencia común, hurtos, uso de transporte masivo en las ciudades, mayores y vida nocturna.

Existe además un problema de género alrededor de la percepción de inseguridad, las mujeres tienden a sentirse más inseguras que los hombres tanto en las zonas urbanas como rurales.

Tabla 1. Tasa de percepción de inseguridad en la ciudad o municipio, por sexo Población 15 años y más Total nacional, cabecera, centro poblado y rural disperso 2020 - 2021

Área Geográfica	Percepción de inseguridad en la ciudad o municipio	2020		2021		2020-2021 Diferencia Significativa
		Porcentaje (%)	IC	Porcentaje (%)	IC	
Total Nacional	Total	39	1	44	1	Sí
	Hombre	36,9	1,1	42,4	1,1	Sí
	Mujer	40,9	1,1	45,5	1	Sí
Cabecera	Total	42,6	0,9	48,8	1	Sí
	Hombre	40,7	1,1	47,4	1,1	Sí
	Mujer	44,2	1	50	1,1	Sí
Centro Poblado y Rural Disperso	Total	26,3	2,3	26,6	1,9	No
	Hombre	24,7	2,4	26	2,2	No
	Mujer	28	2,9	27,3	2,1	No

Fuente: Dane, Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana - 2021 - 2020

Las razones que explican este alto nivel de percepción de inseguridad en la población se debe por ejemplo a que en 2020 el 7,5%¹⁴ de los colombianos fueron víctimas de algún delito y que agrava en ciertas ciudades del país donde la tasa de victimización son a dos dígitos: Pasto (18,7%), Bogotá (12,2%), Ibagué (11%) y Villavicencio (10,3%). Los principales delitos que sufrieron los habitantes de estas ciudades son hurto, hurto a vehículos, hurto a residencias, riñas y extorsión.

En cuanto a las denuncias se observa que el 72,9% de la población no denuncia los delitos de los que son víctimas, analizando las diferencias entre zonas urbanas y rurales se observa que se denuncia más en la primera 30,2% que en la última 13,9 caso particular teniendo en cuenta que en el último se cometen menos delitos pero

¹⁴ DANE: Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana

se puede deber a costos transacción relacionados al proceso administrativo de denunciar.

Ahora bien, entre las principales razones identificadas por la Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana por las cuales los ciudadanos no denuncian se presentan tres razones fundamentales: 1). La percepción de que las autoridades no hacen nada; 2). No confía en la administración de la justicia; 3). Considera que era innecesario.

Tabla 2. Razones para no denunciar, por delito Población 15 años y más Total nacional 2020

Razones	Hurto a residencia		Hurto de ganado o semovientes		Hurto a personas		Hurto a vehículos		Riñas y peleas		Extorsión o intento de extorsión		Incidentes seguridad digital	
	%	IC	%	IC	%	IC	%	IC	%	IC	%	IC	%	IC
Las autoridades no hacen nada	44,6	7,9	40,5	11,5	49,9	4	43,4	6,1	31,1	8,2	27,4	5,7	18,3	3,7
No confía en la administración de justicia	7,4	4,2	2,7	4,5	11,4	2,8	8,5	3,3	9,1	4,5	8,2	4	8	2,6
Consideró que era innecesario	23,1	6,4	32,9	13,4	15,1	2,9	22,4	5,1	40,1	9,1	42,2	6,9	31,4	4,6
Otra*	24,9	6,3	23,9	9,8	23,5	3,4	25,7	5,7	19,8	6,1	22,3	5	42,3	5

*Otra razón agrupa: Existían muchos trámites o estos eran demorados, faltaban pruebas de hecho, no conocía el proceso de denuncia, lo(a) amenazaron, miedo a represalias, un familiar, amigo o conocido estuvo entre los delincuentes, las autoridades le recomendaron no denunciar, el problema se soluciona o el daño fue reparado y otro.

Fuente: Dane, Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana - 2021 - 2020

En conclusión, la propuesta del Gobierno Nacional desconoce la realidad de los Colombianos que sienten miedo de salir a las calles o de perder sus bienes y que con la entrada en vigencia de este proyecto de ley se reafirma la creencia que tienen los ciudadanos de que las instituciones y los administradores de justicia no cumplen con su función de castigar a los delincuentes.

4) La inseguridad en las ciudades y el narcotráfico está creciendo.

El último informe del Ministerio de Defensa revela que la inseguridad está en auge y la política contra las drogas se está abandonando.

La erradicación manual de hectáreas de coca es una de las más bajas de las últimas dos décadas. En los dos primeros meses del año 2023, la erradicación de cultivos de coca cayó un 93% respecto al 2022. El gobierno no está teniendo y aplicando una política efectiva contra el narcotráfico. Esto se evidencia también en que las incautaciones de toneladas de cocaína cayeron en 39% y las incautaciones de heroína cayeron en 54%.

En las ciudades, la inseguridad es creciente. Los secuestros y extorsiones aumentaron 96% y 18%, respectivamente. Los hurtos siguen la misma tendencia (+15%) al igual que las víctimas por homicidios (67%). De acuerdo con el último informe de INDEPAZ, a marzo 2023, en Colombia se presentaron 27 masacres con un total de 88 víctimas.

Indicador	Ene-Feb 2022	Ene-Feb 2023	Variación Absoluta	Variación Porcentual
Erradicación manual de cultivos de coca (Hectáreas)	9.895	733	-	9.162
Cocaína incautada (Toneladas)	122	74	-	48
Heroína Incautada (Kilogramos)	137	63	-	74
Secuestro Total	27	53		26
Homicidio Colectivo (Víctimas)	12	20		8
Hurto a Personas	47.905	56.731		8.826
Hurto a Residencias	4.866	5.583		717
Extorsión (Casos)	1.141	1.353		212
Delitos Contro Recursos Naturales	646	708		62

Fuente: Elaboración propia con base en Ministerio de Defensa, 2023

IV. CONFLICTO DE INTERESES

Dando alcance a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, "Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992", se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir las circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés en la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, a cuyo tenor reza:

"Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. 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. (...)"*

Sobre este asunto la Sala Plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

"No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el

momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna".

Por lo anterior, se estima que este proyecto de ley no genera conflictos de interés para su discusión y votación, toda vez que se trata de un proyecto de carácter general que no crea un beneficio o perjuicio particular, actual y directo. No obstante lo anterior, es menester precisar que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación del presente Proyecto de Ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5 de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales en las que pueda estar inmerso.

PROPOSICIÓN

En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, rendimos ponencia **NEGATIVA** y solicitamos a los miembros de la Comisión Primera del Honorable Senado de la República y de la Honorable Cámara de Representantes **ARCHIVAR** el Proyecto de Ley No. 336 de 2023 Cámara - 277 de 2023 Senado "Por medio de la cual se humaniza la política criminal y penitenciaria para contribuir a la superación del estado de cosas inconstitucional y se dictan otras disposiciones".

Cordialmente,

JOTA PE HERNÁNDEZ
Senador Ponente

PALOMA VALENCIA LASERNA
Senador Ponente

JORGE BENEDETTI MARTELO
Senador Ponente

CARTAS DE ADHESIÓN

CARTA DE ADHESIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 363 DE 2022 SENADO, 253 DE 2021 CÁMARA

por medio de la cual se promueve la protección de la maternidad y la primera infancia, se crean incentivos y normas para la construcción de áreas que permitan la lactancia materna en el espacio público y dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C., 28 de marzo de 2023

Respetado:
GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General
Senado de la República
Ciudad

Asunto: oficio de adhesión al proyecto de ley 363/2022 Senado, 253/2021 Cámara, "Por medio de la cual se promueve la protección de la maternidad y la primera infancia, se crean incentivos y normas para la construcción de áreas que permitan la lactancia materna en el espacio público y dictan otras disposiciones"

Saludo cordial señor Secretario,

Para su conocimiento y fines pertinentes, de manera atenta me permito comunicarle que, con autorización del **Honorable Representante Julián Peinado, me adhiero en calidad de autora al proyecto de ley mencionado**, del cual he sido ponente en sus dos debates en la corporación.

Por lo anteriormente expuesto, solicito aparezca mi nombre en los restantes autos que tengan lugar en el trámite, en la carátula del Proyecto de Ley y en las siguientes Gacetas de Publicación del mismo.

Sin otro particular,

Atentamente.



LORENA RÍOS CUELLAR
SENADORA DE LA REPÚBLICA
PARTIDO COLOMBIA JUSTA LIBRES

CARTA DE ADHESIÓN DEL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 43 DE 2023 SENADO

por medio del cual se modifican los artículos 67, 68, 69 y 189 de la Constitución Política, y se regulariza la inspección, vigilancia y control en la Educación.

Bogotá, marzo de 2023

Doctor
GREGORIO ELJACH
Secretario General
Senado de la República

Referencia: Solicitud de adhesión de firma a un Proyecto de Acto Legislativo radicado.

Respetado doctor Eljach,

Comendidamente solicito su colaboración, para que sea incluida mi firma como representante a la Cámara y ser **suscriptor del Proyecto de Acto Legislativo N° 043 de 2023 Senado "Por medio del cual se modifican los artículos 67, 68, 69 y 189 de la Constitución Política, y se regulariza la inspección, vigilancia y control en la Educación"**.

Por lo tanto, le solicito cordialmente a usted:

1. Informar a través de su digno conducto la adhesión como co-autor del proyecto de acto legislativo.

Agradezco la atención que le merezca le presente.

Cordialmente,



HERNANDO GONZÁLEZ
Representante a la Cámara



JORGE ELIÉCER TAMAYO MARULANDA
Representante a la Cámara
Autor

CONCEPTOS JURÍDICOS

CONCEPTO JURÍDICO DEL MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO A LA PONENCIA PROPUESTA PARA CUARTO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 450 DE 2022 CÁMARA, 85 DE 2021 SENADO

por medio de la cual se ordena la expedición de un lineamiento técnico para la atención integral del duelo perinatal y se dictan otras disposiciones Ley de Brazos Vacíos.

3. Despacho del Viceministro Técnico

Honorable Congresista
ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE
 Senado de la República
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
 Carrera 7 N° 8-68. Edificio Nuevo del Congreso
 Bogotá D.C.



Radicado: 2-2023-015248
 Bogotá D.C., 29 de marzo de 2023 18:50

Radicado entrada
 No. Expediente 12472/2023/OFI

Asunto: Consideraciones a la ponencia propuesta para cuarto debate al Proyecto de Ley 450 de 2022 Cámara, 85 de 2021 Senado Por medio de la cual se ordena la expedición de un lineamiento técnico para la atención integral del duelo perinatal y se dictan otras disposiciones Ley de brazos vacíos.

Respetado presidente,

De manera atenta, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público presenta los comentarios y consideraciones al texto de ponencia propuesto para cuarto debate al Proyecto de Ley del asunto, en los siguientes términos:

En la propuesta de ponencia se evidencia que las consideraciones presentadas por esta Cartera Ministerial fueron atendidas; para el efecto, se propone, entre otros, la modificación al artículo 1 y se incluye un artículo nuevo que establece de forma expresa que la obligación de asumir los costos de la implementación de los lineamientos establecidos por el Ministerio de Salud y Protección Social corresponde a las Instituciones Prestadoras de Salud, respetando en todo caso su autonomía presupuestal y financiera.

Conforme con lo anterior, este Ministerio no tendría objeciones de tipo fiscal, siempre y cuando la ponencia sea aprobada en los términos propuestos y el mismo sea acogido en instancia de conciliación. Asimismo, se manifiesta, atentamente, la voluntad de colaborar con la actividad legislativa dentro de los parámetros constitucionales y legales de disciplina fiscal vigente.

Cordialmente,

GONZALO HERNÁNDEZ JIMÉNEZ
 Viceministro Técnico

CONCEPTO JURÍDICO DE LA SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 17 DE 2021 CÁMARA, 384 DE 2022 SENADO

por medio de la cual se establecen medidas que protejan el derecho a la intimidad de los consumidores financieros.

Doctor
GREGORIO ELJACH PACHECO
 Secretario General
 Secretaría General del Senado de la República
 Congreso de la República
 Capitolio Nacional, Carrera 7 No 8 – 68
 secretaria.general@senado.gov.co
 Bogotá D.C.

Número de Radicación : 2023031421-000-000
 Trámite : 773 CORRESPONDENCIA INFORMATIVA
 Actividad : 31 31 REMISION DE INFORMACION
 Anexos :

Respetado secretario Eljach,

De manera atenta, me refiero al trámite legislativo que adelanta el Congreso de la República en relación con el Proyecto de Ley 17 de 2021- Cámara 384 de 2022 Senado "Por medio de la cual se establecen medidas que protejan el derecho a la intimidad de los consumidores financieros". Lo anterior, con el propósito de dar alcance al concepto radicado bajo el número de radicación 2022193143-000-000 del 12 de diciembre del 2022.

Prevía revisión del texto aprobado por la comisión primera del Senado de la República y con el fin de coadyuvar al propósito del proyecto de ley, esta Superintendencia amablemente pone a consideración lo siguiente: i) algunos comentarios sobre el articulado, ii) unos nuevos artículos que propenden porque las personas que desarrollan la actividad de cobranza cumplan con algunas obligaciones mínimas que garanticen los derechos de los consumidores y iii) unas sugerencias de modificación de aspectos formales relacionados con la iniciativa legislativa con el fin de dar mayor claridad al proyecto.

1. Comentarios sobre el articulado

Esta Superintendencia de cara al análisis de la gestión de cobranza, es consciente de las inconformidades que presentan los consumidores como consecuencia de conductas de acoso, de cobro injusto de honorarios, de contactos por medios no autorizados y en horarios indebidos, entre otros. Sobre estos aspectos es preciso señalar que la Superintendencia Financiera de Colombia (en adelante SFC), en ejercicio de su facultad de instrucción y consciente de la importancia y necesidad de proteger los derechos de los consumidores financieros ha impartido instrucciones a sus entidades vigiladas, señalando las obligaciones que deben atender cuando estas realicen la gestión de cobranza, ya sea de manera directa

o través de la contratación de terceros.¹ Estas instrucciones deben ser observadas por las entidades vigiladas para garantizar un adecuado ejercicio de la actividad de cobranza. No obstante, la SFC evidencia la necesidad de que el ordenamiento jurídico establezca un marco legal que defina las condiciones bajo las cuales se pueden adelantar gestiones de cobranza con independencia de la naturaleza jurídica de quien efectúa el cobro y si se trata de una persona vigilada o no.

En este sentido, se observa que el proyecto de ley tiene la vocación de aplicarse a todas las personas que adelantan gestiones de cobranza. No obstante, en varios artículos se utilizan las expresiones "entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera y todas las entidades que adelanten gestiones de cobranza" y "entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera y todas las entidades y personas naturales que ejerzan actividades de cobranza". Como se observa, no existe uniformidad en la forma como el proyecto de ley se refiere a los sujetos destinatarios de la iniciativa legislativa, lo cual puede dificultar su aplicación, así como también falta incluir a las entidades vigiladas por la Superintendencia de Economía Solidaria que también desarrollen la actividad de cobranza.

Ahora bien, no puede perderse de vista que en la actualidad existen personas naturales y jurídicas que adelantan gestiones de cobranza y no se encuentran bajo la vigilancia de ninguna Superintendencia dado que no cuentan con un marco regulatorio que les haga exigible determinados comportamientos u obligaciones tendientes a proteger el derecho a la intimidad de los consumidores en el marco de las relaciones que sostengan con éstos.

Por lo anterior, y con el fin de incluir como destinatarias de la ley a todas las personas jurídicas y naturales que adelanten actividades o gestiones de cobranza, la SFC sugiere hacer referencia a "personas naturales y jurídicas que adelanten gestiones de cobranza" de forma uniforme a lo largo del articulado del proyecto de ley, lo cual implicaría llevar a cabo la respectiva modificación en los artículos 1, 2 y 4.

Adicionalmente, esta Superintendencia considera que es deseable que el ámbito de aplicación de la ley cuente con un artículo específico. De esta manera existirá claridad en relación con quiénes son los sujetos llamados a dar cumplimiento a cada una de las disposiciones contenidas en la iniciativa legislativa. Por lo anterior, se sugiere que el párrafo del artículo primero sea eliminado y, en consecuencia, dicho texto constituya un artículo independiente, tal y como se muestra a continuación:

Artículo 2. **Ámbito de aplicación.** Las disposiciones aquí señaladas serán aplicadas por todas las personas naturales y jurídicas que adelanten gestiones de cobranza de forma directa, por tercerización o por cesión de la obligación financiera o crediticia.

2. Propuesta de articulado

De acuerdo con el objeto de la iniciativa regulatoria y en atención a la necesidad de que las gestiones de cobranza se realicen de forma adecuada y se otorgue información completa, veraz y clara a los consumidores, esta Superintendencia propone la inclusión de los siguientes artículos.

Artículo Propuesto	Justificación
Artículo Nuevo. Información a los consumidores. Las personas naturales o jurídicas que cedan, vendan cartera o realicen cualquier negocio con efectos equivalentes, deberán informar a los consumidores de forma oportuna, como mínimo, los siguientes aspectos: a) la celebración de dicha	Se propone incluir un artículo en el cual se indique que las personas naturales o jurídicas que cedan vendan cartera o realicen cualquier negocio con efectos equivalentes, deben informar algunos aspectos mínimos a los consumidores, de forma tal que éstos estén oportunamente enterados.

¹ Disposiciones que se encuentran en la Parte I, Título III, Capítulo I, numeral 5 de la Circular Básica Jurídica

<p>operación, b) la fecha a partir de la cual se hace efectiva, c) el nombre del cesionario, comprador de la cartera o su equivalente, así como los mecanismos de contacto con el nuevo acreedor y d) los efectos de la operación sobre el tratamiento y uso de los datos del deudor.</p>	<p>La información que se indica en el artículo propuesto tiene como propósito que el consumidor tenga conocimiento de que se llevó a cabo una operación o negocio jurídico que trae como consecuencia un cambio del acreedor inicial. En este sentido, se le informará el momento a partir del cual se hará efectiva la operación, los mecanismos mediante los cuales puede contactar al nuevo acreedor y los efectos que tendrá la operación sobre el tratamiento y uso de los datos del deudor.</p> <p>La inclusión de este artículo pretende evitar situaciones en las cuales el consumidor desconoce que se llevó a cabo una operación de cesión, venta de cartera o cualquiera con efectos equivalentes, así como la persona que será en adelante su acreedor y el efecto de la operación en relación con el tratamiento y uso de los datos que inicialmente otorgó.</p>
<p>Artículo Nuevo. Obligaciones en la gestión de cartera. Las personas que se encuentren dentro del ámbito de aplicación de la presente Ley deben cumplir con las siguientes obligaciones en el ejercicio de la gestión de cartera:</p>	<p>Esta propuesta tiene como finalidad que los destinatarios de la ley cumplan con unas obligaciones mínimas para que el consumidor tenga información completa en relación con el tratamiento y uso de los datos otorgados, el estado de la obligación, el momento en el cual se iniciarán las gestiones de cobranza, así como de los valores que podrán ser cobrados por concepto de esta actividad.</p> <p>En este sentido, el artículo pretende garantizar que en el mercado se ofrezcan explicaciones claras y sencillas para los consumidores en relación con el estado de sus obligaciones y las implicaciones en los cambios de las condiciones del crédito.</p>
<p>a. Garantizar el tratamiento y uso de los datos de acuerdo con la autorización otorgada por el consumidor. b. Suministrar el estado de cuenta que contenga las condiciones específicas de las obligaciones cuando lo solicite el consumidor. c. Informar al consumidor de manera oportuna, el momento a partir del cual se iniciará la gestión de cobranza. d. Informar los gastos derivados de la gestión de cobranza, incluida la forma para determinarlos y los conceptos empleados para su liquidación.</p>	

3. **Modificaciones formales frente al articulado**

Previo revisión de las disposiciones estipuladas en los artículos del Proyecto de Ley, esta Superintendencia presenta las siguientes modificaciones formales con su debida justificación:

TEXTO PROPUESTO	PROPOSICIÓN MODIFICATORIA	JUSTIFICACIÓN
PROYECTO DE LEY NO. 384 DE 2022 SENADO - 017 DE 2021 CÁMARA. "POR MEDIO DE LA	PROYECTO DE LEY NO. 384 DE 2022 SENADO - 017 DE 2021 CÁMARA. "POR MEDIO DE LA	Se solicita modificar el título en atención a que la finalidad del proyecto

<p>CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS QUE PROTEJAN EL DERECHO A LA INTIMIDAD DE LOS CONSUMIDORES"</p>	<p>CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS QUE PROTEJAN EL DERECHO A LA INTIMIDAD DE LOS CONSUMIDORES DEUDORES EN EL MARCO DE LA GESTIÓN DE COBRANZA"</p>	<p>de ley es proteger el derecho a la intimidad de todos los deudores en el marco de la gestión de cobranza y no solamente a aquel que sea catalogado como consumidor en el marco de una relación de consumo.</p>
<p>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto proteger el derecho a la intimidad de los consumidores, por fuera de los horarios establecidos en la presente ley, limitando los contactos a través de mensajes de texto, mensajes de datos, llamadas telefónicas, correos electrónicos y similares, provenientes de las entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera y todas las entidades que adelanten gestiones de cobranzas de forma directa, por medio de terceros o por cesión de la obligación.</p> <p>Parágrafo. Las disposiciones aquí señaladas serán aplicadas por todas las entidades y personas naturales que adelanten gestiones de cobranza de forma directa, por tercerización o por cesión de la obligación financiera o crediticia.</p>	<p>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto proteger el derecho a la intimidad de los consumidores, por fuera de los horarios establecidos en la presente ley, limitando los horarios a los establecidos en la presente ley, los contactos a través de mensajes de texto, mensajes de datos, llamadas telefónicas, correos electrónicos y similares, provenientes de las entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera y todas las entidades personas naturales o jurídicas que adelanten gestiones de cobranzas de forma directa, por medio de terceros o por cesión de la obligación.</p> <p>Parágrafo. Las disposiciones aquí señaladas serán aplicadas por todas las entidades y personas naturales que adelanten gestiones de cobranza de forma directa, por tercerización o por cesión de la obligación financiera o crediticia.</p>	<p>Se solicita modificar el artículo por las siguientes razones: -Quien adelante gestiones de cobranza puede ser cualquier persona natural o jurídica. -El párrafo hace referencia al ámbito de aplicación de la ley, motivo por el cual se considera pertinente que se encuentre en un artículo independiente y no como un párrafo.</p>
	<p>Artículo Nuevo. Ámbito de aplicación. Las disposiciones aquí señaladas serán aplicadas por todas las personas naturales y jurídicas que adelanten gestiones de cobranza de forma directa, por tercerización o por cesión de la obligación financiera o crediticia.</p>	<p>En línea con el comentario anterior, se propone incluir un artículo denominado "Ámbito de aplicación" de forma independiente. Este artículo contiene la redacción que se encontraba en el párrafo del artículo 1 propuesto.</p>
<p>Artículo 2. Canales autorizados. Las entidades vigiladas por la</p>	<p>Artículo 2. Canales autorizados. Las entidades vigiladas por la</p>	<p>Las modificaciones propuestas atienden a las siguientes razones:</p>


<p>Superintendencia Financiera y todas las entidades y personas naturales que ejerzan actividades de cobranza, sólo podrán contactar a los consumidores mediante los canales suministrados para tal efecto; los cuales deberán ser informados y socializados previamente con el mismo.</p>	<p>Superintendencia Financiera y todas las entidades y personas naturales que ejerzan actividades de cobranza, sólo podrán contactar a los consumidores mediante los canales suministrados para tal efecto; los cuales deberán ser informados y socializados previamente con el mismo.</p>	<p>-Quien adelante gestiones de cobranza puede ser cualquier persona natural o jurídica. - La finalidad del proyecto de ley es proteger el derecho a la intimidad de todos los deudores en el marco de la gestión de cobranza, por esta razón se sugiere en el texto del proyecto de ley hacer referencia a deudor.</p>
<p>Artículo 3. Horarios y periodicidad. Una vez establecido un contacto directo con el consumidor, este no podrá ser contactado por parte de gestores de cobranza mediante varios canales dentro de una misma semana ni en más de una ocasión durante el mismo día. Las prácticas de cobranza deberán realizarse de manera respetuosa y sin afectar la intimidad personal ni familiar del consumidor, dentro del horario de lunes a viernes y de 7:00 am a 7:00 pm, y sábados de 8:00 am a 3:00 pm, excluyendo cualquier tipo de contacto con el consumidor los domingos y días festivos.</p>	<p>Artículo 3. Horarios y periodicidad. Una vez establecido un contacto directo con el deudor consumidor, este no podrá ser contactado por parte de gestores de cobranza mediante varios canales dentro de una misma semana ni en más de una ocasión durante el mismo día. Las prácticas de cobranza deberán realizarse de manera respetuosa y sin afectar la intimidad personal ni familiar del deudor consumidor, dentro del horario de lunes a viernes y de 7:00 am a 7:00 pm, y sábados de 8:00 am a 3:00 pm, excluyendo cualquier tipo de contacto con el deudor consumidor los domingos y días festivos.</p>	<p>La finalidad del proyecto de ley es proteger el derecho a la intimidad de todos los deudores en el marco de la gestión de cobranza, por esta razón se sugiere en el texto del proyecto de ley hacer referencia a deudor.</p>
<p>Artículo 4. En ningún caso, las entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera y todas las entidades que adelanten gestiones de cobranza de forma directa, por medio de terceros o por cesión de la obligación incluyendo a las personas naturales; podrán contactar a las referencias personales o de otra índole. Al avalista, codeudor o deudor solidario se le contactará en la misma condición que establece la presente Ley.</p>	<p>Artículo 4. Las personas que se encuentren dentro del ámbito de aplicación de la presente Ley en ningún caso, las entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera y todas las entidades que adelanten gestiones de cobranza de forma directa, por medio de terceros o por cesión de la obligación incluyendo a las personas naturales; podrán contactar a las referencias personales o de otra índole.</p> <p>Al avalista, codeudor o deudor solidario se le contactará en la misma condición que establece la presente Ley.</p>	<p>Se sugiere la modificación debido a que quien adelante gestiones de cobranza puede ser cualquier persona natural o jurídica tal y como se señaló en el ámbito de aplicación.</p>

<p>Artículo 6. No se podrán adelantar gestiones de cobranza mediante visitas al domicilio o lugar de trabajo del deudor consumidor financiero o de servicios. Parágrafo. Lo previsto en el presente artículo, no será aplicable cuando se trate de las obligaciones adquiridas a través de microcréditos, crédito de fomento, desarrollo agropecuario o rural, siempre y cuando exista autorización expresa del consumidor.</p>	<p>Artículo 6. No se podrán adelantar gestiones de cobranza mediante visitas al domicilio o lugar de trabajo del deudor consumidor financiero o de servicios. Parágrafo. Lo previsto en el presente artículo, no será aplicable cuando se trate de las obligaciones adquiridas a través de microcréditos, crédito de fomento, desarrollo agropecuario o rural, siempre y cuando exista autorización expresa del deudor consumidor.</p>	<p>La finalidad del proyecto de ley es proteger el derecho a la intimidad de todos los deudores en el marco de la gestión de cobranza, por esta razón se sugiere en el texto del proyecto de ley hacer referencia a deudor.</p>
<p>Artículo 7. En la gestión de cobro se podrá consultar al consumidor crediticio en mora sobre su situación financiera vigente objeto del incumplimiento de la obligación únicamente para efectos de ofrecimiento de alternativas de solución a su dificultad de pago.</p>	<p>Artículo 7. En la gestión de cobro se podrá consultar contactar al deudor consumidor crediticio en mora sobre su situación financiera vigente objeto del incumplimiento de la obligación únicamente para efectos de ofrecimiento de alternativas de solución a su dificultad de pago.</p>	<p>Se sugiere modificar la palabra consultar por contactar con el fin de que no se preste a interpretaciones diversas la lectura del artículo. En efecto, de la lectura conjunta con el artículo siguiente se puede inferir que lo que se quiere reglar son las condiciones bajo las cuales la persona natural o jurídica que lleva a cabo las gestiones de cobranza puede entrar en contacto con el deudor.</p> <p>Así mismo, la finalidad del proyecto de ley es proteger el derecho a la intimidad de todos los deudores en el marco de la gestión de cobranza, por esta razón se sugiere en el texto del proyecto de ley hacer referencia a deudor.</p>
<p>Artículo 8. Se exceptúan de las medidas anteriores los contactos que tengan como finalidad informar al consumidor sobre confirmación oportuna de las operaciones monetarias realizadas, sobre ahorros voluntarios y cesantías, enviar información solicitada por el</p>	<p>Artículo 8. Se exceptúan de las medidas anteriores los contactos que tengan como finalidad informar al consumidor deudor sobre confirmación oportuna de las operaciones monetarias realizadas, sobre ahorros voluntarios y cesantías, enviar información solicitada por el</p>	<p>La finalidad del proyecto de ley es proteger el derecho a la intimidad de todos los deudores en el marco de la gestión de cobranza, por esta razón se sugiere en el texto del proyecto de</p>

consumidor o generar alertas sobre transacciones fraudulentas, inusuales o sospechosas.	consumidor o generar alertas sobre transacciones fraudulentas, inusuales o sospechosas.	ley hacer referencia a deudor.
---	---	--------------------------------

En virtud de lo anterior, la SFC de manera respetuosa solicita tener en cuenta las consideraciones anteriormente expuestas en el trámite del proyecto de ley. Quedando atentos a resolver cualquier inquietud frente al particular.

Cordialmente,



CAMILA ADRIANA QUEVEDO VEGA
 50000-Director de Investigación, Innovación y Desarrollo (E)
 50000-DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN, INNOVACION Y DESARROLLO

Copia a:
 ALFREDO RAFAEL DELUQUE ZULETA
 Carrera 7 # 8-68 edificio nuevo congreso
 Bogotá D.C.
 BOGOTÁ D.C.

C O N T E N I D O

Gaceta número 259 - Jueves, 30 de marzo de 2023

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

	Págs.
Proyecto de ley número 301 de 2023 Senado, No más abusos a las motos.....	1
PONENCIAS	
Informe de ponencia negativa al Proyecto de ley número 336 de 2023 Cámara - 277 de 2023 Senado, por medio de la cual se humaniza la política criminal y penitenciaria para contribuir a la superación del estado de cosas inconstitucional y se dictan otras disposiciones.	10
CARTAS DE ADHESIÓN	
Carta de adhesión al Proyecto de ley número 363 de 2022 Senado, 253 de 2021 Cámara, por medio de la cual se promueve la protección de la maternidad y la primera infancia, se crean incentivos y normas para la construcción de áreas que permitan la lactancia materna en el espacio público y dictan otras disposiciones.	18
Carta de adhesión del Proyecto de Acto legislativo número 43 de 2023 Senado, por medio del cual se modifican los artículos 67, 68, 69 y 189 de la Constitución Política, y se regulariza la inspección, vigilancia y control en la Educación.	18
CONCEPTOS JURÍDICOS	
Concepto jurídico del Ministerio de Hacienda y Crédito Público a la ponencia propuesta para cuarto debate al Proyecto de ley número 450 de 2022 Cámara, 85 de 2021 Senado, Por Medio de la cual se ordena la expedición de un lineamiento técnico para la atención integral del duelo perinatal y se dictan otras disposiciones Ley de Brazos Vacíos.	19
Concepto jurídico de la Superintendencia Financiera de Colombia al Proyecto de ley número 17 de 2021 Cámara, 384 de 2022 Senado, por medio de la cual se establecen medidas que protejan el derecho a la intimidad de los consumidores financieros.	19