**PROYECTO DE LEY No DE 2019**

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICAN LOS ARTICULOS 131, 136 y 159 DE LA LEY 769 DE 2002 POR LA CUAL SE EXPIDE EL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

**El Congreso de Colombia,**

**DECRETA:**

**ARTÍCULO 1˚**. Modifíquese el Artículo 131 de la ley 769 de 2002, modificado por el artículo 21 de la  Ley 1383 de 2010, el cual quedará así:

**“Artículo 131. MULTAS.**  Los infractores de las normas de tránsito, descritas en los literales A, B, C y D, serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

A. Será sancionado con multa equivalente a **dos (2) 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:

B. Será sancionado con multa equivalente a **cuatro (4) salarios** mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

C. Será sancionado con multa equivalente a **ocho (8) salarios** mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

D. 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:

**PARAGRAFO:** Se exceptuaran de esta modificación**,** las infracciones descritas en los literales C5, C12, C29, D2, D3, D4, D5, D6, D7 Y D10, las cuales mantendrán los valores establecidos en el artículo 21 de la  Ley 1383 de 2010.

**ARTÍCULO 2˚**. Modifíquese los numerales 1 y 2, del Artículo 136 de la ley 769 de 2002, modificado por el artículo 205 del Decreto 19 de 2012, el cual quedará así:

**“Artículo 136. REDUCCIÓN DE LA MULTA.**  Una vez surtida Ia orden de comparendo, si el inculpado acepta Ia comisión de Ia infracción, podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa:

1. Cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de Ia multa dentro de los **diez (10) días** siguientes a Ia orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito o en un Centro Integral de Atención. Si el curso se realiza ante un Centro Integral de Atención o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió Ia infracción, a éste se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al organismo de tránsito de Ia jurisdicción donde se cometió Ia infracción; o

2. Cancelar el setenta y cinco (75%) del valor de Ia multa, si paga dentro de los **quince (15) días** siguientes a Ia orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un organismo de tránsito o en un Centro Integral de Atención. Si el curso se realiza ante un Centro Integral de Atención o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió Ia infracción, a éste se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al organismo de tránsito de Ia jurisdicción donde se cometió Ia infracción; o “

**ARTÍCULO 3˚.** Modifíquese el inciso segundo del Artículo 159 de la ley 769 de 2002, modificado por el artículo 206 del Decreto 19 de 2012, el cual quedará así:

“Las sanciones impuestas por infracciones a las normas de tránsito prescribirán en **cinco (5) años** contados a partir de Ia ocurrencia del hecho; Ia prescripción deberá ser declarada de oficio y se interrumpirá con Ia notificación del mandamiento de pago. La autoridad de tránsito no podrá iniciar el cobro coactivo de sanciones respecto de las cuales se encuentren configurados los supuestos necesarios para declarar su prescripción.”

**ARTÍCULO 4˚. MEDIOS DE PAGO VIRTUAL.** Atendiendo la política pública de racionalización de trámites, en lo relacionado al uso de las tecnologías de la información, todas las entidades involucradas en la aplicación de la presente ley atenderán lo establecido en el artículo 38 del Decreto - Ley 019 de 2012, a efectos de implementar los medios de pagos virtuales, logrando eficacia y eficiencia en el recaudo por concepto de multas de infracciones de tránsito

**ARTÍCULO 5˚. VIGENCIA Y DEROGATORIA,** La presente ley rige a partir de su sanción y promulgación y deroga las demás disposiciones que le sean contrarias.

De los señores Congresistas;

**MAURICIO GÓMEZ AMÍN**

Senador de la República

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

1. **PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

El presente proyecto de ley tiene como objetivo disminuir los valores de las multas correspondientes a las infracciones de tránsito contempladas en el artículo 131 de la Ley 769 del 2002, esto debido principalmente a los elevados valores que contienen las sanciones monetarias por el cumplimiento de infracciones de tránsito de menor impacto y gravedad. Teniendo en cuenta la clasificación que presenta la ley actualmente sobre los tipos de infracciones y su valor pecuniario que en la mayoría de los casos corresponden a un porcentaje específico del salario mínimo legal vigente, se proponen establecer las presentes modificaciones.

Dentro del estudio del presente proyecto de ley se ha podido identificar que en Colombia actualmente se presentan tarifas considerablemente elevadas para infracciones de leve gravedad, al diferenciar el valor de las tarifas que se contemplan en la ley con valores de tarifas en países de la región y demás, se evidencia que existe una diferencia alarmante con respecto al valor que representa la sanción y su porcentaje correspondiente al salario mínimo de cada país.

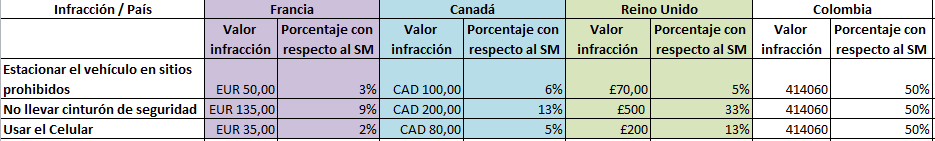
1. **ANÁLISIS COMPARATIVO**

Un ejemplo puntual donde se puede evidenciar esta diferenciación del valor de las multas por infracciones de tránsito en Colombia frente a otros países y su representación con respecto al salario mínimo de cada uno de estos, se puede determinar mediante la evaluación del costo de infracciones comunes tales como: estacionar el vehículo en sitios prohibidos, no utilizar el cinturón de seguridad mientras se encuentra en el vehículo en movimiento o usar sistemas móviles de comunicación mientras se conduce un vehículo.

Al realizar el estudio comparativo de países con los valores de este tipo de infracciones de gravedad baja, se pudo identificar que el costo de las sanciones monetarias en Colombia es mucho más elevado con respecto a su porcentaje en el salario mínimo frente a los otros países.

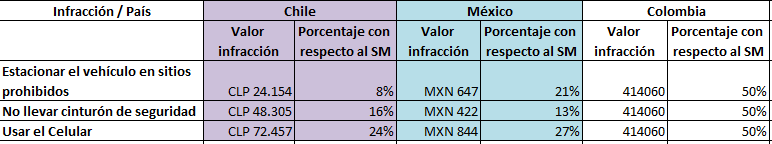
A continuación, se delimita un ejemplo de la comparación realizada con los costos de los valores por infracciones comunes de baja gravedad entre otros países y Colombia y el valor porcentual de las infracciones con respecto al salario mínimo correspondiente para cada territorio.

**Tabla 1. [[1]](#footnote-1)**



En la presente tabla se puede evidenciar la variación de las sanciones monetarias por infracciones de baja gravedad y el elevado costo comparativo que se presenta en Colombia con respecto al salario mínimo. Una infracción como estacionar el vehículo en sitios prohibidos representa una multa con un costo mínimo del 3% del salario mínimo en Francia, 6% en Canadá y un 5% en Reino Unido, sin embargo, en Colombia esta misma infracción tiene un costo de $414.060 COP, lo cual representa el 50% del valor del salario mínimo en el país, situación que provoca la dificultad del pago oportuno de la multa finalmente.

**Tabla 2. [[2]](#footnote-2)**



Aterrizando la anterior comparación con países de la región, se puede evidenciar el mismo problema, donde en países como México y Chile el valor que se paga por una sanción de este tipo, suele ser de un porcentaje menor referente al salario mínimo. A pesar de que se evidencia un aumento tarifario en los ejemplos utilizados de países de la región, se logra identificar que los valores de las sanciones nunca llegan a la mitad del valor del salario mínimo, haciendo así, una situación aún más favorable que la que se presenta en nuestro país.

Partiendo de los resultados y de los valores que se exponen en las presentes comparaciones de los valores tarifarios de estas infracciones, y reconociendo la diferencia del porcentaje de estas infracciones con el valor del salario mínimo correspondiente de cada país, se evidencia una problemática esencialmente inequitativa referente al costo que tienen las infracciones de este tipo y la capacidad de pago de los infractores en referencia al ingreso promedio referenciado en el salario mínimo. Teniendo en cuenta el elevado costo que tienen este tipo de infracciones en la ley actualmente se puede concluir que esto genera un desincentivo en el pago de la multa puesto que las sanciones representan un elevado porcentaje del salario mínimo.

Teniendo en cuenta la necesidad que actualmente se identifica por parte del Estado colombiano de incentivar un pago oportuno de las multas y/o comparendos de tránsito, se reconoce una primera oportunidad de establecer medidas que faciliten el pago de las mismas multas sin afectar su impacto sancionatorio. Se toma como referencia el valor del salario mínimo de cada país, puesto que permite identificar el consumo básico y capacidad de gasto mínima que obtiene cada ciudadano dependiendo del territorio donde habita.

Según un informe del Observatorio Laboral de la Universidad del Rosario, se indica que en Colombia: “El 18.59% de los asalariados gana menos de 1 SMLV, el 2.34% exactamente 1 SMLV, el 56.79% entre 1 y 2 SMLV y el 22.28% gana más de 2 salarios mínimos legales vigentes.”[[3]](#footnote-3), es decir, cerca del 21% de los ciudadanos en Colombia que actualmente devengan como máximo un salario mínimo, se les dificultaría significativamente acoger las sanciones por infracciones de tránsito que presenta la normativa vigente. Si se adoptaran las modificaciones que se proponen en el presente proyecto de ley, se incentivaría y se facilitaría la oportunidad de pago de estas sanciones puesto que su valor representaría un porcentaje inferior referente al salario mínimo.

1. **VARIABLES DE LA PROBLEMÁTICA**

Otro problema que se logró identificar dentro del estudio del proyecto de ley, se refiere al alto número de ciudadanos morosos en el pago de las multas o comparendos por infracciones de tránsito. Esto se debe en parte por la falta de capacidad de pago de los infractores y la falta de eficacia de las entidades correspondientes en notificar y demandar el pago correspondiente. A pesar de que se le presentan incentivos reflejados en descuentos por el valor de la multa a los ciudadanos con el fin de que realicen el pago oportuno de la sanción, no se evidencia una efectividad completa y optima de la norma que permita una recolección eficiente de los recursos por concepto de multas por parte del Estado.

Otro de los factores que incita igualmente al no pago de las sanciones, se debe a la prescripción de las multas, según el artículo 159 de la ley en cuestión: “Las sanciones impuestas por infracciones a las normas de tránsito prescribirán en tres (3) años contados a partir de Ia ocurrencia del hecho, (…).”[[4]](#footnote-4), generando una motivación para los infractores en esperar a que se cumpla la temporalidad reglamentada y así evitar el pago correspondiente a la multa que se les interpuso. En ciudades como Bogotá, esta situación fue denunciada por la Secretaria de Movilidad donde indicaron que: “(…), el 70 por ciento de los infractores hacen caso omiso de sus obligaciones y esperan a que pase el tiempo para no pagarlas. El año pasado prescribieron 28.775 multas.”[[5]](#footnote-5) Es decir, solo 3 de cada 10 infractores procede a pagar el valor de la sanción que le corresponde.

Entro otros de los incentivos que se establecen para efectuar el pago de los comparendos se identifican los respectivos acuerdos de pago que pueden adquirir los infractores, de acuerdo al monto de mora que tienen con los respectivos intereses que le adeudan al Estado, este mecanismo permite que el infractor pueda cumplir con el valor de su deuda mediante el pago de cuotas mensuales, no obstante, en ciudades como Bogotá donde se presentan mayores acuerdos de este tipo, se identificó que “en los registros de Movilidad figuran 157.374 acuerdos por 504 mil millones de pesos, y en el 91,66 por ciento de los casos hay mora en el cumplimiento de los deudores.”[[6]](#footnote-6), es decir que el incentivo de acuerdo de pago mensual no está cumpliendo con acatar la necesidad de recolección de los recursos correspondientes. Si se generan los mecanismos normativos correspondientes para incentivar un pago efectivo y oportuno de este tipo de sanciones, se lograría una mayor captación de recursos de este tipo y se recuperaría la capacidad sancionatoria del Estado mismo.

1. **EXPLICACIÓN DEL PROYECTO**

La iniciativa que se propone en el presente proyecto de ley se apoya en el sustento teórico referente a la curva de Laffer, desarrollada por el economista Arthur Laffer para mostrar la relación entre las tasas de impuestos y la cantidad de ingresos fiscales recaudados por los gobiernos. La curva se utiliza para ilustrar la premisa principal de Laffer: cuanto más se grava una actividad, como la producción, menos se genera. Del mismo modo, cuanto menos se grava una actividad, más se genera. [[7]](#footnote-7) Atendiendo dicha teoría y conociendo la baja tasa de pago y la alta morosidad del cumplimiento de las obligaciones por comparendos, se puede establecer que la disminución de las tarifas generaría un mayor recaudo.

Partiendo de las problemáticas que se identifican dentro del estudio y análisis del presente proyecto de ley, se proponen realizar las respectivas modificaciones. Inicialmente en el artículo 131 se propone disminuir el valor de las tarifas sancionatorias por infracciones tipo A, B, C y D con el objetivo de establecer valores máximos de sanciones monetarias que sean asequibles de pago mediante la disminución de los valores de los salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV), dependiendo de cada tipo de infracción y su nivel de gravedad e impacto. Teniendo en cuenta que algunas infracciones que atentan contra la vida y ponen en riesgo a peatones, es necesario re categorizar específicamente dichas infracciones y ubicarlas dentro de la clasificación E que implican una mayor sanción.

Igualmente, se pretenden modificar los plazos de pago con descuento de las multas correspondientes, con el objetivo de que incentiven al infractor a cancelar de manera oportuna. Se propone establecer un plazo de 5 días una vez se haya dado la orden del comparendo para que la persona realice el curso referente a las normas de tránsito con el objetivo de adquirir un descuento del 50% del valor de la multa si el pago se realiza dentro de los siguientes 5 días. En dado caso que la persona no realice el pago habiendo terminado este primer plazo, se le otorgarán 5 días adicionales para que realice el pago por el 75% del valor de la multa, si el infractor no cumple con el pago oportuno de la deuda bajo los plazos del descuento, se le atribuirá el valor completo de la sanción.

Parte de estos incentivos se verán movilizados con el objetivo de generar mayores oportunidades de pago para los infractores, haciendo mayoritariamente atractivo la cancelación de comparendos con un menor precio y con un descuento si efectúa el pago oportuno. Reconociendo que parte de la problemática de la cultura del no pago de los comparendos se identifica en las prescripciones que propone la ley después de tres años de colocada la multa, se propone igualmente, extender el plazo de prescripción a cinco años, con el propósito de desincentivar el aplazamiento y la omisión del pago de la infracción.

**VIABILIDAD CONSTITUCIONAL DEL PROYECTO DE LEY Y LIBERTAD DE CONFIGURACIÒN LEGISLATIVA**

La iniciativa que se presenta a consideración del Honorable Congreso de la República, tiene como parámetro constitucional los artículos 2º,150º,228 pero fundamentalmente el artículo 24 superior, una de las normas a partir de la cual se inspira el Código Nacional de Tránsito Terrestre, desarrollo legal que tiene como propósito regular la circulación de todos los tipos de usuarios (peatones, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos), por todos los tipos de vías (carreteras, calles, vías públicas o vías cerradas), y su finalidad es esencialmente la garantía y protección de la seguridad ciudadanas, y que por tanto las normas que integran este código constituyen normas de interés público, totalmente forzosas para la organización racional de la movilidad ciudadana en entornos de seguridad.[[8]](#footnote-8)

Ahora bien, el tránsito terrestre es una actividad a la que se encuentran sujetadas cuestiones tan significativas como la libertad de movimiento y circulación consagrada en la Constitución Política en el artículo 24 y el desarrollo económico.

El artículo 24 de la Constitución establece que:

“todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.”

En el más estricto sentido de este mandato constitucional, la libertad de locomoción es un derecho que advierte “la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos”[[9]](#footnote-9) pero con la posibilidad de limitación por parte del legislador.

La categoría y el carácter riesgoso del tránsito terrestre explican que esta actividad pueda ser regulada de manera aguda por el Legislador, quien puede señalar reglas y requisitos destinados a proteger la integridad de las personas y los bienes. En este sentido la Corte ha destacado que: “el tránsito es una actividad “frente a la cual se ha considerado legítima una amplia intervención policiva del Estado, con el fin de garantizar el orden y proteger los derechos de las personas” [[10]](#footnote-10) **(Subrayado fuera de texto)**

En este orden la “cláusula general de competencias” del legislador incluye dentro de su amplia libertad de regulación establecida en el artículo 150 y con soporte en el artículo 24 de la normativa superior las funciones de “unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio nacional. Estas normas establecen el fundamento constitucional del Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002 y demás normas modificatorias, por lo que cualquier intento de legislar sobre supuestos normativos de las normas de tránsito tiene un sentido y una relevancia constitucional. Así lo ha advertido la Corte Constitucional:

En este sentido, es evidente que las normas que lo integran tienen relación directa con los derechos de los terceros y con el interés público, pues éstos son los conceptos que principalmente se ven involucrados en la ecuación vía – persona - vehículo.[[11]](#footnote-11)

Es claro que si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectados[[12]](#footnote-12)

En desarrollo de esta postura jurisprudencial, resulta evidente que a través de las normas de tránsito terrestre las autoridades públicas custodian y garantizan la protección de la integridad del espacio público como derecho colectivo que exige velar por la prevalencia del interés común sobre el particular, y que por tratarse de un fin esencial del Estado, su afectación y regulación que lo “protege puede conllevar a la imposición de ciertas medidas y sanciones”.

**EL IMPACTO DEL PROYECTO EN LOS ARTÍCULOS 131,136 y 159**

El proyecto de ley conserva en su integridad el espíritu que inicialmente el Legislador concibió para los artículos 131,136 y 159 dado que estas normas siguen permitiendo que las autoridades de tránsito desplieguen su facultad sancionatoria en las circunstancias que de manera abstracta se describen de conformidad con la levedad o gravedad de la infracción, garantizando en todo caso el principio de legalidad y la seguridad jurídica. Sin duda, la modificación propuesta reafirma el principio de proporcionalidad al mantener incólume las multas para diferentes tipos de infracciones.

Consecuente con lo anterior, el objeto de esta iniciativa frente a los artículos aludidos, no se aparta de la naturaleza esencialmente impositiva del régimen sancionatorio, la cual se ajusta a la Constitución, en el entendido de que la modificación propuesta sobre disminución de los valores de las multas cumplen con las exigencias de no afectación específica del ejercicio de derechos fundamentales, ni afecta de manera directa o indirecta a terceros; la sanción sigue teniendo un carácter meramente monetario; y finalmente configuran sanciones pecuniaria de menor entidad.

En este contexto argumentativo, dejo a consideración de los honorables Congresistas esta iniciativa que sin duda buscará equilibrar las cargas entre la eficiencia del recaudo y el oportuno cumplimiento del ciudadano.

**MAURICIO GÓMEZ AMÍN**

Senador de la República

1. Penalty and Transport. *Penalty Points, fines and driving bans*. Government of the United Kingdom. Véase en: <https://www.gov.uk/browse/driving/penalty-points-fines-bans> . Traffic Injury Research Foundation. *Issiues in traffic for Canada.* Véase en: [http://yndrc.tirf.ca/issues/distraction.php#provincialterritorial](http://yndrc.tirf.ca/issues/distraction.php" \l "provincialterritorial) . French Property. *Driving Offences and Penalties in France.* Véase en: <https://www.french-property.com/guides/france/driving-in-france/driving-offences-penalties> . Ley 762 del 2002. *Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*. Diario Oficial No. 44.932 de 13 de septiembre de 2002. [↑](#footnote-ref-1)
2. Tipos de multas de Tránsito en chile y su valor, Véase en: <http://gpstec.cl/tipos-de-multas-de-transito-en-chile-y-su-valor-en-dinero/>

   Estas son las multas de transito para la CDMX en 2019. Véase en: <https://www.dineroenimagen.com/autos/estas-son-las-multas-de-transito-para-la-cdmx-en-2019/106101>. Ley 762 del 2002. *Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*. Diario Oficial No. 44.932 de 13 de septiembre de 2002. [↑](#footnote-ref-2)
3. Londoño, D. Guataquí, J. Jassir, I. García, A. Informe 7. *Panorama de la negociación del salario mínimo 2019 y análisis del proyecto de ley de prima legal para la canasta familiar.* Observatorio Laboral de la Universidad del Rosario. Diciembre 2018. [↑](#footnote-ref-3)
4. Ley 762 del 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial No. 44.932 de 13 de septiembre de 2002. [↑](#footnote-ref-4)
5. Portafolio. En Bogotá se pagan tres de cada diez multas de tránsito. julio 10 de 2018. Véase en: <https://www.portafolio.co/economia/en-bogota-se-pagan-tres-de-cada-diez-multas-de-transito-518881> [↑](#footnote-ref-5)
6. Ibidem. [↑](#footnote-ref-6)
7. Curva de Laffer: <https://efxto.com/diccionario/curva-de-laffer> [↑](#footnote-ref-7)
8. Corte Constitucional, Sentencias C-355 de 2003, M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra y C-885 de 2010, M.P. María Victoria Calle Correa. [↑](#footnote-ref-8)
9. Corte Constitucional Sentencias T-518 de 1992 M.P. Alejandro Martínez Caballero) y C-741 de 1999 (M.P. Fabio Morón Díaz) [↑](#footnote-ref-9)
10. Corte Constitucional, Sentencia C-309 de 1997. Fundamento 19 [↑](#footnote-ref-10)
11. Corte Constitucional, Sentencia C-355 de 2003 M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra. [↑](#footnote-ref-11)
12. Ibídem [↑](#footnote-ref-12)