



Bogotá D.C. Septiembre 3 de 2020

Doctor
JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
Secretario General
Cámara de Representantes
Ciudad.

Asunto: Radicación de Proyecto.

Respetado Secretario:

Presentamos a consideración de la Cámara de Representantes el Proyecto de Ley **“Por medio de la cual se modifican los artículos 8° y 13 de la Ley 1843 de 2017, se adoptan medidas para la eficiencia de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones”**.

Agradecemos surtir el trámite correspondiente.

Se radica vía email secretaria.general@camara.gov.co en formato PDF debidamente firmado y en formato Word sin firmas.

Cordialmente,

ALFREDO APE CUELLO BAUTE
Representante a la Cámara

EMETERIO JOSE MONTES DE CASTRO
Representante a la Cámara

CIRO ANTONIO RODRIGUEZ PINZON
Representante a la Cámara



PROYECTO DE LEY No DE 2020 CÁMARA

“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICAN LOS ARTÍCULOS 8º Y 13 DE LA LEY 1843 DE 2017, SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA EFICIENCIA DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

El congreso de Colombia,

DECRETA:

ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto **actualizar la** regulación del procedimiento que debe adelantar la autoridad de tránsito, ante la comisión de una contravención detectada por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos -SAST-.

ARTÍCULO 2. **El artículo 8º de la Ley 1843 de 2017 quedará así:**

“ARTICULO 8º. **PROCEDIMIENTO.** Dentro de los (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad de tránsito, se enviará al propietario del vehículo en el que se cometió la infracción detectada por medio de SAST, copia del comparendo y demás soportes, a través de una empresa de correos legalmente constituida y/o de correo electrónico, a las direcciones físicas y electrónica, respectivamente, que el propietario tenga registrada en el RUNT, y en caso que no pueda surtirse la notificación personal, por cualquier causa, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación de la orden de comparendo, por medio del aviso, de que trata la Ley 1437 de 2011.

En la orden de comparendo, se le indicará al propietario que debe presentarse ante la autoridad de tránsito competente, dentro de los once (11) días hábiles siguientes contados a partir del recibo del comparendo, para que haga uso de su derecho de defensa e informe si se encontraba conduciendo el vehículo, al momento de cometerse la infracción, con el fin que la autoridad de tránsito pueda continuar el



proceso contravencional con el respectivo infractor, so pena de incurrir en la conducta descrita en el artículo 51 de la Ley 1437 de 2011.

La autoridad de tránsito deberá advertirle al citado, que tiene la posibilidad de hacer uso de los descuentos de ley, en caso que admita la comisión de la infracción, o de lo contrario, deberá informar los datos de quien iba conduciendo al momento de la infracción (Nombre completo, identificación y dirección para notificaciones), para que el proceso contravencional, pueda ser adelantado exclusivamente contra el infractor y desvincular al propietario.

Luego de transcurridos 30 días contados a partir de la presunta comisión de la infracción, sin que el citado comparezca, la autoridad podrá en el ejercicio de sus funciones, continuar el respectivo proceso contravencional, de la forma como lo dispone el inciso tercero del artículo 137 de la Ley 769 de 2002, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados, dando cabal cumplimiento al debido proceso.

La sanción que se imponga al propietario del vehículo en el que se cometió la infracción y que no comparezca dentro del término otorgado por la Ley 769 de 2002, o que presentándose incurra en la conducta descrita en el artículo 51 de la Ley 1437 de 2011, consistirá exclusivamente en la obligación de pagar la multa, es decir, que no le serán aplicables los demás efectos que puedan derivarse de la infracción.

PARÁGRAFO 1°. En el evento que la comisión de la infracción, haya ocurrido en un vehículo particular, tanto el propietario como el conductor del vehículo, serán responsables solidariamente en lo que respecta a los efectos pecuniarios, (pago) de la sanción que se imponga, como consecuencia de la comisión de una infracción de tránsito, siempre que se trate de aquellas infracciones imputables a los propietarios. No obstante lo anterior, tratándose de vehículos dados en leasing, en arrendamiento sin opción de compra y/o en operaciones de renting, serán solidariamente responsables de la infracción el conductor y el locatario o arrendatario, una vez sea identificado, por la entidad de leasing o renting, el respectivo locatario o arrendatario del vehículo.

PARÁGRAFO 2°. En el evento que la comisión de la infracción haya ocurrido en un vehículo de servicio público, la copia del comparendo y sus soportes, deberá ser enviada dentro del término que establece este artículo, además del propietario, a la empresa a la cual se encuentra vinculado.



Serán solidariamente responsables por el pago de multas por infracciones de tránsito el propietario y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo automotor, en aquellas infracciones imputables a los propietarios o a las empresas.

PARÁGRAFO 3. Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la . dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados . de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso. La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información: a) Dirección de notificación; b) Número telefónico de contacto; c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 3. CONTROL EN VÍA. El control en vía es el procedimiento realizado de manera directa por un agente de tránsito de la Dirección de Tránsito y Transportes de la Policía Nacional -DITRA-, presente y visible en el sitio del evento, apoyado por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, a través de los cuales se registra la evidencia de la presunta infracción de tránsito, que sirve de base para la elaboración del comparendo, el cual deberá ser posteriormente notificado, de acuerdo al procedimiento establecido en el artículo 2 de esta Ley.

ARTÍCULO 4. CONDICIONES PREVIAS A LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN. La autoridad de tránsito competente, que pretenda utilizar sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos de detección fija o móvil para la detección de infracciones de tránsito, antes de instalar y poner en funcionamiento su operación, deberá contar con la autorización impartida por la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte.

No se requerirá de autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), para la operación y/o utilización de equipos, empleados en procedimientos de control en vía, control aéreo, fines pedagógicos, disuasivos y de análisis de tráfico.

ARTICULO 5. El artículo 13 de la Ley 1843 de 2017 quedará así:

“ARTÍCULO 13. REQUISITOS TÉCNICOS. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), verificará que previo a la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones –



SAST-, las autoridades de tránsito competentes del lugar donde se pretenda implementar estos sistemas, cumplan con los siguientes requisitos técnicos:

1. Que su implementación hace parte de las acciones contenidas en el Plan Nacional y Territorial de Seguridad Vial y en su construcción concurren los actores de tránsito, cuya participación haya sido ordenada por las leyes y reglamentos correspondientes.

2. Que su implementación deba estar soportada en estudios y análisis realizados por la entidad idónea sobre accidentalidad y flujo vehicular y peatonal; geometría, ubicación, calibración y tipo de equipos; modalidad de operación y demás variables que determine el acto reglamentario del Ministerio.

3. Que la autoridad de tránsito que pretende la instalación y puesta en funcionamiento de los SAST, cuente con un cuerpo de agentes de tránsito capacitado, el cual puede ser integrado por policías especializados y/o personal de planta, de conformidad con lo establecido en la Ley 1310 de 2009.

4. Que la señalización que instale la autoridad de tránsito competente, para informar acerca de la existencia de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito -SAST, cumpla con los requisitos establecidos en el manual de señalización adoptado por la Resolución 1885 del 17 de junio de 2015 o el que haga sus veces.

PARÁGRAFO: Además a los requisitos descritos en el presente artículo, todos los SAST instalados con el objeto de detectar infracciones de tránsito por exceso de velocidad deberán cumplir con los siguientes requisitos:

a. Tener incorporados instrumentos (cinemómetro) para la medición de la velocidad.

b. Contar con el concepto de desempeño de la tecnología (CDT), en cuanto a la componente metrológica, expedido por el Instituto Nacional de Metrología (INM) en los términos que este lo establezca.

c. Contar con el certificado de calibración vigente, el cual debe ser expedido por el fabricante nacional o extranjero o por su representante autorizado en Colombia, y



renovarse anualmente. La renovación del certificado deberá ser expedida por un laboratorio acreditado para realizar esa labor.”

ARTÍCULO 6. VIGENCIA. La presente norma rige a partir de su sanción y promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

De los Honorables Congresistas,

ALFREDO APE CUELLO BAUTE
Representante a la Cámara

EMETERIO JOSÉ MONTES DE CASTRO
Representante a la Cámara

CIRO ANTONIO RODRIGUEZ PINZON
Representante a la Cámara



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I.- CONSIDERACIONES GENERALES

El proyecto de ley que se propone al Congreso de la república está enmarcado dentro de unas modificaciones a la ley 1843 de 2017, en lo relacionado con la regulación del procedimiento que debe adelantar la autoridad de tránsito, ante la comisión de una contravención detectada por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos -SAST y su actualización frente a la reciente sentencia de la corte Constitucional C- 038 de 2020. En efecto el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017 regula el procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas. Específicamente, el párrafo 1° del artículo aludido establece que el propietario del vehículo será solidariamente responsable con el conductor de la infracción.

➤ **Sistemas de fotodetección instaladas**

Entre el 10 de diciembre de 2018 y el 03 de julio de 2020, el Ministerio de Transporte ha autorizado 512 puntos de instalación de sistemas de fotodetección los cuales pueden ser consultados por todos los ciudadanos en el portal. En total, se han radicado ante el Ministerio del Transporte solicitudes para la aprobación de 878 sistemas de fotodetección, de las cuales 512 (58%) han sido aprobado, 340 (39%) se han rechazado y el 26 (3%) continúan en análisis.

➤ **Comparendos por fotodetección**

En los últimos ocho años se impusieron en Colombia 7.577.039 comparendos por esta vía. Solo en enero de 2018 hubo 88.617 infractores, según datos del SIMIT. Las cuatro ciudades con mayor número de imposición de comparendos por 'fotodetección' entre el primero de enero de 2011 y el 31 de enero de 2018 fueron Medellín (1.848.519), Bogotá (881.430), Cali (862.717) y Barranquilla (649.874). Atlántico (341.545).¹

➤ **Experiencia Internacional frente a la responsabilidad del propietario y el conductor del vehículo y el uso del sistema de fotodetección.** ²

¹Información tomada de la página de internet: ansv.gov.co, agosto 23 de 2020

² Ibidem



Las ayudas tecnológicas en la detección de presuntas infracciones de tránsito son una herramienta común en un alto número de países del mundo y frente al tema de la responsabilidad conductor y propietario del vehículo, se resalta lo siguiente:

España: el propietario tiene la posibilidad de responder a la administración manifestando que no era el conductor al momento de la infracción, e incorporando la información de la persona que tenía el control del carro en el momento de la detección.

Reino Unido: el propietario del vehículo debe dar certeza de la información del conductor infractor, puesto que la emisión de información incierta tiene consecuencias penales.

Australia: el propietario puede exonerarse de responsabilidad si declara que no conducía el vehículo en el momento de la infracción y suministra la información del conductor.

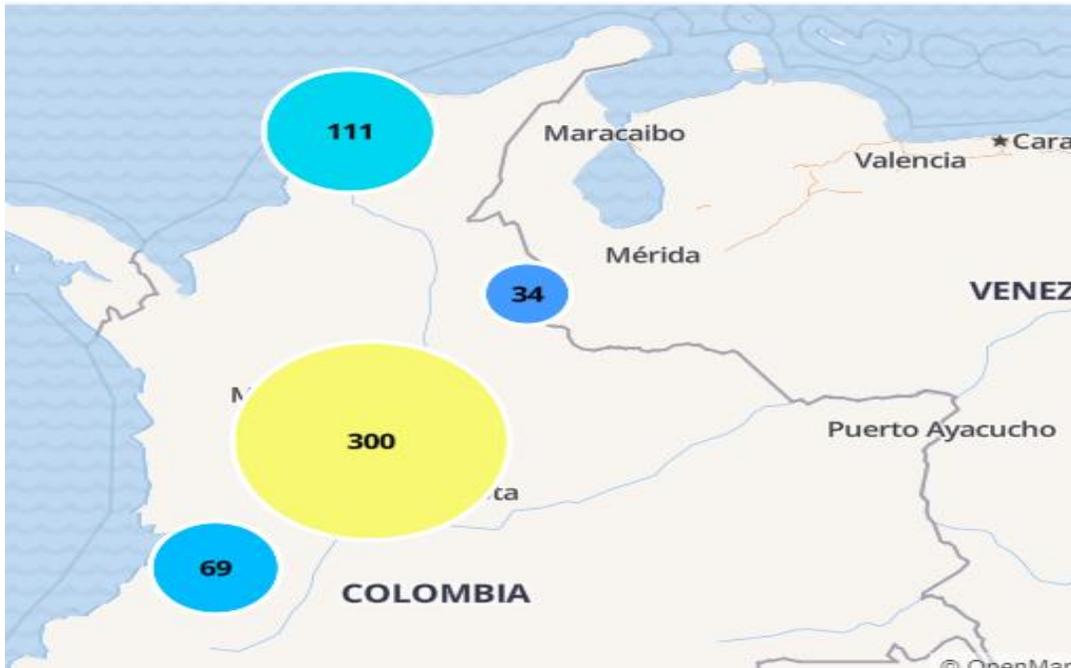
Francia: el propietario puede solicitar la exoneración de la multa si manifiesta que el vehículo le fue hurtado al momento de la detección de la infracción o que el vehículo era conducido por otra persona y brinda su información.

Estados Unidos: el propietario del vehículo tiene la obligación por ley de pagar la multa a menos que identifique plenamente al conductor que manejaba el vehículo en el momento de la detección de la infracción.

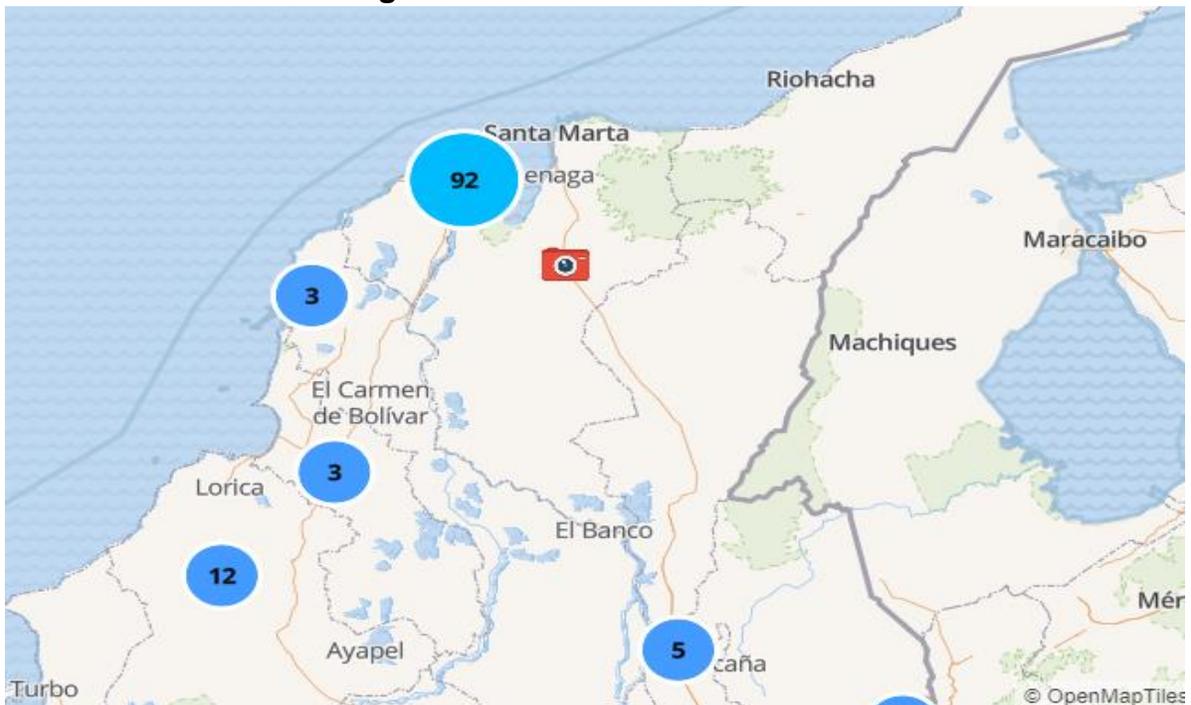
Chile: tiene priorización la protección del derecho a la privacidad durante el uso de los equipos de fiscalización electrónica.

Costa Rica: el propietario del vehículo como responsable, dado que en términos de materia civil aplica el principio de la responsabilidad indirecta.

➤ **Sistemas de fotodetección instaladas**



➤ Instaladas en la región caribe





II.- CONTEXTO DE LA LEY 1843 DE 2017.

La ley 1843 de 2017 que reforma la manera en que operan las fотомultas en el país, estableció nuevas facultades al Ministerio de transporte para regular las **condiciones para la implementación de los dispositivos de fотомultas** en todo el país.

En este contexto de la ley, las fотомultas continuaron bajo un concepto técnico, de seguridad vial y no con un concepto lucrativo como se venía presentando en algunas ciudades del país. Fue una decisión muy importante del Congreso de la República en ese momento, dado que el cobro de fотомultas venía causado mucha polémica en varias ciudades como Bogotá, Medellín, Barranquilla y Bucaramanga, entre otras. La Ley señala que los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones deben estar debidamente identificados en las vías nacionales, departamentales y municipales, de manera que informen que es una zona vigilada por cámaras o radar, localizadas antes de iniciar estas zonas.

También se estableció que las zonas deben ser determinadas con base en los estudios técnicos, por parte de las autoridades de tránsito, respetando los límites definidos por el Ministerio de Transporte conforme su artículo segundo. Para las vías nacionales en donde operen sistemas tecnológicos automáticos o semiautomáticos fijos para la detección de infracciones de velocidad, la señal tendrá que ubicarse con una antelación de 500 metros de distancia.

La ley en el párrafo 1º del artículo 8º, dispuso que “el propietario del vehículo sería solidariamente responsable con el conductor, previa su vinculación al proceso contravencional, a través de la notificación del comparendo en los términos previstos en el presente artículo, permitiendo que ejerza su derecho de defensa”.

2.1- Responsabilidad solidaria en fотомultas

En una sentencia C-089 del 2011, la Corte Constitucional declaró exequible la solidaridad por multas entre el propietario del vehículo de transporte y la empresa a



la que está afiliado. En dicha sentencia, la Sala señaló que la expresión “contraventor” de la norma se refiere al sujeto que ha cometido la contravención de tránsito o contraviene las normas y, por tanto, cobija tanto al conductor del vehículo como al dueño de este o a la empresa a la cual se encuentra afiliado.

Indicó la Corte, que una vez realizadas las interpretaciones taxativas y sistemáticas del artículo 24 de la Ley 1383 del 2010, no evidenció afectación alguna del derecho fundamental al debido proceso, por el contrario, consideró que esas disposiciones se encuentran en armonía con la Carta Política al no configurar responsabilidad objetiva alguna y respetar todas las garantías propias del derecho fundamental al debido proceso.

2.2.- Cambio de postura de la Corte

En sentencia C- 038 de 2020, la Corte Constitucional cambia su postura y declara inexecutable el parágrafo 1º del artículo 8º de la Ley 1843 del 2017³, por infringir el artículo 29 de la Constitución, sobre el debido proceso sancionatorio. En palabras de la Corte, fue retirado del ordenamiento jurídico porquera era ambigua la disposición.

Esencialmente, encontró que dicho parágrafo daba por sentado que el propietario del vehículo era el infractor de las normas de tránsito e igualmente se le endilgaba la responsabilidad en una conducta que al momento de su comisión no se encuentra plenamente demostrada y en el derecho sancionatorio no se puede imponer una responsabilidad sobre una persona que no ha cometido personalmente la falta.

En este orden **se exhortó al Congreso de la República** para que legisle de manera clara y adecuada esta materia de manera que se superaran las ambigüedades e incertidumbres jurídicas que se generaban al aplicar la norma.

³ Inexecutable, dado que la "solidaridad" entre el propietario del vehículo y el conductor vulnera la presunción de inocencia, porque no exige que la autoridad de tránsito demuestre que la infracción se cometió de manera culpable.



III.- OBJETO DEL PROYECTO.

La presente ley tiene por objeto actualizar la regulación del procedimiento que debe adelantar la autoridad de tránsito, ante la comisión de una contravención detectada por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos -SAST-, contemplados en la ley Ley 1843 de 2017

IV.- JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

➤ **Proyecto de resolución que reemplaza a la 0718 de 2018.**

El documento establece que los sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito son los que permiten “indicar con precisión la identificación de un vehículo o de un conductor”. Esto será válido como “prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y, por lo tanto, darán lugar a la imposición de un comparendo”.

El proyecto de resolución también habla de la validación del comparendo, y hace referencia al artículo octavo de la Ley 1843 del 2017 –que fue precisamente el que modificó la Corte–. Sin embargo, no dice nada sobre lo que el alto tribunal declaró inexecutable y únicamente asegura que la validación se debe realizar a más tardar dentro de los 10 días hábiles siguientes a la ocurrencia de la presunta infracción.

Pese a las determinaciones de la Corte, el borrador de resolución no se refiere ni a la responsabilidad personal (que fue la que avaló la Corte, en lugar de la solidaria) ni a la forma de notificación o el proceso administrativo. Lo que había criticado la Corte Constitucional: que la ley de fotomultas del 2017 diera la opción de identificar la placa o al conductor, sin exigir que siempre se identificara a quien iba conduciendo para poder imputarle a él la responsabilidad de la infracción.

Al no resolver el problema técnico de identificación de los conductores como requisito para poder multarlos, la norma sigue dejando en duda cómo va a operar el sistema ante las advertencias que hizo la Corte en su fallo, en la que también dejó claro que el objetivo de estos sistemas de detección automática de multas es “reducir las víctimas fatales y no fatales de siniestros viales en Colombia”.



Esencialmente en su fallo de febrero, el alto tribunal dijo que esa debe ser la misión de esa tecnología, pues el objetivo de instalar cámaras debe ser el de “prevenir atentados contra la seguridad vial” y no recaudar recursos con las sanciones pecuniarias.

Sin duda **el problema legislativo más importante a solucionar** con la presente iniciativa, tiene que ver con la previsión y precisión de la responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor por la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, contenida en el parágrafo 1° del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, que vulneraba el derecho al debido proceso contemplado en el artículo 29 de la Constitución política.

La realidad del parágrafo estaba en la previsión de un régimen de responsabilidad solidaria en la que existía una forma de hacer exigible la sanción (obligación), pero carecía de contenido para determinar al infractor (imputación), ya que permitía que la administración persiguiera el pago incluso por un acto ajeno.⁴

En este contexto, el proyecto de ley también se justifica en la medida en que debe precisar la relación entre infracciones de tránsito, la solidaridad y las garantías del debido proceso, dando alcance a la prohibición de responsabilidad objetiva y el reconocimiento de su carácter excepcional.

Sin duda el proyecto buscará corregir la formulación general del parágrafo 1° cuestionado por la Corte que, parecería justificar la responsabilidad objetiva en materia de derecho administrativo sancionatorio, por cuanto la solidaridad en este campo es inadmisibles, y tendía a extender “el ámbito de la responsabilidad sancionatoria, de manera que podía ser exigida directamente a otros sujetos distintos del principalmente obligado”⁵, como también estaba “desconociendo el fundamento del sistema punitivo, basado en que cada persona responde por sus propios actos y sin que en ningún caso pueda sustentarse que el interés público permite establecer responsabilidad solidaria por actos ajenos”⁶

Habilitado entonces por la Corte Constitucional “en materia de derecho administrativo sancionatorio, el legislador puede prever un régimen de solidaridad, a condición de que se respeten las garantías propias del debido proceso y se demuestre el grado de responsabilidad del sancionado.

⁴ Corte Constitucional, Sentencia C-034 de 2020

⁵ Ibidem

⁶ Ibidem



Ahora bien, en esta materia, existe reserva de ley en lo que tiene que ver con las sanciones previstas en el Código Nacional de Tránsito, por lo cual es el Congreso de la República, en desarrollo de sus funciones propias, a quien le corresponde definir de manera precisa y suficiente, los elementos de la responsabilidad sancionatoria y la forma de responsabilidad solidaria que, de acuerdo con la jurisprudencia constitucional, puede ser consagrada en estos casos.

“La regulación en la materia que expida el Congreso de la República podría prever una responsabilidad solidaria para el pago de las multas, por hechos total o parcialmente imputables al propietario del vehículo, que no impliquen el acto de conducir y se refieran al estado de cuidado físico-mecánico del vehículo (luces, frenos, llantas, etc.) o al cumplimiento de obligaciones jurídicas, tales como la adquisición de seguros o la realización de las revisiones técnico-mecánicas. Tales obligaciones recaen tanto sobre el conductor, como sobre el propietario del vehículo, incluso si éste es una persona jurídica, no conduce o no dispone de la licencia para conducir.”⁷

La solidaridad puede ser aplicable para el pago de las multas, por hechos que no impliquen el acto de conducir.

Seguidamente el proyecto está justificado por los ajustes que se hacen a los requisitos técnicos que la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte debe verificar cumplan con los requisitos técnicos que vienen establecidos desde la ley 1843 de 2017, previo a la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones -SAST.

V.- DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto cuenta con seis (6) artículos, organizados en un solo capítulo, que determina sus aspectos esenciales:

⁷ Corte Constitucional, Sentencia C-034 de 2020



- Artículo 1. Objeto
- Artículo 2. Modificación al artículo 8º de la Ley 1843 de 2017. Procedimiento.
- Artículo 3. Control en vía
- Artículo 4. Condiciones previas a la instalación y operación
- Artículo 5. Requisitos Técnicos, modificación al artículo 13 de la Ley 1843 de 2017
- Artículo 6. Vigencia

En los anteriores termino se deja planteada esta iniciativa para que sea considerada y estudiada con todo rigor, para que en un tiempo razonable se pueda cumplir el exhorto de la Corte constitucional.

De los Honorables Congresistas,

ALFREDO APE CUELLO BAUTE
Representante a la Cámara

EMETERIO JOSE MONTES DE CASTRO
Representante a la Cámara

CIRO ANTONIO RODRIGUEZ PINZON
Representante a la Cámara