

Bogotá D.C., 18 de agosto de 2021

Doctor  
**JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO**  
SECRETARIO GENERAL  
**CÁMARA DE REPRESENTANTES**  
Ciudad

**Asunto:** Radicación del Proyecto de Ley, “Por medio del cual se crea el Sistema Tecnológico de Apoyo a Conductores y Automotores “SITACA” para la identificación de conductores y apoyo para las autoridades de tránsito y se dictan otras disposiciones”.

Apreciado Secretario:

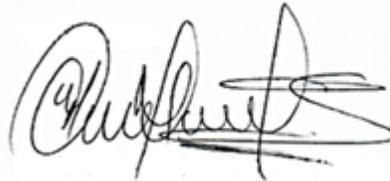
Atendiendo a lo estipulado en los artículos 139 y 140 de la Ley 5ª de 1992 presentamos a consideración del Congreso de la República, el Proyecto de Ley, “Por medio del cual se crea el Sistema Tecnológico de Apoyo a Conductores y Automotores “SITACA” para la identificación de conductores y apoyo para las autoridades de tránsito y se dictan otras disposiciones”, proyecto que cumple las disposiciones correspondientes a la iniciativa legislativa y demás consagradas en la constitución y la citada ley.

Agradecemos surtir el trámite legislativo previsto en el artículo 144 de la Ley 5ª de 1992.

Atentamente,



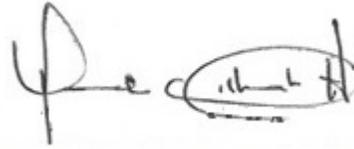
**MILTON HUGO ANGULO VIVEROS**  
Representante a la Cámara – Valle del  
Cauca



**EMETERIO JOSÉ MONTES DE CASTRO**  
Representante a la Cámara por el  
Departamento de Bolívar  
Partido Conservador



**LUÍS FERNANDO GÓMEZ BETANCURT**  
Representante a la Cámara- Caldas.



**MARTHA VILLALBA HODWALKER**  
Representante a la Cámara - Atlántico



**LAUREANO ACUÑA DIAZ**  
Senador



**KARINA ESTEFANIA ROJANO PALACIO**  
Representante a la Cámara -Atlántico  
Partido Cambio Radical



**JOHN HAROLD SUÁREZ VARGAS**  
Senador de la República



**RUBY HELENA CHAGÜI SPATH**  
Senadora de la República

PROYECTO DE LEY No \_\_\_\_\_ DE 2021 CÁMARA

**“POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL SISTEMA TECNOLÓGICO DE APOYO A CONDUCTORES Y AUTOMOTORES “SITACA” PARA LA IDENTIFICACIÓN DE CONDUCTORES Y APOYO PARA LAS AUTORIDADES DE TRÁNSITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

## **1. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El presente proyecto tiene como objeto identificar plenamente a los conductores de los vehículos automotores, en línea y tiempo real, a través de la implementación y operación del Sistema Tecnológico de Apoyo a Conductores y Automotores “SITACA”, el cual será instrumento de apoyo a conductores y autoridades de tránsito.

Actualmente, los vehículos automotores son identificados con placas iguales que se encuentran ubicadas en el extremo delantero y extremo trasero del vehículo. Asimismo, un conductor de un vehículo automotor es identificado a través de la licencia de conducción.

Por lo tanto, cuando alguno de estos elementos es hurtado, el vehículo o el conductor no tiene la identificación necesaria que es requerida por las autoridades de tránsito. Por ello, el proyecto propone la creación del sistema tecnológico de apoyo a conductores y Automotores “SITACA” para la plena identificación de los conductores de los vehículos automotores, en línea y tiempo real, con la ayuda de los componentes móviles instalados en el vehículo.

De igual manera, el “SITACA” será un apoyo para disminuir los siniestros en las vías y en la recuperación de vehículos automotores hurtados.

### **1.1. Siniestralidad vial**

El Sistema Tecnológico de Apoyo a Conductores y Automotores “SITACA”, será un instrumento que permitirá combatir la siniestralidad vial. La siniestralidad vial es un problema de salud pública en el país. De acuerdo al Anuario Nacional de Siniestralidad Vial Colombia 2019, en el país se ha demostrado una tendencia en aumento de siniestros viales, con un promedio anual de 220.000 siniestros, de los cuales el 50% han resultado graves, es decir al menos una persona ha resultado lesionada o fallecida<sup>1</sup>. Asimismo, de acuerdo a la Fundación Unipymes (2019), *“el impacto económico negativo de la siniestralidad vial en Colombia asciende a \$23.9 billones de pesos, lo que representa el 3.6% del PIB”*.<sup>2</sup> Por tal razón, el proyecto de ley crea el “SITACA”, el cual servirá para informar al conductor del

---

<sup>1</sup> Ministerio de Salud. (2020). Anuario Nacional de Siniestralidad Vial Colombia 2019. Recuperado el 8 de julio de 2021, en <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/VS/PP/SA/anuario-nacional-siniestralidad-vial-colombia-2019.pdf>

<sup>2</sup> Aldana, Edgar. (2019). SINIESTRALIDAD VIAL LE CUESTA AL PAÍS \$23,9 BILLONES Y ES ALGO QUE SE PUEDE EVITAR. LatinPyme. Recuperado el 10 de julio de 2021, de <https://www.latinpymes.com/20597-2/>

vehículo automotor respecto a las normas de tránsito vigentes, siendo un apoyo para evitar futuros accidentes de tránsito o transgresiones de las normas.

## 1.2. Hurtos de automotores

Otra problemática recurrente en el país son los hurtos, en este caso, de automotores. De acuerdo al Grupo de Información de Criminalidad de la Policía Nacional, en el año 2019 hubo 10.449 hurtos, en el año 2020 hubo 9.002 hurtos y a corte de 30 de junio de 2021 han ocurrido 3.883 hurtos de automotores.

En la Figura 1, se evidencia el número de hurto de automotores en los años 2019 – 2021 en los departamentos de Cundinamarca, Valle del Cauca, Antioquia, Cauca, Atlántico, Nariño, Guajira, Norte de Santander. Estos departamentos presentan el mayor número de hurtos.

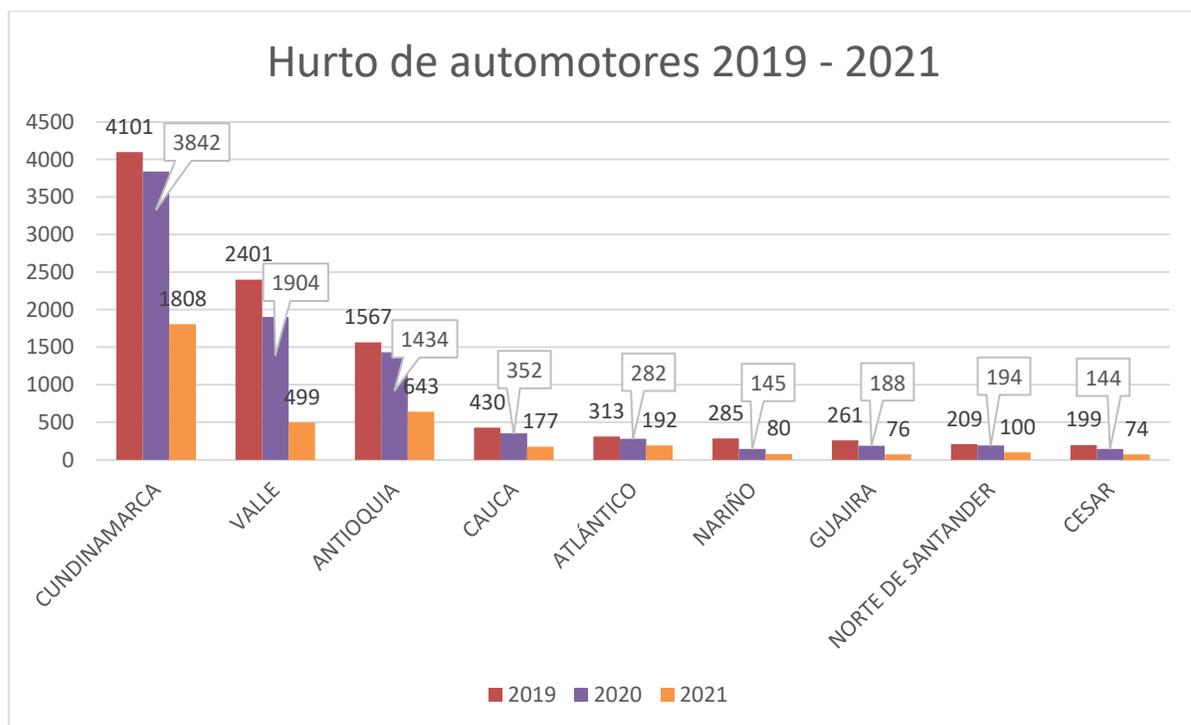


Figura 1. Número de hurtos automotores 2019 – 2021. Departamentos de Cundinamarca, Valle del Cauca, Antioquia, Cauca, Atlántico, Nariño, Guajira, Norte de Santander y Cesar. Fuente: Policía Nacional de Colombia<sup>3</sup>.

En la Figura 2, se evidencia el número de hurto de automotores en los años 2019 – 2021 en los departamentos de Bolívar, Santander, Tolima, Magdalena, Risaralda, Meta, Arauca, Boyacá y Huila. Estos departamentos presentan un nivel medio en el hurto de automotores.

<sup>3</sup> Policía Nacional de Colombia (2021). Hurto de Automotores. Recuperado el día 19 de julio de 2021, de <https://www.policia.gov.co/delitos-de-impacto/hurto-de-automotores>

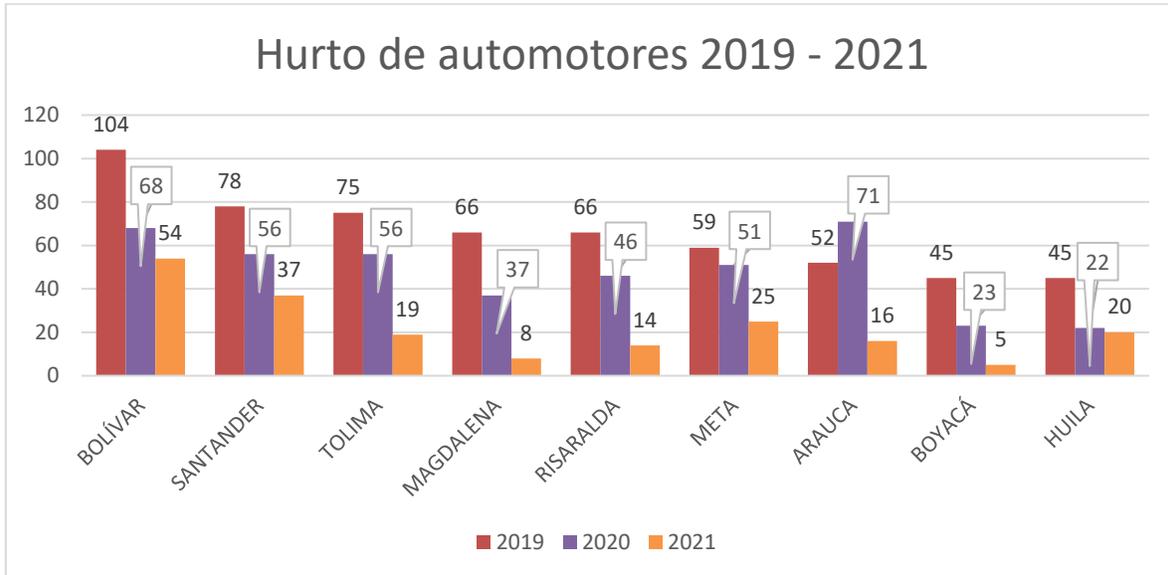


Figura 2. Número de hurtos automotores 2019– 2021. Departamentos de Bolívar, Santander, Tolima, Magdalena, Risaralda, Meta, Arauca, Boyacá y Huila. Fuente: Policía Nacional de Colombia.

En la Figura 3, se evidencia el número de hurto de automotores en los años 2019 – 2021 en los departamentos de Quindío, Córdoba, Caldas, Putumayo, Casanare, Sucre, Caquetá, Chocó y San Andrés. Estos departamentos presentan un nivel bajo en el hurto de automotores.

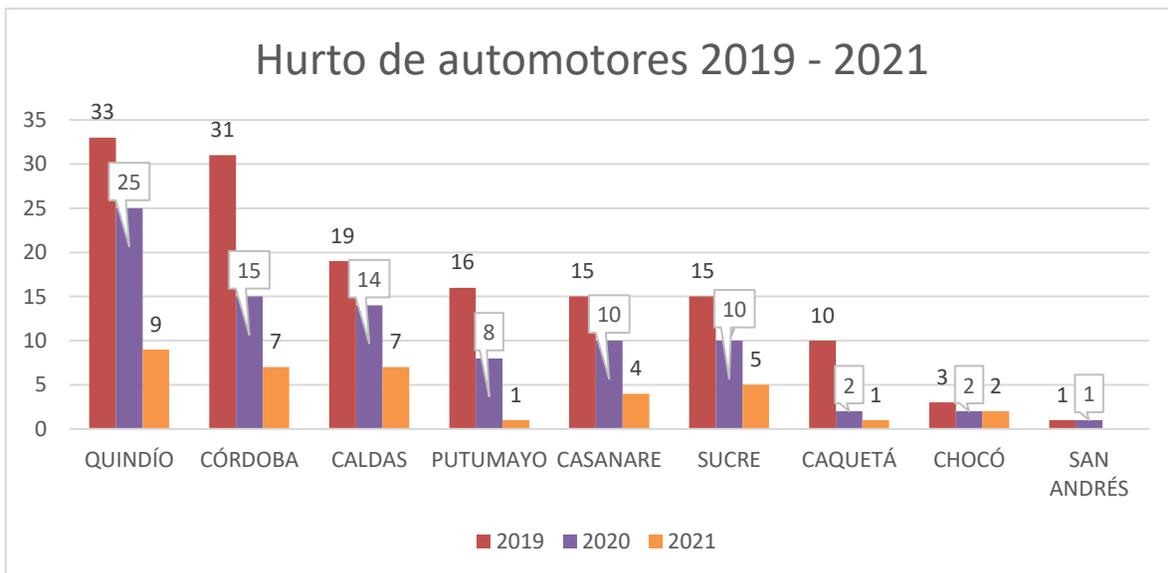


Figura 3. Número de hurtos automotores 2019– 2021. Departamentos de Quindío, Córdoba, Caldas, Putumayo, Casanare, Sucre, Caquetá, Chocó y San Andrés. Fuente: Policía Nacional de Colombia.

Las figuras 1, 2 y 3 muestran la importancia del Sistema Tecnológico de Apoyo a Conductores y Automotores "SITACA" porque ayudará en la lucha contra el hurto de vehículos automotores, al permitir identificar los vehículos automotores que han sido hurtados, en línea y tiempo real, con el propósito de recuperarlos en el menor tiempo posible.

## 2. MARCO NORMATIVO

### 2.1. Constitución Política de Colombia

**Artículo 24.** 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.

### 2.2. Marco Legal

A su vez, el texto del proyecto de ley se relaciona estrechamente con lo dispuesto en las siguientes normas jurídicas:

#### **Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre**

Esta Ley presenta las normas que rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito. Nace para desarrollar lo dispuesto en el artículo 24 de la Constitución Política. Y, coloca al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito para definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

El Capítulo VI de la Ley 769 de 2002 está dedicado a Placas con los artículos 43, 44 y 45:

**Artículo 43. Diseño y Elaboración.** *Corresponde al Ministerio de Transporte diseñar y establecer las características y ficha técnica de la placa única nacional para los vehículos automotores, asignar sus series, rangos y códigos, y a las autoridades de tránsito competentes o a quien el Ministerio de transporte autorice, su elaboración y entrega. Así mismo, el Ministerio de Transporte reglamentará lo referente a la placa que deberán tener los vehículos que ingresen en el país por programas especiales o por importación temporal.*

**Artículo 44. Clasificación.** *Las placas se clasifican, en razón del servicio del vehículo, así: De servicio oficial, público, particular, diplomático, consular y de misiones especiales.*

*Las placas de servicio diplomático, consular y de misiones especiales serán suministradas por el Ministerio de Transporte o por la entidad que delegue para tal fin, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores.*

**Artículo 45. Ubicación.** *Los vehículos automotores llevarán dos (2) placas iguales: una en el extremo delantero y otra en el extremo trasero. Los remolques, semirremolques y similares de transporte de carga tendrán una placa conforme a las características que determine el Ministerio de Transporte. Las motocicletas, motociclos y mototriciclos llevarán una sola placa reflectiva en el extremo trasero con base en las mismas características y seriado de las placas de los demás vehículos.*

*Ningún vehículo automotor matriculado en Colombia podrá llevar, en el lugar destinado a las placas, distintivos similares a éstas o que la imiten, ni que correspondan a placas de otros países, so pena de incurrir en la sanción prevista en este Código para quien transite sin placas; éstas deben de estar libres de obstáculos que dificulten su plena identificación.*

**Parágrafo.** *En caso de hurto o pérdida de la placa, se expedirá el duplicado con el mismo número.*

#### **Decreto 087 de 2011 – Funciones del Ministerio de Transporte**

El artículo 1, establece el objetivo primordial del Ministerio de Transporte: la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

El artículo 2, asigna más funciones al Ministerio de las determinadas en el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, las cuales son:

**2.1.** *Participar en la formulación de la política, planes y programas de desarrollo económico y social del país.*

**2.2.** *Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de transporte, tránsito y la infraestructura de los modos de su competencia.*

**2.3.** *Establecer la política del Gobierno Nacional para la directa, controlada y libre fijación de tarifas de transporte nacional e internacional en relación con los modos de su competencia, sin perjuicio de lo previsto en acuerdos y tratados de carácter internacional.*

**2.4.** *Formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.*

**2.5.** *Formular la regulación económica en materia de tránsito, transporte e infraestructura para todos los modos de transporte.*

**2.6.** Establecer las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte.

**2.7.** Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura.

**2.8.** Establecer las políticas para el desarrollo de la infraestructura mediante sistemas como concesiones u otras modalidades de participación de capital privado o mixto.

**2.9.** Apoyar y prestar colaboración técnica a los organismos estatales en los planes y programas que requieran asistencia técnica en el área de la construcción de obras y de infraestructura física, con el fin de contribuir a la creación y mantenimiento de condiciones que propicien el bienestar y desarrollo comunitario.

**2.10.** Elaborar el proyecto del plan sectorial de transporte e infraestructura, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las entidades del sector y evaluar sus resultados.

**2.11.** Elaborar los planes modales de transporte y su infraestructura con el apoyo de las entidades ejecutoras, las entidades territoriales y la Dirección General Marítima, Dimar.

**2.12.** Coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura de los modos de su competencia.

**2.13.** Diseñar, coordinar y participar en programas de investigación y desarrollo científico, tecnológico y administrativo en las áreas de su competencia.

**2.14.** Impulsar en coordinación con los Ministerios competentes las negociaciones internacionales relacionadas con las materias de su competencia.

**2.15.** Orientar y coordinar conforme a lo establecido en el presente decreto y en las disposiciones vigentes, a las entidades adscritas y ejercer el control de tutela sobre las mismas.

**2.16.** Coordinar el Consejo Consultivo de Transporte y el Comité de Coordinación Permanente entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, Dimar.

**2.17.** Participar en los asuntos de su competencia, en las acciones orientadas por el Sistema Nacional de Prevención y Atención de Desastres.

**2.18.** Las demás que le sean asignadas.

**Parágrafo 1o.** Exceptúase de la Infraestructura de Transporte, los faros, boyas y otros elementos de señalización para el transporte marítimo, sobre los cuales tiene competencia la Dirección General Marítima, Dimar.

**Parágrafo 2o.** *El Instituto Nacional de Concesiones, INCO<1>, y el Instituto Nacional de Vías en relación con lo de su competencia, para el desarrollo de las actividades del modo de Transporte marítimo, serán asesorados por la Dirección General Marítima, Dimar, en el área de su competencia.*

### 3. CASO DE DUBÁI

En el año 2018, Dubái anunciaba el comienzo de las pruebas de las placas inteligentes de autos, las cuales fueron diseñadas para facilitar el pago de impuestos, generar datos del vehículo automotor, advertir al conductor sobre siniestros y comunicar el estado del tráfico.

Estas placas están equipadas con GPS y un emisor que actúa de forma autónoma en casos de emergencia, es decir, si el conductor tiene un accidente en el vehículo, la placa inteligente informará a las autoridades de tránsito enviando la ubicación exacta del auto. Asimismo, estos dispositivos permiten saber si el vehículo es robado, tiene seguro o si el dueño tiene todos sus papeles en regla. Para tener acceso a esa información, las autoridades de tránsito deben contactar a la central de información<sup>4</sup>.

### 4. IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo establecido artículo 7° de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión a que haya lugar.

Teniendo en cuenta lo anterior, y dada la obligación del Estado de velar por el interés general, así como de promover la autonomía de las entidades territoriales, es relevante mencionar que, una vez promulgada la Ley, el Gobierno deberá promover su ejercicio y cumplimiento. Además, se debe tener en cuenta como sustento, un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la cual se puntualizó de acuerdo a la sentencia C-490 de 2011, lo siguiente:

**“El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas** (subrayado y negrita fuera de texto), cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la

---

<sup>4</sup> Staff High Tech Editores (2018). Comienzan pruebas de placas inteligentes de autos en Dubái. Recuperado el 8 de julio de 2021, en <https://inforchannel.info/comienzan-pruebas-de-placas-inteligentes-de-autos-en-dubai/>

competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. La exigencia de la norma orgánica, a su vez, presupone que la previsión en cuestión debe contener un mandato imperativo de gasto público.” (Resaltado fuera del texto).

Así mismo, la Corte Constitucional en la Sentencia C-502 de 2007, **en la cual establecido que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice y barrera para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa** (subrayado y negrita fuera de texto):

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

**Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento.**

**Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.**” (subrayado y negrita fuera de texto).

Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquél, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.

## 5. POSIBLE CONFLICTO DE INTERÉS

Con base en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, según el cual “El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286.

Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

“Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:  
(...)

- a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.
- b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.
- c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

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

- a) **Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores** (subrayado y negrita fuera de texto).
- b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.
- c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.
- d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.
- e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron

financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.

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

De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal “a” del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

## 6. IMPORTANCIA DE LA INICIATIVA

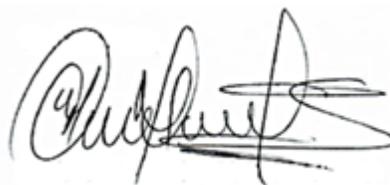
En Colombia, existe una tendencia creciente de siniestros viales, con un promedio anual de 200.000 siniestros, donde el 50% han resultado graves, con al menos una persona lesionada o fallecida. Asimismo, a corte de 30 de junio de 2021 han ocurrido 3.883 hurtos de automotores. Por ello, surge la necesidad de crear un sistema que permita disminuir ambos indicadores para mejorar el bienestar y la seguridad de los colombianos cuando transitan en las vías nacionales.

Asimismo, el sistema ayudará a los conductores de vehículos automotores a recordar sus obligaciones para tener todo al día y estar seguros de las normas nacionales y locales de tránsito para evitar que transgredan las reglas.

Atentamente,



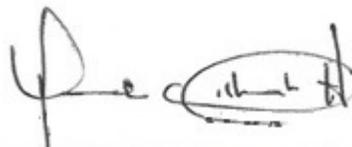
**MILTON HUGO ANGULO VIVEROS**  
Representante a la Cámara – Valle del Cauca



**EMETERIO JOSÉ MONTES DE CASTRO**  
Representante a la Cámara por el  
Departamento de Bolívar  
Partido Conservador



**LUÍS FERNANDO GÓMEZ BETANCURT**  
Representante a la Cámara- Caldas.



**MARTHA VILLALBA HODWALKER**  
Representante a la Cámara - Atlántico



**LAUREANO ACUÑA DIAZ**  
Senador



**KARINA ESTEFANIA ROJANO PALACIO**  
Representante a la Cámara -Atlántico  
Partido Cambio Radical



**JOHN HAROLD SUÁREZ VARGAS**  
Senador de la República



**RUBY HELENA CHAGÜI SPATH**  
Senadora de la República

PROYECTO DE LEY No \_\_\_\_\_ DE 2021 CÁMARA

**“POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL SISTEMA TECNOLÓGICO DE APOYO A CONDUCTORES Y AUTOMOTORES “SITACA” PARA LA IDENTIFICACIÓN DE CONDUCTORES Y APOYO PARA LAS AUTORIDADES DE TRÁNSITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

**EL CONGRESO DE COLOMBIA**

**DECRETA:**

**Artículo 1°. Objeto.** La presente ley tiene por objeto identificar plenamente a los conductores de los vehículos automotores, en línea y tiempo real, a través de la implementación y operación del Sistema Tecnológico de Apoyo a Conductores y Automotores “SITACA”, el cual será instrumento de apoyo a conductores y autoridades de tránsito.

**Artículo 2°. Obligación.** Todos los vehículos automotores que circulen por las vías nacionales deberán estar integrados a una plataforma tecnológica que, en línea y tiempo real, para identificar plenamente al vehículo automotor y su conductor en todo momento.

**Parágrafo 1.** A la entrada en vigencia de la presente ley, será obligación tanto para los propietarios como para los conductores de vehículos automotores escoger el operador de servicios de la plataforma tecnológica que opera el Sistema Tecnológico de Apoyo a Conductores y Automotores “SITACA”.

**Parágrafo 2.** Las plataformas tecnológicas tendrán autorización para ser operadores del Sistema Tecnológico de Apoyo a Conductores y Automotores “SITACA”, de conformidad a las reglamentaciones expedidas por el Ministerio de Transporte.

**Artículo 3°. Conformación de la Plataforma.** El mecanismo tecnológico estará conformado, por dos componentes, así:

1. Componente móvil: Este instrumento estará instalado directamente dentro del vehículo automotor; un juego de placas vehiculares con chip inteligente, un chip resistente a la temperatura adosado al motor, un lector inalámbrico para lectura de la licencia de conducción con chip inteligente y un dispositivo informático que recibirá la señal del chip inteligente y la retransmitirá a la central de monitoreo.
2. Juego de placas vehiculares: el juego contiene un chip inteligente integrado el cual, tiene como propósito recopilar toda la información que identifique al conductor del vehículo automotor (nombre, licencia de conducción, entre otros) y al vehículo automotor también (identificación general del vehículo, identificación de la placa, propietario del vehículo, estado del seguro obligatorio de accidentes de tránsito,

estado de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, entre otros que determine el Ministerio de Transporte).

3. Componente fijo: Está conformado por la central de monitoreo y registro de información.

**Parágrafo.** El Ministerio de Transporte definirá los componentes o funciones de la plataforma que se adicionarán por vía reglamentaria.

**Artículo 4°. Forma de operación.** Al inicio de la marcha del vehículo automotor, los componentes móviles que identifican tecnológicamente al vehículo automotor registrarán la identidad del conductor que opera el vehículo automotor informando a la central de monitoreo.

La plataforma informará al conductor, con quince días de antelación, cuando esté próximo a vencer el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. Asimismo, a través de información satelital, alertará al conductor de las normas nacionales o locales de tránsito (como pico y placa) que rigen en el área donde se encuentra o desplaza apoyando al conductor para no transgredir las regulaciones.

**Parágrafo.** Una vez se encuentren vencidas las obligaciones e impuestos inherentes al vehículo automotor, el Sistema Tecnológico de Apoyo a Conductores y Automotores “SITACA”, recordará cada día al conductor sobre el vencimiento de las mismas.

**Artículo 5°. Funciones de la Plataforma.** La principal función del Sistema Tecnológico de Apoyo a Conductores y Automotores “SITACA” es permitir a las autoridades judiciales o de tránsito identificar e individualizar al conductor del vehículo automotor en todo momento determinando la responsabilidad en la comisión de una infracción o su participación en un siniestro vial. De igual manera, el Sistema Tecnológico de Apoyo a Conductores y Automotores “SITACA” proporcionará información, en línea y tiempo real, respecto al posible hurto del vehículo automotor para identificar al conductor que haya cometido dicho delito.

**Artículo 6°. Sanciones.** Adiciónese el literal C40 al artículo 131 de la ley 769 de 2002 el cual quedará así:

*“C40. Conducir un vehículo sin con los elementos tecnológicos que determine el Ministerio de Transporte. Además, se inmovilizará el vehículo y solo podrá ser retirado del patio hasta tanto se subsane la falencia que dio origen a su inmovilización”.*

**Artículo 7°. Implementación.** Autorícese al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte o quien haga sus veces, para reglamentar los requisitos de funcionamiento de las plataformas tecnológicas, las especies venales para colocar en funcionamiento los componentes fijos y móviles, y demás funciones adicionales.

El Sistema Tecnológico de Apoyo a Conductores y Automotores “SITACA” deberá entrar en operación tres (3) años después de ser sancionado la presente Ley, cumpliendo los reglamentos expedidos por el Ministerio de Transporte.

**Artículo 8°. Vigencia.** La presente ley rige a partir de su sanción y publicación en el Diario Oficial y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,



**MILTON HUGO ANGULO VIVEROS**  
Representante a la Cámara – Valle del Cauca



**EMETERIO JOSÉ MONTES DE CASTRO**  
Representante a la Cámara por el Departamento de Bolívar  
Partido Conservador



**LUÍS FERNANDO GÓMEZ BETANCURT**  
Representante a la Cámara- Caldas.



**MARTHA VILLALBA HODWALKER**  
Representante a la Cámara - Atlántico



**LAUREANO ACUÑA DÍAZ**  
Senador



**KARINA ESTEFANIA ROJANO PALACIO**  
Representante a la Cámara -Atlántico  
Partido Cambio Radical



**JOHN HAROLD SUÁREZ VARGAS**  
Senador de la República



**RUBY HELENA CHAGÜI SPATH**  
Senadora de la República