

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231081372531



11-12-2023

Bogotá D.C.,

Honorable Representante
ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS
Presidente Cámara de Representantes
CONGRESO DE LA REPUBLICA
andres.calle@camara.gov.co
presidencia.camara@camara.gov.co
Carrera 7 No. 8-68, Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá

Asunto: Remisión Comentarios proyecto de Ley No. 312-2023 Cámara

Respetado Representante Calle,

En atención al proyecto de ley citado en el asunto que tiene por objeto "*Por medio del cual se regula la instalación y operación de las ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito, se establecen obligaciones asociadas a la propiedad de los vehículos, se determinan las sanciones por u infracción y se dictan otras disposiciones*", amablemente nos pronunciarnos en los siguientes términos:

El Ministerio de Transporte busca fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras en las vías, promoviendo la gestión de estrategias integrales para el cumplimiento de estas, Por tanto, analizado el articulado propuesto, se adjunta los comentarios detallados, en el formato de comentarios anexo, con el fin de que sean tenidos en cuenta al momento de la discusión y votación del proyecto de ley, no sin antes indicar que estamos prestos a atender cualquier inquietud adicional que se presente frente a los comentarios realizados en pro de la colaboración al ejercicio legislativo fundamental para el desarrollo del país.

Cordialmente,

WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA
Ministro de Transporte

Anexo: Comentarios PL 312-2023 Cámara.

Copia: H.R. Julián David López Tenorio – Presidente Comisión Sexta Cámara de Representantes, comision.sexta@camara.gov.co

Aprobó: Claudia Helena Álvarez Sanmiguel – Asesora Despacho Ministro de Transporte

Revisó: Yadira Cienfuegos Silvera, Asesora Ministro de Transporte ^{CS}

Lina María Margarita Huari Mateus, Asesora Ministro de Transporte

Consolidó: Catalina Posso – Oficina Enlace Congreso ^{CS}

FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS PROYECTOS DE LEY

SECTOR QUE CONCEPTÚA: Transporte

ENTIDAD QUE CONCEPTÚA: Ministerio de Transporte

NÚMERO DEL PROYECTO DE LEY: 312 **AÑO:** 2023 Cámara

1er debate _____, **2do debate** _____

TÍTULO DEL PROYECTO

"Por medio del cual se regula la instalación y operación de las ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones al tránsito, se establecen obligaciones asociadas a la propiedad de los vehículos, se determinan las sanciones por su infracción y se dictan otras disposiciones"

AUTOR (ES)

Representantes: Andrés David Calle Aguas, Heráclito Landinez Suárez, Gilma Díaz Arias, Elizabeth Jay Pang, Erika Tatiana Sánchez Pinto, Wilder Escobar Ortiz, Alexander Guarín Silva, Fernando Niño Mendoza, Ana Paola García Soto, Julián Peinado Ramírez, Juan Carlos Losada Vargas y Edison Vladimir Olaya.

OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Fortalecer las herramientas, directas e indirectas, para la *identificación de conductas de tránsito*, con la finalidad de proteger el derecho a la vida y la integridad personal mediante la resolución de los comportamientos viales, así como la materialización de las garantías del debido proceso contravencional en el proceso contravencional por fotodetecciones.

COMPETENCIA LEGAL DEL CONGRESO y/o GOBIERNO NACIONAL PARA PRESENTAR y/o APROBAR LA INICIATIVA

Análisis de Competencia Legal:

Dado que el tema que se regula en la presente iniciativa no goza de ninguna clase de reserva hace parte de la cláusula general de competencia del Congreso de la República según lo previsto en el artículo 150 de la Constitución Política.

Al respecto, se debe anotar que el legislador tiene una amplia libertad de configuración en materia normativa, que "no se encuentra limitado por las materias reguladas o previstas expresamente en la Constitución"¹ y, que se expresa "tanto en la

¹ Sentencia C- 321 de 2022. El principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria —también denominado principio de imputabilidad personal, de personalidad de las penas o sanciones o de responsabilidad por el acto propio— "consiste en que un sujeto únicamente puede ser sancionado por actos u omisiones propias".[357] Por lo tanto, al momento de imponer una sanción, "no es posible transferir la responsabilidad".[358] En efecto, en materia administrativa sancionatoria, la responsabilidad únicamente puede establecerse a partir de juicios de reproche personalísimos, lo que implica que las sanciones administrativas proceden respecto de quien cometió la infracción por acción o por omisión,[359] ya sea una persona natural o una persona jurídica. Así pues, la responsabilidad administrativa es personal e intransmisible y, en virtud del principio de responsabilidad personal, "no es posible separar la autoridad, de la responsabilidad.

discrecionalidad para la expedición de las normas como para su modificación o derogatoria”².

ES COMPETENTE

Si No

ANÁLISIS JURÍDICO

La propuesta había sido previamente presentada al Ministerio de Transporte y en consideración a la importancia de las situaciones y reformas planteadas en la iniciativa se emitieron recomendaciones dirigidas a armonizar el proyecto con los objetivos en materia de seguridad vial, sin desdibujar el propósito perseguido por el proyecto, que buscaba potencializar los recursos de disuasión, presentando la imposición de multas como un último recurso.

Las propuestas, como es natural, no fueron acogidas integralmente y no es ésta en sí misma una circunstancia que pueda reprocharse; sin embargo, los elementos que fueron de buen recibo por el autor de la iniciativa estaban orientados a operar conjugados con otras estrategias que no tuvieron igual suerte y sin las cuales se debilita considerablemente el carácter disuasivo del régimen del tránsito y la capacidad de los instrumentos de control existentes dirigidos a la prevención de conductas identificadas como principales causas de siniestros viales, afectando directamente nuestra capacidad de salvar vidas.

Estas consideraciones, sobre las cuales nos extenderemos en el presente documento, nos obligan a insistir en la incorporación de medidas que distribuyan de una forma equitativa y racional los deberes de los diferentes actores que toman parte en el tránsito, garantizando un proceso contravencional en el que se materialice los principios al debido proceso, la responsabilidad personal, el principio de legalidad y tipicidad, y el principio de inocencia.

Se trata simplemente de exigir, a quien en mejor capacidad se encuentra para asegurar el cumplimiento de una regla, el comportamiento debido para que la conducta resulte conforme con lo exigido.

ANÁLISIS TÉCNICO

A continuación, se analizan uno a uno los artículos propuestos y se desarrollan las posibles propuestas con el objeto de darle mayor efectividad al proyecto de Ley. En los artículos en que no existen diferencias y se comparte su redacción, se deja sin diligenciar la columna de la derecha, denominada “propuesta”.

| Texto propuesto para primer debate | Propuesta |
|---|---|
| <p>ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto fortalecer las herramientas, directas e indirectas, para la identificación de las conductas de tránsito con la finalidad de proteger el derecho a la vida y a la integridad personal mediante la reducción de los comportamientos viales; así como la materialización de las garantías del debido proceso en el proceso contravencional por fotodetecciones.</p> | <p>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto fortalecer las herramientas, directas e indirectas, de disuasión de las conductas identificadas dentro de las principales causas de siniestros viales con la finalidad de proteger el derecho a la vida y a la integridad personal <u>mediante la reducción de los comportamientos que puedan poner en peligro la vida de los actores viales</u>; así como la materialización de las garantías del debido proceso.</p> |
| <p>ARTÍCULO 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN. La presente ley es aplicable a los sujetos de sanción y a todas las autoridades de tránsito del país que pretendan instalar, operar y expedir en su jurisdicción órdenes de comparendo mediante ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones al tránsito.</p> | |
| <p>ARTÍCULO 3. PRINCIPIOS. La presente ley se fundamenta en las disposiciones constitucionales y legales que rigen las actuaciones administrativas sancionatorias, así como en los siguientes principios:</p> <p>a) ACCESO A LA INFORMACIÓN: Las actuaciones realizadas en el proceso contravencional de las infracciones detectadas por las ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones al tránsito deberán estar contenidas en un expediente en cabeza de la autoridad de tránsito respectiva, quien tendrá el deber de custodia del mismo de forma integral y completa, y podrá ser entregado a las partes o sus apoderados cuando estos los requieran.</p> <p>b) BUENA FE: las autoridades de tránsito presumirán la buena fe de las partes y sus apoderados en el procedimiento para la</p> | <p>Artículo 3. Principios. La presente ley se fundamenta en las disposiciones constitucionales y legales que rigen las actuaciones administrativas sancionatorias, así como en los siguientes principios:</p> <p>a) <u>Derecho a la vida: Es deber del Estado adoptar acciones para la salvaguarda del derecho fundamental e inviolable de la vida de los actores viales.</u></p> <p>(...)</p> |

| | |
|--|--|
| <p>detección y sanción de infracciones detectadas mediante los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos bajo su conocimiento.</p> <p>c) DEBIDO PROCESO: Las actuaciones sancionatorias administrativas derivadas del incumplimiento de las normas de tránsito deben ajustarse a las garantías que la Constitución y la ley les otorgan a los ciudadanos.</p> <p>d) EFECTIVIDAD ESTATAL: El Estado debe implementar medidas encaminadas a realizar el control y la supervisión efectiva para el cumplimiento de las normas de tránsito, orientado a lograr el cumplimiento de los fines esenciales que por mandato constitucional le han sido asignados.</p> <p>e) PRESUNCIÓN DE INOCENCIA: dándole cumplimiento al artículo 29 constitucional, este principio consiste que el presunto contraventor de la infracción detectada por los SAST tiene derecho a que se presuma su inocencia mientras no se pruebe su culpabilidad por parte de la autoridad de tránsito en dicha conducta mediante los medios probatorios contemplados en la legislación nacional vigente.</p> <p>f) RESPONSABILIDAD SOCIAL: Las acciones sancionatorias buscan la prevención de conductas que atentan contra la vida, integridad y salud de los ciudadanos, así como de aquellas que dificultan la salvaguarda de los derechos fundamentales</p> | |
| <p>ARTÍCULO 4. DEFINICIONES.</p> <p>a) CALIBRACIÓN: Operación que bajo condiciones específicas establece, en una primera etapa, una relación entre los</p> | |

valores y sus incertidumbres de medida asociadas obtenidas a partir de los patrones de medida y las correspondientes indicaciones con sus incertidumbres asociadas y, en una segunda etapa, utiliza esta información para establecer una relación que permita obtener un resultado de medida a partir de una indicación.

B) CONTROL AÉREO: Procedimiento de registro de presuntas evidencias sobre infracciones al tránsito a partir de controles en vía realizados de manera directa por las autoridades de tránsito, desde un dispositivo electrónico instalado en helicóptero vehículo de transporte aéreo autónomo o tripulado.

C) CONTROL EN VÍA APOYADO EN DISPOSITIVO ELECTRÓNICO: Procedimiento realizado de manera directa por un agente de tránsito presente y visible en el sitio del evento, quien realiza la detección apoyada por dispositivo(s) electrónico(s) que opera para registrar la evidencia de la presunta infracción al tránsito y para la elaboración en el sitio de la orden de comparendo.

D) DETECCIÓN ELECTRÓNICA: Actividad relacionada con el registro de evidencia de la presunta infracción al tránsito a través Sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, en la cual no se entrega la orden de comparendo al presunto infractor en el lugar de los hechos y de forma inmediata.

E) ENTIDAD ADMINISTRADORA DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL: Entidad estatal que tiene a su cargo la administración, planeación, coordinación,

construcción, conservación y mantenimiento de la infraestructura vial.

F) EVIDENCIA DE CIERRE: Documento expedido por la entidad administradora de la infraestructura vial, de acuerdo con sus procedimientos internos, por el cual se determina el cumplimiento de los requisitos relacionados con la autorización del uso, ocupación o intervención temporal para la instalación del sistema de soporte de las ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones al tránsito, así como de la señalización asociada.

G) SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO -SAST-

: Dispositivos electrónicos automáticos o semiautomáticos, los cuales podrán ser utilizados como prueba de ocurrencia de una presunta infracción de tránsito dentro de un proceso contravencional. Los SAST pueden ser dispositivos de instalación fija, móvil y aéreo.

H) VALIDACIÓN DE LA INFRACCIÓN:

Procedimiento a través del cual un agente de tránsito analiza la información registrada mediante los SAST, con la finalidad de determinar si efectivamente esta da cuenta de la presunta comisión de infracciones al tránsito y en el que verifica que el dispositivo de detección electrónica tiene vigente su autorización, se encuentra calibrado y que el sitio de control estaba adecuadamente señalizado, de manera que la información reportada pueda tenerse como prueba válida en el proceso contravencional; caso en el cual procedería la expedición de una orden de comparendo.

| | |
|---|---|
| <p>ARTÍCULO 5. COMPETENCIA. Solo las autoridades de tránsito a que hace referencia el Código Nacional de Tránsito son las competentes para expedir órdenes de comparendo por infracciones de tránsito, así como la de expedir la resolución que declara la responsabilidad del infractor.</p> <p>El proceso contravencional por infracciones a las normas de tránsito deberá siempre estar precedido por una autoridad de tránsito competente y en ningún caso podrá ser encargado total o parcialmente a particulares, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso tercero del parágrafo 3 del artículo 6 de la Ley 769 de 2002.</p> | |
| <p>ARTÍCULO 6. AUTORIZACIÓN PARA LA INSTALACIÓN DE SAST. Las zonas o tramos de vía para la detección electrónica de infracciones mediante SAST, deberá ser autorizado previamente por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de oficio o a petición de parte, con fundamento en un análisis técnico que elabore de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Una vez autorizada la zonas o tramos de vía para la detección electrónica de infracciones mediante SAST, las infracciones que a través de las mismas se podrán detectar estarán limitadas exclusivamente por la capacidad de la tecnológica para registrar evidencia que pueda ser tenida como prueba en un proceso contravencional. Así mismo, en el trámite de autorización y en la operación, no se exigirá en ningún caso que la autoridad disponga de SAST suficientes para operar la totalidad de las zonas o tramos autorizados y podrá generar entre</p> | <p>Se sugiere incorporar un parágrafo aplicable a los sistemas de fotodetección ya autorizados, buscando dar claridad sobre las condiciones de aplicabilidad y de transición para el cumplimiento de las medidas adoptadas en el proyecto de Ley, de tal forma que sea posible la reducción de la cantidad de víctimas por siniestros viales.</p> <p>Por lo anterior, se plantea se adicione la inclusión del siguiente parágrafo transitorio:</p> <p>(...)</p> <p>PARÁGRAFO TRANSITORIO. Durante los dos (2) años siguientes a la expedición de la presente ley, se podrán autorizar zonas o tramos de vía para el control electrónico mediante SAST sin acreditar el cumplimiento de lo indicado en el inciso segundo del parágrafo 1 del presente artículo, siempre que a la solicitud se adjunte el programa de ejecución de las intervenciones que acredite que las</p> |

| | |
|--|--|
| <p>ellos la rotación de los equipos existentes en un ejercicio de control aleatorio.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 2 de la Ley 1843 de 2017, adicionado por el artículo 181 de la Ley 2294 de 2023, solo podrán ser autorizadas como zonas o tramos de vías de control electrónica de infracciones y autorizarse en ellas la ubicación e instalación u operación de los SAST, las clasificadas en condiciones críticas de movilidad y de siniestralidad o de alto riesgo en términos de seguridad vial, clasificados o señalados como tales, de oficio o a petición de parte, por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, previa valoración que realice de los estudios propios o de terceros, dando cumplimiento a los criterios técnicos establecidos en la presente ley.</p> <p>En cualquier caso, a partir de la expedición de la presente ley, no se otorgarán nuevas autorizaciones sin que la autoridad de tránsito que la solicita, acredite previamente haber desplegado y realizado acciones que, siendo pertinentes, han resultado insuficientes conforme los resultados de las evaluaciones realizados a la zona. La efectividad de las acciones previas implementadas deberá ser soportadas mediante datos estadísticos de un periodo no inferior a seis meses, asociados a la siniestralidad, velocidad y comportamientos seguros que den cuenta del impacto de estas acciones.</p> <p>De estas acciones deberán formar parte el desarrollo e intervención en las áreas de acción del Plan Nacional de Seguridad y principalmente las acciones de la infraestructura vial segura que en éste y en su regulación complementaria se establecen.</p> | <p>mismas serán implementadas dentro de los (18) meses siguientes al inicio de la operación de los SAST.</p> <p>La vigencia de la autorización otorgada en los términos del presente párrafo será de dieciocho (18) meses improrrogables, contados desde el inicio de la operación del SAST, salvo que antes del vencimiento de este plazo, se acredite el cumplimiento de las condiciones indicadas en el párrafo 1 del presente artículo; circunstancia en la cual la autorización se prorrogará por cuarenta y dos (42) meses, para una vigencia total de 5 años.</p> |
|--|--|

| | |
|---|------------------------|
| <p>El Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, reglamentará estas condiciones de manera que se garantice que el control electrónico resulta indispensable ante la insuficiencia demostrada de los demás recursos.</p> <p>Parágrafo 2. El uso de equipos de apoyo para las labores de control en vía desarrolladas por los agentes de tránsito y el uso de dispositivos electrónicos con fines exclusivamente, pedagógicos o de análisis de tráfico, no requerirá de autorización.</p> <p>Parágrafo 3. Tanto el documento de autorización o rechazo de la instalación del SAST, como toda la documentación aportada, reposará en el Sistema de Información dispuesto para tal fin por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para facilitar su consulta por parte de la respectiva Autoridad de Tránsito y de las autoridades competentes</p> | |
| <p>Artículo 7. Vigencia de la autorización. Toda autorización otorgada en Colombia para la operación de los SAST tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha reportada en el sistema de información como fecha de inicio de operación.</p> <p>La autorización podrá ser renovada siempre que se preserven las condiciones que dieron lugar a la autorización de instalación y operación de las SAST. Para el efecto, la autoridad de tránsito deberá desarrollar y radicar ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los seis (6) meses previos al vencimiento de su autorización, la evaluación de impacto de que trata el artículo 19 de la Ley 2251 de 2022 y, con base en esta, la Agencia Nacional de Seguridad Vial resolverá sobre la continuidad o finalización de la</p> | <p>Sin comentarios</p> |

| | |
|--|-----------------|
| <p>autorización con base en los criterios técnicos que reglamentariamente establezca.</p> <p>No obstante, lo anterior, en ningún caso y bajo ninguna circunstancia se dará una nueva autorización a la misma zona o tramo de vía o se renovara la existente, si no se acredita el despliegue permanente y concomitante de acciones complementarias para responder a las circunstancias que dieron lugar a la autorización de los SAST. Si la renovación es negada por esta causa, la autoridad deberá proceder conforme se dispone en el artículo 6 de la presente ley para obtener una nueva autorización.</p> <p>PARÁGRAFO. Lo dispuesto en el inciso anterior no aplica a las autorizaciones otorgadas atendiendo el criterio de movilidad de que trata el literal d del artículo 11 de la presente ley.</p> | |
| <p>ARTÍCULO 8. AUTORIZACIONES OTORGADAS PREVIA EXPEDICIÓN DE LA PRESENTE LEY. Las autorizaciones otorgadas antes de la expedición de la presente ley, por el Ministerio de Transporte o la Agencia Nacional de Seguridad Vial, mantendrán su vigencia por cinco (5) años contados desde el otorgamiento de su licencia para operar, sin perjuicio de la obligación de calibrar oportunamente los equipos y actualizar la señalización de la zona de conformidad con lo establecido en la presente ley y la reglamentación derivada.</p> | Sin comentarios |
| <p>ARTÍCULO 9. AUTORIDAD COMPETENTE PARA LA VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS TÉCNICOS. La Superintendencia de Transporte tendrá como función adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios</p> | Sin comentarios |

| | |
|---|------------------------|
| <p>técnicos definidos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial; en el evento de encontrar incumplimientos en relación con estos criterios por parte de la autoridad de tránsito, iniciará la investigación correspondiente y aplicará las sanciones establecidas en el artículo 158A de la Ley 769 de 2002.</p> | |
| <p>ARTÍCULO 10. DOCUMENTACIÓN DISPONIBLE Y MEDIDAS PREVENTIVAS. La Superintendencia de Transporte, en el ejercicio de sus competencias, podrá requerir en cualquier momento a la autoridad de tránsito respectiva la documentación que acredite el cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios para la instalación y la operación de los SAST.</p> <p>Vencido el plazo para responder el requerimiento que defina la Superintendencia, si la autoridad omite total o parcialmente la entrega de la información, la Superintendencia de Transporte ordenará como medida preventiva la suspensión de la operación de los SAST relacionadas con el requerimiento y, en consecuencia, no podrán tenerse como medios de prueba de la comisión de ninguna infracción de tránsito la información a través de ellos recolectada durante la suspensión. La medida se levantará por la entidad que la ha adoptado, una vez acreditado el cumplimiento integral del requerimiento.</p> <p>Cuando la suspensión se prolongue por más de seis (6) meses, la autorización deberá ser por este solo hecho revocada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, sin perjuicio de que la autoridad de tránsito interesada solicite y trámite una nueva autorización en cualquier tiempo que lo encuentre conveniente, agotando el procedimiento legal y reglamentariamente dispuesto para el</p> | <p>Sin comentarios</p> |

| | |
|--|-----------------|
| <p>efecto, y de que la Superintendencia de Transporte continúe con el procedimiento administrativo sancionatorio por las infracciones que haya advertido.</p> <p>Parágrafo. La Superintendencia de Transporte implementará un sistema de consulta ciudadana que garantice el acceso a la información sobre las medidas preventivas dictadas de conformidad con el inciso anterior. El sistema de consulta deberá permitir la expedición en línea de certificados de inexistencia de medidas preventivas sobre el SAST.</p> <p>La Superintendencia de Transporte, a su vez, reportará en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la fecha de inicio y finalización de las medidas de suspensión de la operación de los SAST adoptadas.</p> | |
| <p>ARTÍCULO 11. CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SAST. Para solicitar la autorización de instalación de los SAST de que trata el artículo 6 de la presente Ley, la autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretendan instalar deberá acreditar ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cumplimiento de los criterios técnicos de seguridad vial y de eficiencia en la movilidad que establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los que deberán como mínimo incluir los siguientes:</p> <p>a. SINIESTRALIDAD: Criterio relacionado con los sucesos que producen un daño material o humano, estando involucrado un vehículo en una vía pública y/o privada abiertas al público.</p> <p>b. PREVENCIÓN: Criterio que evidencie los hallazgos y la evaluación del riesgo en</p> | Sin comentarios |

| | |
|--|-----------------|
| <p>la zona de influencia del SAST en materia de siniestralidad vial.</p> <p>c. INFRACCIONES: Estadísticas de infracciones detectadas por la Autoridad de Tránsito en la zona de influencia del SAST que afecten las condiciones de movilidad o impliquen un riesgo para la seguridad vial.</p> <p>d. Movilidad: Criterio relacionado con la identificación de zonas de alta congestión, en las cuales, dentro de las causas principales pueda señalarse el comportamiento de los conductores que configure una infracción a las normas de tránsito.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO. La evaluación del criterio de siniestralidad podrá ser desarrollada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial con base en los estudios de los puntos críticos o de alto riesgo identificados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. La metodología para sustentar y evaluar los criterios anteriormente referidos se deberá adoptar y publicar por la Agencia Nacional de Seguridad Vial dentro de los 30 días siguientes a la expedición de la presente ley mediante resolución que deberá ser pública y de conocimiento de todos los ciudadanos.</p> | |
| <p>ARTÍCULO 12. SEÑALIZACIÓN. En las vías nacionales, departamentales y municipales en donde operen SAST se deberá ubicar la señalización que informe que es una zona vigilada por cámaras o radar y, dentro de esta, la señalización asociada a la norma que se vigile con el dispositivo de detección electrónica.</p> <p>La señalización deberá localizarse en el lugar donde opere el SAST y también</p> | Sin comentarios |

| | |
|--|--|
| <p>antes de iniciar estas zonas de acuerdo con lo previsto en el Manual de Señalización Vial o la norma que la adicione, modifique o sustituya y con los criterios técnicos establecidos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> | |
| <p>ARTÍCULO 13. AYUDAS TECNOLÓGICAS EXISTENTES EN VÍAS NACIONALES, DEPARTAMENTALES O MUNICIPALES. Con el fin de propender por la mejora de las conductas viales en las vías colombianas, las autoridades de tránsito y las entidades administradoras de la infraestructura vial, en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, deberán procurar que las ayudas tecnológicas existentes puedan ser evaluadas para ser utilizadas simultáneamente como SAST.</p> <p>PARÁGRAFO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial y las entidades públicas o privadas administradoras de la infraestructura vial podrán adquirir SAST y apoyar a las autoridades en el control de los puntos críticos de siniestralidad. En todo caso, las zonas o tramos de vía para la detección electrónica de infracciones mediante SAST de propiedad de estas entidades estarán sometidos todas las condiciones y requisitos que para su autorización, instalación y operación se exigen en la presente ley</p> | |
| <p>ARTÍCULO 14. TRAZABILIDAD DE LOS EQUIPOS MEDIDORES DE VELOCIDAD. Los equipos medidores de velocidad deberán demostrar trazabilidad, conforme a los patrones de referencia nacional definidos por el Instituto Nacional de Metrología en laboratorios debidamente acreditados. Para el efecto, la autoridad de tránsito deberá remitir los certificados de calibración vigentes.</p> | |

| | |
|--|--|
| <p>El servicio de trazabilidad de los equipos medidores de velocidad se prestará con sujeción las tarifas establecidas por dicho Instituto. La calibración de los equipos medidores de velocidad estará a cargo del Instituto Nacional de Metrología y deberá realizarse en los periodos que determine el fabricante de los equipos a instalar.</p> <p>La Superintendencia de Industria y Comercio será la encargada de revisar el cumplimiento de requisitos de calibración y el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC se encargará de acreditar la prestación del servicio de estos laboratorios, definiendo criterios y políticas para la prestación de dicho servicio.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO. Dentro del proceso de autorización de que trata el artículo 6 de la presente Ley, la autoridad de tránsito remitirá a la Agencia Nacional de Seguridad Vial el manual del fabricante de los equipos, en el que se especifique el periodo de calibración y el margen de tolerancia. Esta información deberá especificarse en el acto administrativo de autorización y con base en ellas las entidades de control ejercerán sus competencias en la materia.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. No se tendrá para ningún efecto y en ningún sentido como prueba de la comisión de infracción, la información sobre la velocidad de circulación recolectada con un equipo de detección electrónica, cualquiera sea este, que no haya sido calibrado dentro del período indicado de conformidad con el presente artículo.</p> | |
| <p>ARTÍCULO 15. VIABILIDAD EN EL USO DE INFRAESTRUCTURA VIAL. La autoridad de tránsito deberá contar con la evidencia de cierre para el uso, ocupación temporal o intervención de la vía en la</p> | |

| | |
|--|--|
| <p>cual operarán los SAST, expedido por la entidad administradora de la respectiva infraestructura vial, de acuerdo con el procedimiento que adopte previamente dicha entidad para tal efecto.</p> <p>El procedimiento asociado a este trámite no podrá versar sobre los criterios técnicos establecidos por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio de Transporte en ejercicio de las competencias que les corresponden de conformidad con la facultad otorgada en la presente ley y se limitará a la aprobación del procedimiento, protocolos y cronograma de intervención en la infraestructura.</p> <p>PARÁGRAFO. Las entidades administradoras de la infraestructura vial deberán resolver las solicitudes de permisos para el uso, ocupación temporal o intervención de la vía en la cual operarán los SAST dentro de los tres (3) meses siguientes a su radicación e informar de los permisos otorgados a la Agencia Nacional de Seguridad Vial a través del Sistema de Información que se disponga para el efecto.</p> <p>Los términos establecidos en el presente párrafo se suspenden con la realización de requerimientos para la complementación y subsanación de la solicitud. La solicitud se entenderá desistida, sin perjuicio de la posibilidad de elevarla nuevamente dentro de la misma autorización, cuando el requerimiento no se responda dentro de los dos (2) meses siguientes a su notificación</p> | |
| <p>ARTÍCULO 16. INDICADORES DE SEGURIDAD VIAL. Adiciónese el siguiente párrafo al artículo 19 de la Ley 2251 de 2022:</p> | |

| | |
|---|--|
| <p>Parágrafo segundo. Las autoridades de tránsito deberán reportar en el sistema de información que disponga la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los datos requeridos para efectos de realizar el análisis de indicadores anuales de seguridad vial y la evaluación de impacto de la operación de los SAST. Desde el momento del vencimiento del plazo reglamentario y hasta el reporte efectivo y completo de la información, no podrá tenerse como elemento probatorio la información recopilada por los medios de detección electrónica respecto de los cuales la autoridad no haya reportado la información de que trata el presente parágrafo.</p> | |
| <p>ARTÍCULO 17. Modifíquese el parágrafo 5° del artículo 7° de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo quinto. La contratación con privados para la implementación de ayudas tecnológicas por parte de las autoridades de tránsito deberá realizarse conforme las reglas que para tal efecto dicten las normas de contratación estatal.</p> <p>La remuneración de la inversión, operación y mantenimiento en contratación con privados para la instalación y puesta en operación de los SAST deberá ceñirse a criterios e indicadores técnicos y financieros. La remuneración debe responder a parámetros de eficiencia en la operación, gestión de resultados, evaluaciones de impacto, operaciones esperados y reales, costos fijos y variables, remuneración con resultados, incentivos a la pedagogía y seguridad, retribución al contratista de los costos de la implementación y operación de los SAST con el real alcance y valoración de su prestación, entre otros. La metodología y cálculo de la</p> | |

| | |
|--|--|
| <p>remuneración deberá ser razonablemente determinada como resultado de una evaluación técnica, financiera y jurídica que considere de manera detallada, entre otros aspectos, especificaciones técnicas, alcances de las ayudas tecnológicas y la inversión que representa su implementación y operación así como los objetivos de política pública. No se fijará un porcentaje, sin desarrollar la fundamentación indicada, atendiendo su función disuasiva y preventiva y no meramente de instrumento de detección de infracciones con fines sancionatorios.</p> <p>Las autoridades de tránsito podrán igualmente 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 y el recaudo de las multas, independientemente del medio utilizado para su detección.</p> | |
| <p>ARTÍCULO 18. Modifíquese el párrafo 2 del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo segundo. Las capturas detectadas por medio de los SAST que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, serán válidas como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y, por lo tanto, darán lugar a la imposición de un comparendo a quien la autoridad de tránsito logre probar como responsable.</p> <p>La orden de comparendo que contenga la infracción detectada por los SAST deberá contener:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Las imágenes y/o videos captados en el lugar de los hechos. | <p>Se propone que, tratándose de la circulación por lugares o en horarios no permitidos, de exceso de los límites de velocidad establecidos o el irrespeto a la luz roja del semáforo, se presuma legalmente que el propietario del vehículo era el conductor en el momento de los hechos; presunción desvirtuable que implica una sanción reducida en más de un 90% respecto de la que hoy corresponde.</p> <p>De la actual redacción de este artículo en la iniciativa legislativa, es fundamental señalar que no se trata de una presunción de responsabilidad como allí se señala. Se trata de una presunción de conducción, es decir, se presume que el propietario es quien conduce, no podemos presumirle responsable, para acreditar la responsabilidad es necesario agotar el procedimiento contravencional y</p> |

| | |
|--|--|
| <p>2. La fecha y hora de validación de la infracción por parte del agente de tránsito.</p> <p>3. Cualquier otro documento soporte que pretenda hacer valer la entidad de tránsito respectiva.</p> <p>En cualquiera de las etapas del procedimiento contravencional, durante el periodo probatorio el propietario del vehículo podrá desvirtuar su responsabilidad acreditando el desprendimiento legítimo de la guarda del vehículo o aportando pruebas que permitan demostrar su debida diligencia y cuidado al momento de los hechos o permita identificar al conductor del vehículo al momento de los hechos.</p> <p>En todo caso, la presunción de responsabilidad del propietario admitirá prueba en contrario y cuando para la acreditación de la comisión de la infracción la autoridad de tránsito recurra a la presunción establecida en el presente parágrafo, se impondrá exclusivamente una sanción de multa por un valor de dos (2) Unidades de Valor Tributario, sin lugar a la reducción de que trata el artículo 136 de la Ley 769 de 2002 y sin que haya lugar a la imposición al propietario de ninguna otra sanción, ni a la configuración de reincidencia, ni a la agravación por cualquier causa de la conducta.</p> <p>Cuando el propietario reincida en la misma conducta se aplicará la sanción establecida en el código nacional de tránsito para la misma.</p> | <p>demostrar que en ese vehículo se incurrió efectivamente en una infracción.</p> <p>Por lo anterior, se sugiere la siguiente redacción en el artículo 18: (...)</p> <p>Parágrafo segundo. Las capturas detectadas por medio de los SAST que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, serán válidas como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y, por lo tanto, darán lugar a la imposición de un comparendo a quien la autoridad de tránsito logre probar como responsable.</p> <p>La orden de comparendo que contenga la infracción detectada por los SAST deberá contener:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Las imágenes y/o videos captados en el lugar de los hechos. 2. La fecha y hora de validación de la infracción por parte del agente de tránsito. 3. Cualquier otro documento soporte que pretenda hacer valer la entidad de tránsito respectiva. <p><u>Cuando la información y los hechos registrados por los medios de detección electrónica permitan advertir que se ha incurrido en conductas que configuran la circulación por lugares o en horarios no permitidos, excediendo los límites de velocidad establecidos o que se no se ha respetado la luz roja del semáforo, se presumirá legalmente que el propietario del vehículo era el conductor en el momento de los hechos.</u></p> <p><i>En cualquiera de las etapas del procedimiento contravencional, durante el periodo probatorio el propietario del vehículo podrá desvirtuar la presunción</i></p> |
|--|--|

| | |
|--|--|
| | <p><i>acreditando el desprendimiento legítimo de la guarda o aportando pruebas que permitan identificar al conductor al momento de los hechos; en este último caso, para la contabilización de todos los términos asociados a la actuación derivada de la presunta comisión de la infracción y para la caducidad de las facultades sancionatorias en relación con el conductor así identificado, no se contabilizará el tiempo transcurrido entre la comisión de la infracción y la acreditación de la identificación del conductor por parte del propietario del vehículo.</i></p> <p><i>En todo caso, la presunción admitirá prueba en contrario y cuando para la acreditación de la comisión de la infracción la autoridad de tránsito recurra a la presunción legal establecida en el presente parágrafo, se impondrá exclusivamente una sanción de multa por un valor de dos (2) Unidades de Valor Tributario, sin lugar a la reducción de que trata el artículo 136 de la Ley 769 de 2002 y sin que haya lugar a la imposición al propietario de ninguna otra sanción, ni a la configuración de reincidencia, ni a la agravación por cualquier causa de la conducta.</i></p> |
| <p>ARTÍCULO 19. PROCEDIMIENTO ANTE LA COMISIÓN DE UNA CONTRAVENCIÓN DETECTADA POR SAST. La autoridad de tránsito de la jurisdicción en la que opera los SAST validará la información recolectada por el instrumento tecnológico de detección electrónica dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la captura o registro de los datos y si advierte conforme a ellos la presunta comisión de una infracción de tránsito, elaborará dentro de este mismo término la orden de comparendo; dicha</p> | |

| | |
|---|--|
| <p>validación deberá ser realizada por un agente de tránsito en propiedad.</p> <p>La orden de comparendo será notificada al propietario del vehículo a través de su envío por correo certificado, dirigido a la dirección física registrada en el Registro Nacional de Conductores y en el Registro Nacional de Automotores del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, y además, mediante correo electrónico, remitido a la dirección que de este repose en los mismos registros. La notificación deberá realizarse dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la validación de que trata el inciso anterior, anexando los siguientes documentos:</p> <ol style="list-style-type: none">1. La prueba de la infracción.2. La autorización otorgada a la zona o tramo de vía y a la operación de los SAST mediante el cual se capturó la información de la presunta infracción de tránsito.3. La certificación de la última calibración del equipo de detección electrónica específicamente empleado, cuando la presunta infracción consista en sobrepasar los límites de velocidad. <p>Cuando la comisión de la presunta infracción haya tenido lugar en vehículos de servicio público, deberá igualmente notificarse a la empresa de transporte a la que se encuentre esté vinculado, observando para tal fin los términos y las condiciones señaladas en el presente artículo.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO. La ausencia de cualquiera de los anexos relacionados en los numerales del presente artículo dará lugar a la ilegalidad insaneable de la prueba recolectada a través de los medios de detección electrónica sujetos al régimen de autorización.</p> | |
|---|--|

| | |
|--|---|
| <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. Sin perjuicio de la caducidad general de que trata el artículo 161 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 11 de la Ley 1843 de 2017, o aquel que lo modifique, adicione o sustituya, la facultad sancionatoria caducará cuando la validación o la notificación no se realice dentro de los tiempos señalados en la ley, que para todos los efectos serán y se tendrán como improrrogables.</p> <p>PARÁGRAFO TERCERO. En ningún caso podrá realizarse la notificación por mensaje de datos a aplicaciones de mensajería instantánea o mensajes de texto sin la autorización del propietario del vehículo.</p> <p>PARÁGRAFO CUARTO. En el proceso de validación de que trata el inciso primero del presente artículo, cuando la conducta advertida consista en no respetar la luz roja del semáforo, antes de generar la orden de comparendo se deberá validar que en la conducta no se haya incurrido con la finalidad de dar la prelación a un vehículo de atención de emergencias, si la autoridad de tránsito logra comprobar dicho actuar, deberá exonerar al presunto responsable por cumplimiento a un deber de cuidado y bienestar al interés general.</p> | |
| <p>ARTÍCULO 20. PROCEDIMIENTO EN CASO DE FRACASO DE LA NOTIFICACIÓN. Cuando la dirección física no exista o no se reciba en ella la notificación por no residir en ella la persona a quien se dirige, y no se tenga una dirección de correo electrónico registrada o en la registrada se rechace o rebote la recepción del mensaje enviado, cualquiera sea la causa de rebote siempre que no sea atribuible a la entidad que realiza la notificación, esta deberá realizarse en los términos del código de</p> | <p>Se insiste en incluir en la propuesta, una forma especial de aviso, pues el recurso acorde a lo dispuesto en la Ley 1437 de 2011 no da suficientes garantías al presunto infractor, pues no tendría cómo revisar cada una de las dependencias de tránsito del país para verificar si alguna adelanta un proceso contravencional por infracciones de tránsito.</p> <p>Nótese que el inciso segundo del artículo 69 de la ley 1437 de 2011, dispone cuando se desconoce la dirección para la notificación por aviso, que la misma se</p> |

| | |
|---|--|
| <p>procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo.</p> <p>Si la notificación no se realiza dentro del término improrrogable indicado, la facultad sancionatoria caducará.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO. Es deber de los propietarios de vehículos, así como de toda persona con licencia de conducción, informar y mantener actualizada la dirección de notificación en el Registro Nacional de Conductores y en el Registro Nacional Automotor del Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT. Es igualmente un deber de las empresas de transporte mantener actualizada su información de notificaciones en el Registro Nacional de Empresas de Transporte del Sistema RUNT.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. Una vez surtida la notificación en los términos de los artículos 17 y 18 de la presente Ley, se observará en la actuación el procedimiento establecido en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.</p> | <p>realizará publicando el mismo en la página electrónica y en todo caso en un lugar de acceso al público de la respectiva entidad por el término de cinco (5) días, esto es, de cada organismo de tránsito. La propuesta unifica en el SIMIT garantizando una única fuente de consulta facilitando así a los usuarios el acceso a la información.</p> |
| <p>ARTÍCULO 21. COMPARECENCIA VIRTUAL. Las autoridades de tránsito implementarán mecanismos electrónicos que permitan la comparecencia a distancia del presunto infractor o conductor del vehículo y en el momento en que le sea notificada la orden de comparendo deberán informarle sobre los mecanismos disponibles y la forma de acceder a ellos.</p> <p>PARÁGRAFO. La comparecencia virtual de la que trata el presente artículo no exime del deber que tiene cada autoridad de tránsito de disponer del personal y medios para atender las audiencias presenciales dentro del proceso</p> | |

| | |
|---|--|
| <p>contravencional de tránsito cuando lo solicite el presunto infractor.</p> | |
| <p>ARTÍCULO 22. EXPEDIENTE. El expediente de cada procedimiento general para la comisión de contravenciones detectada por los SAST deberá ser creado de forma virtual y estará conformado, además de los anexos que deben acompañar a la orden de comparendo en su notificación, por los siguientes documentos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Oficio de autorización de operación de los SAST emitida por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial o Ministerio de Transporte. 2. Calibración vigente de los SAST mediante el cual se detectó la presunta infracción, emitida por el laboratorio certificado (cuando aplique). 3. Certificación del laboratorio autorizado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC. 4. Constancia de reporte efectivo y completo de los datos requeridos para efectos de realizar el análisis de indicadores anuales de seguridad vial y la evaluación de impacto de la operación de los SAST. 5. Infracción, con todos sus elementos. 6. Orden de comparendo en el formulario único nacional indicado por el Ministerio de Transporte. 7. Notificación por correo certificado y sus guías de entrega, notificación virtual y evidencia de la información enviada a través del correo electrónico registrado en el RUNT, en caso de que se haya notificado por este medio, o notificación por aviso en la página web de la entidad o notificación personal en caso de que el | |

| | |
|---|--|
| <p>propietario del vehículo se haya notificado personalmente.</p> <p>8. Documento que certifique que el propietario del vehículo se acogió a los beneficios de pago, en caso de que este lo solicite.</p> <p>9. Oficio que fija fecha y hora de realización de la audiencia de tránsito.</p> <p>10. Pruebas que pretenda hacer valer la autoridad de tránsito respectiva.</p> <p>11. Resolución que define la infracción.</p> <p>12. Documentos anexos que haga llegar el propietario del vehículo o su apoderado.</p> <p>PARÁGRAFO. El expediente virtual se encuentra en cabeza de la autoridad de tránsito respectiva, quien tendrá el deber de custodia del mismo de forma integral y completa y podrá ser entregado a las partes o sus apoderados cuando estos los requieran.</p> | |
| <p>ARTÍCULO 23. Modificar el artículo 55 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 55. Comportamiento del conductor, pasajero o peatón. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.</p> <p>Considerando el riesgo que implica la circulación de vehículos automotores y los deberes que pueden asociarse a la función social de la propiedad, los propietarios estarán especialmente obligados a:</p> | |

1. Estar informado del uso que se da al vehículo de su propiedad y no dar lugar a que el mismo circule sin su permiso.

2. Permitir o facilitar el uso de su vehículo únicamente a personas que cuenten con la licencia de conducción requerida, de conformidad con las características del vehículo.

3. Suministrar a la autoridad, en aquellos eventos en que logre desvirtuar la presunción de responsabilidad que permite vincularlo como presunto responsable de las infracciones detectadas por medios electrónicos, información veraz que permita la identificación de la persona que conducía el vehículo.

4. Informar oportunamente a las autoridades competentes cuando el vehículo de su propiedad le sea sustraído de forma ilícita.

5. Realizar la tradición del dominio dentro de los plazos establecidos en el artículo 47 de la Ley 769 de 2002 o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones de que trata el presente artículo será sancionado con multa de dos (2) Unidad de Valor Tributario y sobre ellas no se configurará reincidencia ni agravante alguno. En el supuesto del numeral 5 del presente artículo, la multa solo se impondrá cuando el propietario acredite el desprendimiento legítimo de la guarda mediante la presentación del título idóneo, siempre que el plazo para realizar su inscripción ante el organismo de tránsito se encuentre vencido.

En este último caso la infracción se configura cuantas veces se configuren los

| | |
|---|--|
| <p>hechos, aunque se trate del mismo título no inscrito.</p> <p>PARÁGRAFO. La Federación Colombiana de Municipios, a través del sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT), estará autorizada para crear una herramienta que permita en línea y tiempo real el registro de la información necesaria para realizar los trámites de cambio de infractor, que procederán cuando un sujeto diferente de aquel a quien se ha extendido la orden de comparendo, se declare como el conductor en los hechos que presuntivamente configuran la infracción.</p> <p>Las autoridades de tránsito y transporte y el Registro Único Nacional de Tránsito podrán interactuar directamente con esta plataforma para estos mismos propósitos</p> | |
| <p>ARTÍCULO 24. TRANSITORIO. Los propietarios de vehículos podrán realizar el traspaso a persona indeterminada sin necesidad de encontrarse o sin que se le pueda exigir estar a paz y salvo por multas impuestas por infracciones a las normas de tránsito, de conformidad con el plazo y las condiciones que disponga reglamentariamente el Ministerio de Transporte.</p> | |
| <p>ARTÍCULO 25. RESPONSABILIDAD SOBRE LA VIABILIDAD DE IDENTIFICACIÓN ELECTRÓNICA VEHICULAR. Todo propietario de vehículo, será responsable de garantizar permanentemente la visibilidad de los mecanismos de identificación externa del vehículo. Cualquier condición en que se encuentre el mecanismo de identificación o la adición en este de cualquier elemento que impida, de manera permanente o transitoria, la plena identificación del vehículo será sancionada con una multa</p> | |

| | |
|--|--|
| <p>de ocho (8) Unidades de Valor Tributario (UVT).</p> <p>En la misma infracción incurrirá y será sancionado con la multa indicada en el inciso anterior, el conductor de un vehículo que circule en estas condiciones. Sin embargo, cuando concorra en una misma persona la condición de propietario y conductor, se impondrá una sola vez la multa.</p> | |
| <p>ARTÍCULO 26. NORMAS COMPLEMENTARIAS. En lo que respecta a las demás actuaciones que se surten en el procedimiento general para la comisión de contravenciones detectada por los SAST, se regirá por las disposiciones del Código Nacional de Tránsito y en lo no regulado por esta, a lo dispuesto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y en el Código General del Proceso</p> | |
| <p>ARTÍCULO 27. PROTECCIÓN. Las garantías y derechos fundamentales constituidos en el presente procedimiento constituyen y conforman el debido proceso, para lo cual pueden ser protegidos mediante las acciones de protección de garantías y derechos fundamentales contenidas en la Constitución Política y legislación nacional dispuestos para tales fines. Cuando en un mismo día, en la misma o en diferentes jurisdicciones, zonas o tramos de vía se detecte electrónicamente más de una vez la violación de las restricciones a la circulación por "pico y placa" o de las infracciones de que tratan los literales C.35 y D.2 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, todas y cada una las detecciones darán cuenta de una única conducta que representa una única infracción y se adelantará un único procedimiento contravencional que solo podrá dar lugar</p> | |

| | |
|---|---|
| <p>a la imposición de una única multa por la conducta desplegada el día respectivo. En el caso de que la detección de las infracciones de que trata el inciso anterior se realice en diferentes jurisdicciones, la competencia para conocer de la infracción corresponderá exclusivamente a la autoridad de la jurisdicción que registro primero en el tiempo la infracción. En estos casos, la notificación de la infracción realizada por esta autoridad, será evidencia suficiente para que las autoridades de las demás jurisdicciones terminen la actuación por falta de competencia y archiven el expediente.</p> | |
| <p>ARTÍCULO 28. DIVULGACIÓN. La Agencia Nacional de Seguridad Vial dispondrá en la página web la información de las autorizaciones concedidas para la operación de SAST indicando su ubicación con el objeto de facilitar su consulta en línea por toda la ciudadanía.</p> | |
| <p>ARTÍCULO 29. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias, en especial lo dispuesto en el literal C.29 del artículo 131, el parágrafo 2 del artículo 136 y el artículo 137 de la Ley 769 de 2002, la Ley 1843 de 2017, salvo lo dispuesto en el parágrafo 2 del artículo 2 y artículo 11 de dicha ley, adicionado por el artículo 181 de la Ley 2294 de 2023, y el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021.</p> | <p>Se insiste que, de aprobarse el proyecto de ley, se debe retirar de las derogatorias el literal C.29 de la Ley 769 de 2002 o disponer la sanción que corresponderá a la violación de los límites de velocidad.</p> |

ANÁLISIS FINANCIERO

El proyecto no implica la consecución de recursos adicionales.

COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO

La movilidad no solo reviste una trascendental importancia para la materialización de derechos fundamentales, sino que igualmente involucra un considerable riesgo para la

vida y la integridad personal. La Corte Constitucional lo señaló como un hecho evidente³, indicando, sin dejar de ver en la actividad la realización de derechos, el riesgo que su desarrollo conlleva para los "derechos fundamentales de los ciudadanos a la vida, la integridad y la seguridad, por el peligro que entraña la movilización a través de vehículos - velocidad de la movilización y contundencia de los mismos -. También impacta en derechos colectivos como el medio ambiente y el uso del espacio público..."⁴

En la oportunidad referida, igualmente la Corte Constitucional destacaba que:

"La promoción de la seguridad de las personas y la seguridad vial en su conjunto, como principio rector de los preceptos en materia de tránsito en general, ha sido considerado por esta Corporación como un fin constitucionalmente válido. Al tenor de lo mencionado en la sentencia C-1090 de 2003 (M.P. Clara Inés Vargas Hernández), ese fin "se encuentra acorde con lo previsto en la Constitución respecto del deber que tienen las autoridades de la República de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares (...) (C.P. art.2º), pues, <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: la descoordinación de las fuerzas físicas que actúan en el escenario del tránsito vehicular y peatonal, provocaría la accidentalidad constante de sus elementos>". La Corte, en la sentencia C-355 de 2003 (M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra), también consideró que constituye un fin constitucional válido propender por la seguridad vial, pues se persigue la realización de los principios constitucionales de protección, por parte de las autoridades públicas, de la vida y de los bienes de las personas residentes en Colombia y de la promoción de la prosperidad general, en los términos del artículo 2 Superior"⁵. (Subrayado y negrilla fuera de texto)

La exposición realizada por la Corte expresa con absoluta claridad el asunto. Se trata de estabilizar expectativas de comportamiento permitiendo la coordinación de las fuerzas a través de la anticipación del comportamiento que será observado por los otros, ajustando mi actuación de conformidad con lo anticipado, coordinación que exclusivamente se ve posibilitada por la suposición de cumplimiento normativo atribuida a los otros actores. Descontada está la existencia de un régimen normativo coherente, que debidamente observado efectivamente suprima el riesgo de descoordinación de las fuerzas.

La regulación jurídica del comportamiento en temas como el tránsito y el transporte, aseguran su cumplimiento con la introducción de sanciones que, además de la imposición efectiva al infractor, busca disuadir al sujeto y prevenir la infracción. Es igualmente evidente que ambos objetivos solo pueden ser alcanzados con la efectiva imposición de sanciones, en el primer caso, por cuanto a esto apuntan, y en el segundo de los

³ Numeral 4.1 Sentencia C- 144 de 2009

⁴ Numeral 4.4 Sentencia C- 144 de 2009

⁵ Óp. Cit.

indicados, por cuanto sin ella no se logra la disuasión, dado que en el análisis de las consecuencias no entra en consideración una sanción cuando no se prevé su imposición.

Debemos entonces retener que la regulación del comportamiento es de los principales instrumentos para proteger la vida y la integridad personal de todos aquellos que toman parte en el tránsito; como lo recordó la Corte Constitucional, "*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: la descoordinación de las fuerzas físicas que actúan en el escenario del tránsito vehicular y peatonal, provocaría la accidentalidad constante de sus elementos*". Debemos igualmente retener que la regulación solo puede evitar la descoordinación y sus efectos cuando cabe prever su cumplimiento, es decir, cuando el cumplimiento normativo o el comportamiento conforme a la norma es la conducta generalizada.

Desde esta perspectiva, una aproximación a los aspectos sancionatorios es que se limite a la consideración legítima de las garantías del debido proceso y que no aborde la asignación de responsabilidades, el diseño de instrumentos de detección de infracciones y los procedimientos para la imposición de sanciones con la conciencia de la necesidad de configurar un esquema eficaz dentro del cual se pueda anticipar la efectiva imposición de la sanción, pero sobre todo que se pueda confiar en el carácter disuasivo del régimen en relación con las conductas no conformes con el ordenamiento, debe necesariamente clasificarse de incompleta o insuficiente.

Se trata de no caer en la unilateralidad de los derechos, dejando de ver injustificadamente los deberes que igualmente corresponden o que pueden ser asignados a las personas en un Estado Social de Derecho; mucho menos cuando de la adecuada asignación y del cumplimiento de los deberes puede llegar a depender la vida y la integridad propia y de terceros.

A partir de lo anterior, si acompañamos las consideraciones del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031, debemos reconocer que "*en Colombia se presenta una problemática relacionada con la desatención a las normas establecidas en la materia, de tal forma que se evidencian actitudes de incumplimiento por parte de los sujetos corresponsables en la seguridad vial que inciden en la generación de situaciones de riesgo para los actores viales*". Frente a ello, en el plan se consagran, dentro de sus bases estratégicas, el área de acción que denomina "**Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial**", que tiene por objetivo general "**Consolidar el cumplimiento de las normas de tránsito que propenden por la seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida**" y dentro de este el objetivo específico de "**Fortalecer el proceso de imposición y cobro oportuno de las multas de tránsito y transporte como herramientas disuasorias de comportamientos inseguros en la vía**".

Así mismo, dentro del objetivo general de fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras en las vías, se plantea el objetivo específico de Promover la gestión de estrategias integrales para el cumplimiento de estas.

Si admitiendo lo expuesto nos introducimos en la iniciativa legislativa, podemos decir que en ella se encuentra por completo ausente una consideración sobre la pertinencia de mantener o introducir deberes a cargo de los propietarios de vehículos que contribuya a generar una cultura de cumplimiento normativo; incluso podemos decir que se encuentra ausente toda consideración de la necesidad de que las consecuencias del incumplimiento de la norma sean efectivamente impuestas.

No es que sea este último un propósito de la iniciativa, es simplemente, a nuestro modo de ver, una consecuencia de su unilateralidad, es decir, de su aproximación a la problemática desde una única perspectiva, la del infractor.

Desde esta perspectiva, acompañamos las preocupaciones que dan lugar al proyecto de ley; los instrumentos tecnológicos de detección de infracciones, en el contexto regulatorio actual, reciben el rechazo generalizado de la ciudadanía y, en este sentido, urgen decisiones legislativas que permitan su legitimación ante la opinión pública, principalmente permitiendo que se consoliden como herramientas de prevención que contribuyan efectivamente en el objetivo de salvar vidas y prevenir heridos graves.

Así, no son pocos los temas y los escenarios en los que se ha censurado con vehemencia el rechazo o la falta de incorporación de los avances tecnológicos y debería ser éste igualmente un lugar para rechazar enfáticamente las posiciones que se oponen al uso de tecnologías con la capacidad de evitar la muerte y los heridos graves.

Por consiguiente, la propuesta de complementación que se realizó a la iniciativa legislativa se orientó a su legitimación a través: *i)* del robustecimiento de las garantías a los infractores, *ii)* de la exigencia de una absoluta transparencia en la actuación de la autoridad y un acceso oportuno a la información por parte del infractor, *iii)* de la racionalización del uso de las herramientas tecnológicas y de las infracciones por violación de las normas.

Si nos aproximamos al proyecto efectivamente podemos decir que en él vemos todos y cada uno de estos elementos, así es. Pero cada uno de ellos lo observamos desde la perspectiva del infractor o dicho de otra forma, desde la perspectiva de los derechos del actor vial, encontrando del todo ausentes la aproximación a los deberes.

Desde esta perspectiva, como elemento de disuasión, específicamente se proponía el establecimiento de una presunción que permitiera, respecto de ciertas conductas, entender que el propietario coincidía con la persona del conductor con la sola identificación del vehículo. Para materializar las garantías constitucionales, esta presunción solo operaba respecto de conductas que comprometían directamente la vida y la integridad de las personas que toman parte en el tránsito y las consecuencias de la infracción se limitaban cuando la sanción se imponía exclusivamente con fundamento en la presunción, que se planteaba desvirtuable. Al respecto se proponía:

"En todo caso, la presunción admitirá prueba en contrario y cuando para la acreditación de la comisión de la infracción la autoridad de tránsito recurra a la presunción legal establecida en el presente párrafo, se impondrá exclusivamente una sanción de multa por un valor de dos (2) Unidades de Valor

Tributario, sin lugar a la reducción de que trata el artículo 136 de la Ley 769 de 2002 y sin que haya lugar a la imposición al propietario de ninguna otra sanción, ni a la configuración de reincidencia, ni a la agravación por cualquier causa de la conducta”.

Podría pensarse que, al mantenerse el texto en el proyecto radicado, este comentario que reclama nuevamente su incorporación no tendría sentido, pero nótese que del artículo que lo incorpora fue retirado el inciso que establecía la presunción y en su lugar se incluyó enfáticamente la necesidad de la prueba. De manera que se mantiene el inciso atrás transcrito, pero sin ningún efecto, pues no existe la presunción a que el mismo hace referencia.

Si la interpretación pretendiera darse en el sentido de que opera la presunción, pero ahora general y no solo sobre las conductas señaladas, la misma estaría seriamente en riesgo de considerarse inconstitucional, pues no respondería a parámetros de proporcionalidad.

Dentro de las propuestas que se formularon por esta cartera ministerial, forma igualmente parte el establecimiento de un deber del propietario del vehículo de realizar oportunamente la revisión técnico – mecánica del mismo y adquirir oportunamente el Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito. El incumplimiento de estos deberes se planteaba como infracciones autónomas a la conducción del vehículo sin acreditar el cumplimiento de estos dos deberes.

La infracción se proponía sancionar con una multa de 1 Unidades de Valor Tributario por mes o fracción de mes para la revisión técnico – mecánica y de 2 para la no renovación del SOAT. En ambos casos se permitía declarar la no circulación del vehículo como eximente y ambos tenían un límite máximo de la infracción, aun cuando se mantuviera el incumplimiento indefinidamente. Adicionalmente, la disposición no resultaba exigible hasta tanto no se implementará un procedimiento para que en línea y en tiempo real el propietario pueda declarar que el vehículo se encontraba fuera de circulación.

En lo que hace a la racionalización de la sanción, por ejemplo, se presentaba una propuesta de modificación de la infracción por exceder los límites de velocidad, que respondía al nivel de la transgresión y dosificaba la multa en función del mismo. A su vez, se propuso que las sanciones de determinadas conductas, solo pudieran ser impuesta una sola vez en un día y se posibilitó su subsanación sin incurrir en multa.

Esta última se mantiene en el proyecto y se enfatiza solo para enfatizar esa restricción de perspectiva de que adolece, en nuestra opinión, la iniciativa legislativa. Estas propuestas, que hemos denominado de racionalización de la sanción, formaban parte de toda una estrategia de distribución de responsabilidades que contribuyera a disuadir ciertos comportamientos, en el caso del ejemplo, la evasión del SOAT y la revisión Técnico – Mecánica. Por el contrario, la iniciativa toma la flexibilización, sin abandonando la distribución de deberes que le acompañaban y debilitando gravemente la capacidad de control.

Al respecto, nótese que propone la derogatoria no solo de la infracción C.29 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, sino igualmente la derogatoria de los deberes de los propietarios de vehículos establecidos en el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, encontrados constitucionales en la Sentencia C-321-22 de 14 de septiembre de 2022.

Todo sea dicho, la derogación de la infracción C.29 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 es solo un error en el ajuste del proyecto, pues la misma solo se proponía en la medida que se planteaba en la propuesta formulada por el Ministerio de Transporte, un texto normativo que definía una nueva forma de sancionar esta conducta. esta propuesta fue rechazada por el autor de la iniciativa, pero seguramente se pasó por alto la necesidad de desistir de esta derogatoria que solo a ella respondía.

Dicho esto, a continuación, se relacionan los propósitos y/o el sentido de los artículos que, habiendo sido propuestos, no han sido considerados y los cuales no llevan a guardar por ahora distancia respecto de la iniciativa, pues encontramos necesario el cambio y/o incorporación de 12 artículos, dirigidos a garantizar la debida concurrencia, pero sobre todo la debida consideración de todos los bienes jurídicos dignos de tutela en el asunto de la iniciativa.

¿GENERA GASTOS ADICIONALES EN EL PRESUPUESTO DE LA ENTIDAD?

Si _____ No **X**

VALORACIÓN DEL GASTO. En caso de ser afirmativa la respuesta de generación de gastos indique ese gasto adicional a que corresponde.

Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector

Si _____ No **X**

VIABILIDAD DEL PROYECTO

Viable con las modificaciones propuestas al articulado **X**

Atentamente,



WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA

Ministro de Transporte

Aprobó: Claudia Helena Álvarez Sanmiguel – Asesora Despacho Ministro de Transporte 

Revisó: Yadira Cienfuegos Silvera, Asesora Ministro de Transporte 
Lina María Margarita Huari Mateus, Asesora Ministro de Transporte

Consolidó: Catalina Posso – Oficina Enlace Congreso 