

Distrito de Medellín, 4 de diciembre de 2.023

Señor

ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS

Honorable Representante a la Cámara Comisión

Sexta Constitucional Permanente Cámara de Representantes

andres.calle@camara.gov.co

Asunto: Comentarios al Proyecto de Ley 312 – 2023C de Ayudas Tecnológicas para Detección de Infracciones de Tránsito.

Honorable Representante Calle:

Como presidente de la empresa de transporte público individual de pasajeros TAX INDIVIDUAL S.A., de manera muy atenta y respetuosa me permito dirigirme a usted para remitirle algunos comentarios y observaciones al Proyecto de Ley *“Por medio del cual se regula la instalación y operación de las ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito”*.

Valoramos la iniciativa orientada a mejorar la seguridad vial en el país a través del uso de tecnologías para el control electrónico. No obstante, del análisis del articulado nos surgen algunas inquietudes relacionadas con posibles afectaciones a derechos ciudadanos y garantías procesales que consideramos importante someter a su consideración.

En ese sentido, le hacemos llegar de la manera más comedida un documento con observaciones puntuales al texto del proyecto de ley desde una perspectiva de protección de los derechos constitucionales tanto de conductores como de propietarios de vehículos.

<p>PROYECTO DE LEY “POR MEDIO DEL CUAL SE REGULA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LAS AYUDAS TECNOLÓGICAS PARA LA DETECCIÓN DE</p>	<p>Observaciones:</p> <p>En particular, nos preocupa que este proyecto de ley pueda tener un impacto negativo en nuestro sector de transporte de servicio público individual</p>
--	---



PRESUNTAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO, SE ESTABLECEN OBLIGACIONES ASOCIADAS A LA PROPIEDAD DE LOS VEHÍCULOS, SE DETERMINAN LAS SANCIONES POR SU INFRACCIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

CAPÍTULO I

OBJETO, ALCANCE, PRINCIPIOS Y DEFINICIONES

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.*

de pasajeros y nuestros conductores. Los taxis cumplen un rol importante en la movilidad urbana y nuestros conductores pasan muchas horas al día en las calles. Es probable que con más cámaras y ayudas tecnológicas, aumenten las infracciones detectadas contra taxistas, lo cual puede generar multas excesivas y afectar sus ingresos.

También vemos con preocupación que el artículo 1 menciona el "fortalecimiento de herramientas directas e indirectas para la identificación de conductas de tránsito". Este lenguaje parece demasiado amplio y podría abrir la puerta para la implementación de cualquier tipo de tecnología de vigilancia contra conductores, sin suficientes garantías de protección de privacidad y debido proceso.

Por estos motivos, de manera muy respetuosa solicitamos que se revise este proyecto de ley para incorporar salvaguardas que protejan debidamente a empresas y conductores de taxis. Se debe limitar el alcance de las ayudas tecnológicas permitidas y establecer procedimientos claros que aseguren el debido proceso antes de aplicar cualquier sanción.

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*

Observaciones:

1. El artículo utiliza conceptos excesivamente amplios como "sujetos de sanción" y "todas las autoridades de tránsito" sin delimitar claramente a quiénes se aplicaría esta ley. Esto genera incertidumbre jurídica.
2. No queda claro si la ley solo





<p><i>presuntas infracciones al tránsito.</i></p>	<p>regularía la instalación y operación de ayudas tecnológicas para detección de infracciones, o también su uso para la expedición de comparendos. Son cosas distintas que debieran regularse por separado.</p> <p>3. Podría interpretarse que la ley permite a las autoridades locales actuar discrecionalmente en la implementación de estas tecnologías. Deberían establecerse parámetros y límites claros desde el nivel nacional.</p> <p>4. Como está redactado actualmente, el artículo no ofrece garantías suficientes de que se respetarán los derechos de los conductores sujetos a fiscalización mediante ayudas tecnológicas.</p> <p>En conclusión, sugerimos revisar la definición del ámbito de aplicación para delimitar claramente los alcances de la propuesta, las facultades que conferiría a distintos actores, y los derechos que resguardaría de los ciudadanos. Ello otorgará mayor certeza jurídica.</p>
<p>ARTÍCULO 3. PRINCIPIOS. <i>La presente ley se fundamenta en las disposiciones constitucionales y legales que rigen las actuaciones administrativas sancionatorias, así como en los siguientes principios:</i></p> <p>ACCESO A LA INFORMACIÓN: <i>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</i></p>	<p>Observaciones:</p> <p>Respecto al artículo 3 sobre los principios en los que se fundamenta la ley propuesta, consideramos positivo que se mencionen disposiciones constitucionales y legales que protegen derechos ciudadanos. Sin embargo, vemos algunos puntos débiles:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El principio de "Efectividad estatal" parece anteponer la función punitiva/recaudatoria sobre la protección de derechos individuales. Debería equilibrarse con contrapesos más sólidos.



completa, y podrá ser entregado a las partes o sus apoderados cuando estos los requieran.

BUENA FE: las autoridades de tránsito presumirán la buena fe de las partes y sus apoderados en el procedimiento para la detección y sanción de infracciones detectadas mediante los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos bajo su conocimiento.

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.

EFFECTIVIDAD 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.

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.

RESPONSABILIDAD SOCIAL: Las acciones sancionatorias buscan la prevención de conductas que atentan contra la vida, integridad y salud de los

2. Sobre la "Presunción de inocencia", se debe especificar cómo operaría en la práctica al usar medios tecnológicos que no involucran identificación visual directa del infractor.
3. La "Responsabilidad social" mencionada es demasiado vaga. Podría utilizarse para justificar casi cualquier medida sin importar su impacto desproporcionado sobre algunos grupos.
4. Deja por fuera el respeto de la privacidad como principio clave cuando se implementan tecnologías de vigilancia y fiscalización.

En síntesis, el artículo se queda corto en contrapesos frente al enfoque punitivo. Se requiere mayor precisión para resguardar derechos ciudadanos y corregir posibles sesgos en la aplicación de sanciones mediante sistemas automáticos.

<p>ciudadanos, así como de aquellas que dificultan la salvaguarda de los derechos fundamentales.</p>	
<p>ARTÍCULO 4. DEFINICIONES.</p> <p>CALIBRACIÓN: Operación que bajo condiciones específicas establece, en una primera etapa, una relación entre los 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.</p> <p>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 o vehículo de transporte aéreo autónomo o tripulado.</p> <p>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 apoyado 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.</p> <p>DETECCIÓN ELECTRÓNICA: Actividad relacionada con el registro de</p>	<p>Observaciones:</p> <p>En relación a las definiciones establecidas en el artículo 4 del proyecto de ley, consideramos pertinente realizar las siguientes observaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Las definiciones son excesivamente técnicas y complejas. Esto dificulta la comprensión ciudadana de la norma e introduce ambigüedades para su interpretación y aplicación. 2. Conceptos clave como los "Sistemas automáticos" no quedan suficientemente delimitados. Abre la puerta para incluir casi cualquier tecnología actual o futura. 3. No se establecen parámetros ni garantías claras sobre el uso y almacenamiento de datos personales captados mediante estos sistemas de detección electrónica. 4. El concepto de "validación de la infracción" otorga facultades muy amplias a los agentes de tránsito, sin precisiones sobre los procedimientos transparentes que deberían seguirse. <p>En síntesis, se requiere simplificar las definiciones para facilitar la comprensión pública de la norma, así como establecer limitaciones y contrapesos más efectivos respecto al uso de tecnologías de vigilancia y fiscalización. Ello reduciría espacios de arbitrariedad en la aplicación de la ley.</p>

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.

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.*

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.*

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.

VALIDACIÓN DE LA INFRACCIÓN:

Procedimiento a través del cual un agente de tránsito analiza la información registrada mediante los SAST, con la finalidad de determinarse 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 señalado, 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.

**CAPÍTULO II
AUTORIZACIÓN PARA LA
INSTALACIÓN Y PUESTA EN
OPERACIÓN DE SAST**

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.*

El proceso contravencional por infracciones a las normas de tránsito, deberá siempre estar precedido por una

Observaciones:

1. Si bien es correcto que la facultad sancionatoria recaiga exclusivamente en autoridades públicas, la redacción actual es ambigua y podría prestarse para interpretaciones erradas. Sugerimos precisar este punto.
2. Es positivo que se exija competencia de las autoridades en materia de tránsito. Sin embargo, esto debe complementarse con garantías de transparencia, rendición de cuentas y protección de derechos ciudadanos frente a posibles



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.

extralimitaciones. El artículo no menciona nada al respecto.

3. La referencia legal en el segundo párrafo es muy confusa para lectores no especializados. Esta ley debería buscar claridad y comprensión ciudadana de los procedimientos que regula. En su forma actual, no cumple este objetivo.
4. En cuanto a la participación de particulares, es importante delimitar taxativamente sus roles y responsabilidades, cuando sean necesarios para operar sistemas tecnológicos. La redacción vaga actual abre espacios a la arbitrariedad.

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.

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

Observaciones:

1. Se delega en la Agencia Nacional de Seguridad Vial la decisión sobre ubicación de estos sistemas, sin que quede claro el procedimiento técnico que deberá seguir ni las limitaciones a su discrecionalidad.
2. El artículo no establece garantías suficientes para evitar una ubicación sesgada, que pueda impactar desproporcionadamente a ciertos grupos sociales. Se requieren criterios explícitos y contrapesos sólidos.
3. La redacción sobre capacidades de la tecnología es demasiado vaga y amplia. Podría interpretarse como permitir cualquier sistema actual o futuro, sin importar su rigor técnico o impactos no deseados por deficiencias.





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 ellos la rotación de los equipos existentes en un ejercicio de control aleatorio.

PARÁGRAFO PRIMERO. *Sin perjuicio de lo dispuesto en el parágrafo 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.*

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

4. Validar aleatoriedad e informalidad en la operación de estos sistemas no parece adecuado en una ley que debería velar por derechos ciudadanos a un debido proceso y certeza jurídica.

Sobre el parágrafo primero del artículo 6:

- Es positivo que se limite la instalación de SAST sólo a zonas donde otras medidas resulten insuficientes y que se exija a las autoridades justificarlo con datos estadísticos. Sin embargo, seis meses consideramos que es un período muy corto para evaluar impacto. Sugerimos ampliarlo.
- Delegar la clasificación de zonas críticas sólo a la Agencia Nacional de Seguridad Vial es inadecuado. Se requiere la participación de otras entidades y grupos de interés que aporten perspectivas diversas.
- La redacción es confusa sobre la participación ciudadana para presentar estudios y peticiones. Es importante que la norma especifique un proceso transparente, bajo criterios objetivos, para recibir aportes no sólo de autoridades.

Sobre el Parágrafo Segundo y Tercero, es positivo eximir equipos pedagógicos o de análisis de tráfico. Pero toda la información debería estar en plataformas públicas abiertas, no sólo para consulta de autoridades, para garantizar transparencia frente a la ciudadanía.



cuenta del impacto de estas acciones.

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.

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.

PARÁGRAFO SEGUNDO. *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.*

PARÁGRAFO TERCERO. *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.*

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.*

Observaciones:

1. Consideramos excesivo establecer una vigencia de cinco (5) años para la operación de estos sistemas sin evaluaciones periódicas, dadas las rápidas evoluciones tecnológicas en este campo. Sugerimos acortar este



<p><i>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 autorización con base en los criterios técnicos que reglamentariamente establezca.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p>PARÁGRAFO. <i>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.</i></p>	<p>período.</p> <p>2. Es positivo que se exija demostrar impacto para renovar la autorización. Sin embargo, la evaluación debería realizarla una entidad independiente de la operadora, para garantizar objetividad en los resultados.</p> <p>3. El párrafo final parece abrir la puerta para que algunos sistemas operen por tiempo indefinido según “criterio de movilidad” sin precisar a qué se refiere. Esta excepción requiere mayor precisión para evitar derive en extralimitaciones o aplicaciones arbitrarias.</p> <p>4. En caso de no renovarse una autorización, se debe especificar un protocolo claro de desinstalación de dispositivos para minimizar afectaciones en la vía e infraestructura pública. El artículo no menciona nada al respecto.</p> <p>El artículo 7 presenta vaguedades importantes, aplicación diferenciada sin fundamento claro y no establece obligaciones vinculantes en caso de no renovarse autorizaciones. Sugerimos revisarlo incorporando mayores precisiones y garantías.</p>
<p>ARTÍCULO 8. AUTORIZACIONES OTORGADAS PREVIA EXPEDICIÓN DE LA PRESENTE LEY. <i>Las autorizaciones otorgadas antes de la expedición de la presente ley, por el Ministerio de Transporte o la Agencia</i></p>	<p>Observaciones:</p> <p>1. El artículo se enfoca sólo en calibración y señalización. Se omiten otros aspectos críticos como protección de datos, auditorías de</p>



<p><i>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.</i></p>	<p>funcionamiento o reportes de impacto.</p> <ol style="list-style-type: none">Lo dispuesto puede prestarse para arbitrariedades en cuanto las autoridades podrían operar por años sistemas autorizados vagamente, sin informar adecuadamente a la ciudadanía.Debería existir un procedimiento formal de revisión de todas las autorizaciones antiguas por una entidad técnica independiente, que determine si cumplen o no con estándares definidos en esta nueva ley, en lugar de extenderlas automáticamente.
<p>ARTÍCULO 9. AUTORIDAD COMPETENTE PARA LA VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS TÉCNICOS. <i>La Superintendencia de Transporte tendrá como función adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios 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.</i></p>	<p>Observaciones:</p> <ol style="list-style-type: none">Si bien esta Superintendencia cuenta con capacidades técnicas, no tiene dentro de su mandato la protección de derechos ciudadanos frente a posibles vulneraciones mediante tecnologías de vigilancia. Se requiere una entidad especializada también en estos aspectos.El artículo omite definir los procedimientos mediante los cuales dicha autoridad ejercerá esta función de fiscalización y control. Tampoco establece obligaciones de transparencia proactiva frente a la ciudadanía sobre los resultados de sus verificaciones.La redacción actual se presta para una fiscalización meramente documental y poco proactiva en la práctica. Es importante definir estándares claros de funcionamiento



	<p>efectivo, reportabilidad, participación de otros actores y publicidad de sus actuaciones.</p> <p>4. No se especifica cómo operaría la cláusula de "petición de parte" para que la ciudadanía u otros grupos puedan solicitar investigaciones frente a posibles vulneraciones con estos sistemas tecnológicos.</p>
<p>ARTÍCULO 10. DOCUMENTACIÓN DISPONIBLE Y MEDIDAS PREVENTIVAS. <i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Cuando la suspensión se prolongue por más de seis (6) meses, la autorización deberá ser por este solo</i></p>	<p>Observaciones:</p> <p>1. Es acertado facultar a la autoridad de control para aplicar medidas preventivas frente a incumplimientos, así como la previsión de implementar un sistema público de consultas para la ciudadanía.</p> <p>2. Sin embargo, un plazo de seis (6) meses para mantener una medida preventiva sin consecuencias adicionales es excesivo. Debería reducirse para generar correcciones más rápidas frente a irregularidades.</p> <p>3. La sola suspensión temporal de operaciones parece insuficiente en casos graves de incumplimiento reiterado. Se podría evaluar aplicar multas u otras sanciones para generar desincentivos efectivos frente a extralimitaciones en el uso de estos sistemas.</p> <p>4. Es positivo que la información recolectada durante una suspensión no pueda utilizarse como prueba. Pero no se establecen obligaciones sobre el tratamiento y posible eliminación de datos personales ya obtenidos irregularmente antes de la medida.</p>



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 efecto, y de que la Superintendencia de Transporte continúe con el procedimiento administrativo sancionatorio por las infracciones que haya advertido.

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.

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.

**CAPÍTULO III
CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA
INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE
LOS SAST**

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

Observaciones:

1. Es acertado exigir un sustento detallado en términos de siniestralidad, prevención e infracciones detectadas previamente en las zonas de implementación. Sin embargo, exigir a las autoridades locales realizar estos estudios puede resultar en una alta carga administrativa para algunos distritos o municipios pequeños con menor capacidad técnica. Quizás la Agencia Nacional de Seguridad Vial



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:

SINIESTRALIDAD: Criterio relacionado con los sucesos que producen un daño material humano, estando involucrado un vehículo en una vía pública y/o privada abierta al público.

PREVENCIÓN: Criterio que evidencie los hallazgos y la evaluación del riesgo en la zona de influencia del SAST en materia de siniestralidad vial.

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.

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.

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.

PARÁGRAFO SEGUNDO. La metodología para sustentar y evaluar

podría liderar estos análisis para toda ubicación solicitada con apoyo de las autoridades locales.

2. Referirse a "movilidad" como criterio técnico es demasiado vago. Podría prestarse para justificar ubicaciones que impactan desproporcionadamente la movilidad de algunos grupos sociales en beneficio de otros. Se requiere delimitar y cuantificar este concepto a través de indicadores medibles y transparentes.

3. Es clave que la metodología para evaluar estos criterios técnicos sea pública y esté sujeta a escrutinio y retroalimentación de diversos grupos de interés más allá de las autoridades. Ello reduciría riesgos de aplicaciones sesgadas o arbitrarias de estos sistemas.

<p>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 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</p>	<p>Observaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Se enfoca únicamente en señales físicas ubicadas en las propias zonas vigiladas. Pero es igualmente importante implementar canales digitales de información previa, por ejemplo mediante aplicaciones móviles que avisen a conductores cuando se aproximan a dichas zonas. El artículo no considera estos mecanismos adicionales. 2. No detalla estándares mínimos de visibilidad, tamaño, condiciones y cantidad de señalización según características de las vías, velocidades permitidas, condiciones climáticas predominantes u otros factores que podrían dificultar su correcta visualización. La mera referencia al manual de señalización vial es insuficiente para garantizar su efectividad. 3. Tampoco considera obligaciones explícitas frente a mantenimiento periódico, sustitución ante daños, verificación de visibilidad efectiva en operativos en terreno o mecanismos de reporte ciudadano cuando encuentren señalizaciones en mal estado o poco visibles.
<p>ARTÍCULO 13. AYUDAS TECNOLÓGICAS EXISTENTES EN VÍAS NACIONALES,</p>	<p>Observaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La redacción actual da excesiva



<p>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>discrecionalidad a autoridades y administradoras viales para implementar estos sistemas en infraestructura ya instalada, sin suficientes contrapesos técnicos o sociales. Podría derivar en aplicaciones arbitrarias según intereses específicos y no el bien común.</p> <p>2. Debería establecerse un protocolo claro de evaluación por una entidad independiente ante cada solicitud de reconversión tecnológica, considerando no solo aspectos técnicos, sino también de transparencia, participación ciudadana e impacto social, antes de aprobarse su uso como mecanismos de fiscalización y sanción.</p> <p>3. El párrafo habilita claramente a diversas entidades públicas y privadas para adquirir y operar SAST sin distinción. Esto requiere una regulación mucho más estricta sobre sus competencias, límites y obligaciones, para evitar derivar en una suerte de "mercado de Multas" que atente contra derechos de conductores.</p> <p>4. No se establecen prohibiciones o límites a incentivos económicos directos para estas entidades según cantidad de infracciones detectadas, lo que podría incentivar aplicaciones abusivas o arbitrarias en casos que la fiscalización recaiga mayormente en manos privadas.</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</p>	<p>Observaciones:</p> <p>1. Es muy positivo garantizar la trazabilidad de estándares metrológicos y someter estos sistemas a calibraciones periódicas por entidades</p>



Instituto Nacional de Metrología en laboratorios debidamente acreditados. Para el efecto, la autoridad de tránsito deberá remitir los certificados de calibración vigentes.

El servicio de trazabilidad de los equipos medidores de velocidad se prestará con sujeción a 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.

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.

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.

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

técnicas reconocidas, así como las consecuencias previstas por utilizar equipos no calibrados. Ello otorga mayor confianza en las mediciones.

2. Sin embargo, la norma también debería establecer protocolos explícitos frente a casos de detección de desviaciones significativas en las calibraciones. No basta con no usar esa información como prueba. Se deben determinar responsabilidades por verificaciones deficientes de los equipos y garantías de no afectación a conductores previamente infraccionados por equipos descalibrados. El artículo no aborda estos aspectos.

3. Tampoco se regulan las tarifas de los servicios de calibración, lo que podría introducir arbitrariedades o impedir el acceso por precios excesivos en algunos casos. Sugerimos establecer algún mecanismo de control en este aspecto.

Finalmente, la sola remisión de manuales en las autorizaciones iniciales parece insuficiente. Debería regularse un protocolo más integral de registros, trazabilidad, reportabilidad y auditorías externas periódicas sobre los procesos de calibración de todos los equipos en operación en estas zonas de control electrónico.



<p>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 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</p>	<p>Observaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Es positivo que se establezca la necesidad de contar con un permiso de la entidad administradora vial para la operación de los SAST, definiendo procedimientos y plazos al respecto. 2. Sin embargo, el párrafo le otorga facultades muy amplias a dicha entidad al indicar que ella "deberá resolver" las solicitudes de permisos en tres (3) meses. Consideramos que esto podría prestarse para decisiones arbitrarias o abusos de poder por parte de la entidad. 3. Sugerimos establecer parámetros o criterios que enmarquen la decisión de otorgar o no los permisos. Por ejemplo, que la denegación deba ser motivada y fundarse en razones técnicas, de planeación vial o capacidad de la infraestructura. <p>Asimismo, dado que la operación de estos sistemas de detección de infracciones se basa en facultades de autoridad (no es una actividad privada), se podría contemplar algún recurso o mecanismo ante una denegación injustificada del permiso.</p>

<p>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. <i>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.</i></p> <p><i>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 párrafo.</i></p>	<p>Observaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Es positivo que se establezca la obligación de las autoridades de tránsito de reportar los datos para el análisis de indicadores de seguridad vial por parte de la ANSV. 2. Sin embargo, la consecuencia prevista en caso de incumplimiento resulta desproporcionada. Establecer que la información recopilada por los medios de detección electrónica no tendría valor probatorio implicaría que se afectaría la validez de las infracciones detectadas, lo cual es excesivo considerando que es una omisión administrativa de la autoridad. 3. Sugerimos contemplar una consecuencia administrativa para la autoridad de tránsito en caso de incumplimiento reiterado en el reporte de información. Por ejemplo, la suspensión de la operación de los SAST hasta que se subsane la omisión en el reporte o la imposición de multas sucesivas por cada mes de retraso. 4. La validez de las infracciones detectadas tecnológicamente no debería verse comprometida por ese incumplimiento. Se trata de una garantía procesal para los conductores, que no tiene relación directa con la



	operación misma de los SAST.
<p>ARTÍCULO 17. Modifíquese el párrafo 5° del artículo 7° de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo quinto. <i>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.</i></p> <p><i>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 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</i></p>	<p>Observaciones:</p> <ol style="list-style-type: none">1. En términos generales, el contenido del artículo parece razonable al establecer lineamientos sobre la contratación con privados para la implementación de ayudas tecnológicas en materia de tránsito.2. Se echa de menos una mayor claridad en algunos conceptos como "criterios e indicadores técnicos y financieros" que se mencionan para la remuneración de los contratistas. Convendría detallar o ejemplificar dichos criterios.3. El artículo tiene algunos problemas de redacción que dificultan su comprensión. Por ejemplo, hay apartes excesivamente extensos como el párrafo sobre la metodología de remuneración. Se podría simplificar y mejorar la fluidez del texto.4. Habría que revisar la coherencia de este artículo con las demás normas de contratación estatal vigentes. No queda claro si se propone un régimen especial en este tema o si se acoge al régimen general.



<p><i>meramente de instrumento de detección de infracciones con fines sancionatorios.</i></p> <p><i>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.</i></p>	
<p>PROCESOS CONTRAVENCIONALES DERIVADOS DE LA DETECCIÓN ELECTRÓNICA</p> <p>ARTÍCULO 18. Modifíquese el parágrafo 2 del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo segundo. <i>La captura detectada 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.</i></p> <p><i>La orden de comparendo que contenga la infracción detectada por los SAST deberá contener:</i></p> <p><i>Las imágenes y/o videos captados en el lugar de los hechos.</i></p> <p><i>La fecha y hora de validación de la infracción por parte del agente de tránsito.</i></p> <p><i>Cualquier otro documento soporte que pretenda hacer valer la entidad de tránsito respectiva.</i></p> <p><i>En cualquiera de las etapas del procedimiento contravencional, durante el periodo probatorio el propietario del vehículo podrá desvirtuar su</i></p>	<p>Observaciones:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Se establece la validez de las pruebas obtenidas mediante sistemas automáticos, tecnológicos y digitales (SAST) para imponer comparendos, lo cual sería razonable.2. Se señalan los documentos que debe contener la orden de comparendo, como imágenes, videos, fecha de validación, etc. Sería conveniente aclarar si estos documentos deben entregarse con la orden de comparendo o si basta con que reposen en el expediente.3. Se consagra la posibilidad del propietario de desvirtuar su responsabilidad demostrando aspectos como el desprendimiento del vehículo o identificando al conductor. Esto garantiza el derecho de defensa.4. La sanción de multa establecida en dos UVT parece desproporcionada frente a lo que indica actualmente la Ley 769 de 2.002. Habría que revisar la razonabilidad de este monto.



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.

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.

Cuando el propietario reincida en la misma conducta se aplicará la sanción establecida en el código nacional de tránsito para la misma.

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 validación deberá ser realizada por un agente de tránsito

Observaciones:

1. Se establecen términos precisos para la validación de la infracción y notificación de la orden de comparendo, lo cual es positivo para la seguridad jurídica.
2. La notificación mediante correo físico y electrónico es acertada. Sin embargo, habría que analizar la capacidad operativa real para llevarla a cabo.
3. Los documentos anexos que se deben aportar, como la prueba de infracción y certificación de calibración,



en propiedad.

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:

La prueba de la infracción.

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.

La certificación de la última calibración del equipo de detección electrónica específicamente empleado, cuando la presunta infracción consista en sobrepasar los límites de velocidad.

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.

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

están correctamente señalados.

4. La caducidad de la facultad sancionatoria por incumplimiento de términos es una medida garantista. La prohibición de notificación por mensajes de texto refuerza la formalidad del proceso contravencional.

recolectada a través de los medios de detección electrónica sujetos al régimen de autorización.

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.

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.

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.

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

Observaciones:

1. Se señala acertadamente que ante una notificación fallida se debe proceder según el Código de



persona a quiense 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 procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo.

Si la notificación no se realiza dentro del término improrrogable indicado, la facultad sancionatoria caducará.

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 y mantenerla actualizada. 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.*

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.*

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

Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

2. La caducidad de la facultad sancionatoria al no realizarse la notificación en término es una medida garantista.

3. Es positivo que se establezca el deber de mantener actualizados los datos de contacto en el RUNT y otros registros.

4. En el párrafo primero habría que simplificar la redacción para mejor comprensión. Por ejemplo, en lugar de "informar y mantener actualizada" podría decirse simplemente "mantener actualizada".

Observaciones:

1. Es acertada la obligación de implementar mecanismos electrónicos para permitir la comparecencia virtual de los presuntos infractores. Esto





<p>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 comparencia 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 contravencional de tránsito cuando lo solicite el presunto infractor.</p>	<p>facilita el acceso y reduciría costos de desplazamiento.</p> <p>2. Sin embargo, la redacción del párrafo no es del todo precisa. Indica que la comparencia virtual "no exime del deber" de disponer de medios para atender audiencias presenciales cuando las solicite el infractor. Este "deber" no se encuentra consagrado previamente, por lo cual su alcance es confuso.</p> <p>3. Se podría mejorar la redacción estableciendo directamente la obligación de las autoridades de tránsito de garantizar la disponibilidad de personal y medios para atender audiencias presenciales cuando sean solicitadas, aclarando que esto aplica incluso en los casos cuando se hayan implementado mecanismos de comparencia virtual.</p> <p>4. Es importante mantener la opción de lo presencial a solicitud de parte, como garantía complementaria del derecho de defensa de los ciudadanos.</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> <p>Oficio de autorización de operación de los SAST emitida por parte de la</p>	<p>Observaciones:</p> <p>1. El artículo sienta un precedente positivo de modernización de procesos contravencionales, pero requiere algunos ajustes para reforzar las garantías ciudadanas en el entorno digital.</p> <p>2. El párrafo sobre custodia integral del expediente virtual es</p>



<p>Agencia Nacional de Seguridad Vial o Ministerio de Transporte.</p> <p>Calibración vigente de los SAST mediante el cual se detectó la presunta infracción, emitida por el laboratorio certificado (cuando aplique).</p> <p>Certificación del laboratorio autorizado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC.</p> <p>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.</p> <p>Infracción, con todos sus elementos.</p> <p>Orden de comparendo en el formulario único nacional indicado por el Ministerio de Transporte.</p> <p>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 propietario del vehículo se haya notificado personalmente.</p> <p>Documento que certifique que el propietario del vehículo se acogió a los beneficios de pago, en caso de que este lo solicite.</p> <p>Oficio que fija fecha y hora de realización de la audiencia de tránsito.</p> <p>Pruebas que pretenda hacer valer la autoridad de tránsito respectiva.</p> <p>Resolución que define la infracción.</p>	<p>importante, pero debería complementarse indicando tiempo mínimo de conservación documental (por ejemplo 5 o 10 años) y medidas técnicas para asegurar inalterabilidad e integridad.</p> <p>3. Finalmente, dado que se trata de información reservada sujeta a protección de datos, se deberían establecer protocolos de acceso, consulta y reproducción de documentos del expediente electrónico.</p>
---	--



<p>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 style="text-align: center;">CAPÍTULO V OTRAS OBLIGACIONES E INFRACCIONES</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. <i>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. 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:</i></p> <p><i>Estar informado del uso que se da al vehículo de su propiedad y no dar lugar a que el mismo circule sin su permiso.</i></p> <p><i>Permitir o facilitar el uso de su vehículo únicamente a personas que cuenten con la licencia de conducción requerida, de conformidad con las características</i></p>	<p>Observaciones:</p> <p>La modificación planteada al Artículo 55 de la Ley 769 de 2.002 a través de este proyecto de ley podría tener problemas de constitucionalidad.</p> <p>Dado que la Ley 769 de 2.002 es una ley estatutaria que regula el derecho fundamental a la movilidad, cualquier modificación a la misma debe tramitarse también vía ley estatutaria según lo establece la Constitución Política.</p> <p>El presente proyecto de ley es de naturaleza ordinaria, por lo que una modificación al Artículo 55 por esta vía podría ser declarada inexecutable por la Corte Constitucional al quebrantar el principio de unidad de materia al pretender modificar una ley estatutaria de superior jerarquía a través de una ley ordinaria.</p> <p>Por lo tanto, nuestra recomendación respetuosa es que el Artículo 23 de este proyecto de ley sea retirado o reformulado y en su lugar se tramite una ley estatutaria separada si se considera pertinente modificar el Artículo 55 de la Ley 769 de 2002,</p>



del vehículo.

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.

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

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 hechos, aunque se trate del mismo título no inscrito.

PARÁGRAFO. La Federación Colombiana de Municipios, a través del sistema integrado de información sobre

respetando así la Constitución y la legislación colombiana.

<p>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>Observaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Esta disposición podría prestarse para conductas elusivas por parte de infractores renuentes. Al facilitar el traspaso sin el requisito de paz y salvo, se perdería fuerza coercitiva para el cobro de dichas obligaciones. 2. Sugerimos que la disposición transitoria establezca explícitamente que el beneficio de eximir transitoriamente la obligación de paz y salvo no extingue la responsabilidad personal ante las multas impuestas. <p>Así, debería indicarse que aún realizando el traspaso, sobre el infractor inicial seguiría recayendo la obligación de pago. De lo contrario, podría entenderse que el solo hecho del traspaso tienen efectos liberatorios para el antiguo propietario lo cual sería inconveniente.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Igualmente, deberían contemplarse



	<p>reglas o condiciones para evitar que mediante sucesivos traspasos se eluda de forma permanente la obligación de paz y salvo por multas. Por ejemplo, estableciendo que el beneficio transitorio sólo aplica para el primer traspaso efectuado por el antiguo propietario moroso.</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 de ocho (8) Unidades de Valor Tributario (UVT). 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 concurra en una misma persona la condición de propietario y conductor, se impondrá una sola vez la multa.</p>	<p>Observaciones:</p> <ol style="list-style-type: none">1. La intención de mantener visible la identificación de los vehículos resulta razonable para efectos de controles electrónicos y detección de infracciones.2. Sin embargo, la redacción de las conductas sancionables es muy amplia e imprecisa. Indica que se sancionará "cualquier condición" que impida la identificación, lo cual es excesivo y podría prestarse para decisiones arbitrarias.3. Sugerimos una fórmula alternativa como: "Que de forma deliberada se alteren o encubran, en forma permanente o transitoria, las placas de identificación vehicular externas, de manera que se impida su lectura y reconocimiento".4. De otro lado, la previsión final que indica que en casos donde coincida la calidad de propietario y conductor solo habría lugar a una multa, debe aclararse mejor, dado que son hipótesis sancionatorias independientes. Quizás indicar "sin perjuicio de las demás responsabilidades" del propietario-

	conductor.
<p align="center">CAPÍTULO VI OTRAS DISPOSICIONES</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>Observaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Es positivo que se realice una remisión normativa a fin de definir el procedimiento contravencional en los aspectos no regulados en la ley. Esto otorga seguridad jurídica. 2. La prelación que se establece entre el Código Nacional de Tránsito, el CPACA y el CGP es la correcta, atendiendo el criterio de especialidad de las normas y la naturaleza de los procedimientos de tránsito 3. Consideramos conveniente hacer salvedades para que ciertas disposiciones del CPACA se apliquen preferentemente en este procedimiento, en virtud del principio de debido proceso administrativo. Por ejemplo, términos para recurrir, presentar descargos, practicar pruebas, etc. 4. También sugeriría remitir directamente en algunos puntos al "procedimiento verbal sumario" del CGP atendiendo la similitud de naturaleza entre los procesos contravencionales y este tipo procedimental. <p>En conclusión, es acertada la remisión normativa, pero se podría fortalecer aún más el componente garantista para los ciudadanos sujetos a la actuación mediante la adopción supletoria de normas que blinden sus derechos procesales.</p>
<p>ARTÍCULO 27. PROTECCIÓN. Las garantías y derechos fundamentales constituidos en el presente</p>	<p>Observaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Es positivo que se realice una



<p>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.</p> <p>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 lugar a la imposición de una única multa por la conducta desplegada el día respectivo.</p> <p>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>remisión a las acciones constitucionales disponibles para la protección de derechos. Refuerza las garantías procesales para los ciudadanos.</p> <p>2. En cuanto al procedimiento para casos de múltiples detecciones electrónicas de infracciones en un mismo día, la regla general orientada a que se trate como un solo caso es razonable para evitar excesos punitivos.</p> <p>3. Sin embargo, la última parte debe mejorarse en el sentido de definir reglas claras para determinar la autoridad competente ante detecciones en diferentes jurisdicciones. No puede ser simplemente la que "registró primero" en el tiempo.</p> <p>4. Se requiere un criterio material basado por ejemplo en el lugar de ocurrencia de los hechos, el domicilio del presunto infractor o la mayor gravedad de las infracciones detectadas.</p> <p>Finalmente, sugerimos aclarar que la terminación de competencia en otras jurisdicciones por existir un proceso previo no puede extenderse a pérdida de evidencias. Deben conservarse por si son requeridas.</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</p>	<p>Sin comentarios</p>

facilitar su consulta en línea por toda la ciudadanía.	
<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 párrafo 2 del artículo 136 y el artículo 137 de la Ley 769 de 2002, la Ley 1843 de 2017, salvo lo dispuesto en el párrafo 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. De los Honorables Congresistas.</p>	Sin comentarios

Reiteramos nuestro profundo respeto por la honorable labor que usted realiza, y manifestamos toda la disposición para ampliar o discutir estas observaciones en el marco de la discusión legislativa de este relevante proyecto de ley.

Cordialmente,



FABIÁN QUINTERO VALENCIA
Presidente TAX INDIVIDUAL S.A.