

Bogotá, D.C., 01 de diciembre de 2023

Honorable Representante
ALEJANDRO GARCÍA RÍOS
Vicepresidente

Comisión Sexta Constitucional Permanente
Cámara De Representantes
Ciudad

ASUNTO: Informe de ponencia primer debate al proyecto de ley 312 de 2023 Cámara

Respetado presidente,

En los términos de los artículos 150, 153 y 169 de la Ley 5ª de 1.992, y en cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, me permito presentar informe de **ponencia positiva** para primer debate del Proyecto de Ley No. 312-2023 Cámara *“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 su infracción y se dictan otras disposiciones”*

Cordialmente.



JULIAN DAVID LÓPEZ TENORIO
Representante a la Cámara

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DEL CONGRESO
DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA AL PROYECTO DE LEY 312 DE 2023 CÁMARA

“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 SU INFRACCIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETIVOS	pág. 3
1.1. Objetivo General	pág. 3
1.2. Objetivos Específicos	pág. 3
2. TRÁMITE LEGISLATIVO	pág. 3
3. FUNDAMENTACIÓN DEL PROYECTO	pág. 4
4. CONCLUSIONES	pág. 25
4. IMPACTO FISCAL	pág. 26
5. CONFLICTO DE INTERESES	pág. 26
6. TEXTOS PLANTEADOS	pág. 28
7. PROPOSICIÓN	pág. 69
8. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	pág. 70

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA AL PROYECTO DE LEY 365 DE 2022 CÁMARA

Por medio del presente escrito se procede a sustentar ponencia positiva para primer debate del proyecto de ley 312 de 2023 de la siguiente forma:

1. OBJETIVOS

1.1. Objetivo General

Aprobar el proyecto de ley 312 de 2023 *“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 su infracción y se dictan otras disposiciones”* con el fin de que se convierta en ley de la república.

1.2. Objetivos Específicos

1.2.1. Regular por primera vez en Colombia de forma clara y expresa en la ley, el procedimiento general para la comisión de contravenciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones.

1.2.2. Establecer y actualizar los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito.

1.2.3. Proteger los derechos de los usuarios de tránsito en Colombia, especialmente el derecho al debido proceso contravencional y generar unas reglas claras respecto a las fotodetecciones realizadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito.

2. TRÁMITE LEGISLATIVO

El Proyecto de Ley N° 312 de 2023 Cámara *“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 su infracción y se dictan otras disposiciones”*, fue radicado el veintiuno (21) de noviembre de 2023 en la Secretaría General de la Honorable Cámara de Representantes por parte del Honorable Representante y presidente de la corporación Andrés David Calle Aguas.

El día veintiocho (28) de noviembre de 2023, mediante nota interna No. C.S.C.P. 3.6 – 732/2023 de la comisión sexta constitucional permanente de la H. Cámara de Representantes, fui informado y designado como ponente de la iniciativa legislativa en primer debate en la comisión.

3. FUNDAMENTACIÓN DEL PROYECTO / PROBLEMÁTICA ACTUAL DE LAS FOTODETECCIONES EN COLOMBIA

Esta iniciativa legislativa pretende 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 inadecuados; así como la materialización de las garantías del debido proceso en el proceso contravencional por fotodetecciones.

Las fotodetecciones en Colombia fueron creadas alrededor del año 2015 como iniciativa que buscaba reducir los índices de accidentalidad en el país, reducir la velocidad de los vehículos en las carreteras urbanas y nacionales y a la vez, cuidar y velar por la seguridad de los peatones en las vías urbanas.

Lo anterior, ha cumplido su fin. Sin embargo, actualmente, estos sistemas de detección de infracciones mediante los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos se han convertido en unos elementos de recaudo corriente de tributos para los municipios; y para los usuarios, en un dolor constante de cabeza.

No se puede dejar de lado la seguridad vial y la salvaguarda de vidas en las vías del país, pero este argumento no puede ser utilizado para permitir que arbitrariamente se abuse contra los derechos fundamentales de los usuarios que conducen vehículos día a día en Colombia. Es por esto que, en concertación con la federación colombiana de municipios, el Sistema Integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito – SIMIT - y el Comité de Representación del Capítulo Técnico de Autoridades de Tránsito, Transporte y movilidad de Colombia y con el apoyo parcial del Ministerio de Transporte, se presenta esta iniciativa legislativa que busca reglamentar de forma completa el tema buscando alternativas que permitan garantizar la seguridad vial y los derechos fundamentales de los conductores.

Se presentó un texto inicial por parte del autor con el ánimo de concertar y buscar el apoyo del ministerio de transporte en múltiples mesas de trabajo. Sin embargo, esta entidad envió una propuesta nueva de texto que cambiaba la naturaleza del proyecto inicial, sin embargo, el autor decidió acoger dicho texto presentado por el ministerio de transporte y ajustarlo a

la naturaleza e intencionalidad inicial, por lo que se puede decir que se concertó en un 89% los puntos críticos que se tenían entre el ministerio y el autor.

3.1. RESPECTO AL PROCEDIMIENTO CONTRAVENCIONAL

Es cierto que, en Colombia, actualmente existen varias normas y decretos de forma separada¹ que regulan el procedimiento a seguir cuando se impone una fotodetección por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito.

Actualmente en la legislación nacional existe una regulación frente al tema dispersa, supletiva al procedimiento administrativo general, donde la autoridad de tránsito o quien hace sus veces debe tomar, analizar e interpretar diferentes disposiciones de una ley y aplicar según su hermenéutica jurídica. Sin embargo, con la realidad social vigente, dicha legislación se ha quedado corta frente a las problemáticas actuales dadas por la corte constitucional.

El procedimiento aquí plasmado no es otra cosa que la aplicación de principios básicos contenidos en la constitución política y en el mismo código de tránsito y transporte terrestre, lo que se busca entonces es revestir de contenido constitucional y en materia de tránsito terrestre en un procedimiento expedito, claro, unificado y único sobre la materia que sea una ayuda para las autoridades de tránsito.

3.1.1. *El principio de Responsabilidad*

3.1.1.1. *Constitución política de Colombia.*

Es clara la constitución política cuando expresa en su artículo 2° que un fin esencial del Estado es la garantía efectiva de los principios constitucionales consagrados en el texto.

Así mismo, la carta política trae en su artículo 6° el principio general de responsabilidad, esto es, un mandato constitucional para todas las autoridades y entidades públicas y particulares de indilgar responsabilidad únicamente a los particulares por sus propias causas y acciones.

Sin embargo, actualmente, algunas autoridades de tránsito del país que conocen de procesos de fotodetección se basan en normas y leyes inferiores, que no tienen el rango constitucional, algunas declaradas condicionalmente exequibles por la corte de control

¹ Ley 1843 de 2017; Código Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre; la resolución 202030440011245 de 2020 del Ministerio de Transporte

constitucional, para fallar sancionando a los propietarios de vehículos inmersos en procesos de fotodetecciones.

Lo anterior se presenta por la falta de legislación necesaria para un proceso contravencional por infracciones captadas por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito (SAST).

3.1.1.2. Código nacional de tránsito y el principio de la responsabilidad.

El Código Nacional de Tránsito en su artículo 1 párrafo quinto, estableció principios rectores como criterios para la interpretación de su contenido y alcance los siguientes:

“ARTÍCULO 1o. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS.

(..)

Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización”.

Así entonces, España Barraza (2021), expresa que el principio de la responsabilidad lleva consigo el principio de la plena identificación, que no es otra cosa que las actuaciones, sujetos y elementos que hagan parte de todo procedimiento de tránsito deben claros y certeros, que los intervinientes sean inequívocos, máxime cuando se trate del presunto contraventor en un proceso especial sancionatorio (que al día de hoy no se encuentra regulado con claridad) que exige la individualización del investigado, incluso extendiéndose a los mismos elementos probatorios que se pretenden utilizar en la audiencia pública.

En ese artículo anteriormente expuesto, quedó materializado el principio más garantista en materia legislativa de tránsito.

Prueba de lo anterior, la misma legislación de tránsito, más adelante expone en el párrafo primero del artículo 129, una norma que representa el **principio de responsabilidad** impuesto en el artículo 6° constitucional:

“ARTÍCULO 129. DE LOS INFORMES DE TRÁNSITO.

(...)

PARÁGRAFO 1o. *Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción.*

(...)”

Así entonces, a la vez, el mismo código nacional de tránsito prohíbe la responsabilidad objetiva en las infracciones de tránsito, interpretando la preocupación que tuvo el legislador para prohibir actos arbitrarios en la dinámica del proceso contravencional sancionatorio de tránsito, aclarando taxativamente que nadie podrá ser sancionado si no fue la persona que realizó la conducta contraventora de manera personal, lo que implica a su vez la obligación de tener una absoluta certeza de a quien se le aplica la sanción pecuniaria.

Y es que, respecto a lo anterior, la H. corte constitucional en **sentencia C-038 del 2020** declaró la inexecutable del parágrafo 1 del artículo 8° de la ley 1843 del 2017 cuando permitía aplicar la solidaridad con el pago de la multa al propietario del vehículo en caso de existir un conductor previamente vinculado, pues sería inconstitucional bajo las luces del artículo 6° de la carta política aplicar solidaridad entre el conductor de vehículo y el propietario del mismo; siendo una responsabilidad individual el descuido propio que ejecuta el conductor al no acatar las normas de tránsito y no puede la autoridad de tránsito simplemente atribuírsele al propietario por el simple hecho de figurar en la licencia de tránsito.

No obstante, a lo anterior, la problemática respecto a la plena identificación del conductor del vehículo es desechada por la autoridad de tránsito respecto a diferentes normas de carácter inferior, que utiliza esta como argumento para generar un fallo administrativo y en muchos casos, proceder con el cobro coactivo administrativo de forma arbitraria.

3.1.2. La notificación del comparendo

3.1.2.1. Respecto a la Orden Formal de Comparendo

El artículo 5° de la Resolución 3027 del año 2010 adoptó el formulario Orden de Comparendo Único Nacional que aplica en toda Colombia, y que deben diligenciar todos los funcionarios de tránsito ante la comisión de una infracción de tránsito, el cual tiene el siguiente aspecto:

ORDEN DE COMPARENDO UNICO NACIONAL N° 0000000000

1. FECHA Y HORA

AÑO	MES	HORA												MINUTOS
01 02 03 04	05 06 07 08	00 01 02 03 04 05 06 07	08 09 10 11 12 13 14 15	16 17 18 19 20 21 22 23	00 10 20 30 40 50									
09 10 11 12														

2. LUGAR DE LA INFRACCIÓN (VIA, KILOMETRO O SITIO, DIRECCIÓN.)

VIA PRINCIPAL				VIA SECUNDARIA				MUNICIPIO	LOCALIDAD O COMUNA				
TIPO DE VIA		NUMERO O NOMBRE		TIPO DE VIA		NUMERO O NOMBRE							
AV	CL	CR	AU	DR	TR	AV	CL	CR	AU	DR	TR		

3. PLACA (MARQUE LETRAS)

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z

4. PLACA (MARQUE NUMERO)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9

5. CODIGO DE INFRACCIÓN

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9

6. CLASE DE SERVICIO

DIPLOMATICO	OFICIAL	PARTICULAR	PUBLICO
-------------	---------	------------	---------

7. TIPO DE VEHICULO

BICICLETA O TRICICLO	CAMION
TRACCION ANIMAL	VOLQUETA
AUTOMOVIL	TRACTOCAMION
CAMPERO	MOTOCICLO
CAMIONETA	MOTOTRICICLO
MICROBUS	MOTOCARRO
BUSETA	MOTOCICLETA
BUS	CUATRIMOTO
BUS ARTICULADO	REMOLQUE/SEMIREM.

8. RADIO DE ACCIÓN

NACIONAL	MUNICIPAL	PASAJEROS	MIXTO	CARGA
----------	-----------	-----------	-------	-------

9. MODALIDAD DE TRANSPORTE

COLECTIVO	INDIVIDUAL	MASIVO	ESPECIAL
-----------	------------	--------	----------

10. DATOS DEL INFRACTOR

TIPO DE DOCUMENTO	NUMERO DE DOCUMENTO DE IDENTIDAD
C.C. T.I. C.E. PASAP.	
LICENCIA DE CONDUCCIÓN NUMERO	CATEG.
EXP. VENC.	NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS
D D M M A A	
DIRECCIÓN	
EDAD TELEFONO Fijo Y/O CELULAR	MUNICIPIO
DIRECCIÓN ELECTRONICA	

11. TIPO DE INFRACTOR

CONDUCTOR	PEATÓN	PASAJERO
-----------	--------	----------

12. LICENCIA DE TRANSITO

DIR. DE TTD	NUMERO DEL DOCUMENTO
-------------	----------------------

13. DATOS DEL PROPIETARIO

TIPO DE DOCUMENTO	No. DE DOCUMENTO DE IDENTIDAD	NOMBRES Y APELLIDOS
C.C. T.I. C.E. PASAP.		

14. DATOS DE LA EMPRESA

NOMBRE DE LA EMPRESA:	TARJETA DE OPERACIÓN N°
NIT	

15. DATOS DEL AGENTE DE TRANSITO

APELLIDOS Y NOMBRES COMPLETOS:	PLACA	ENTIDAD
--------------------------------	-------	---------

NOTA: EL AGENTE DE TRANSITO QUE RECIBA DIRECTA O INDIRECTAMENTE DINERO O DADIVAS PARA RETARDAR U OMITIR ACTO PROPIO DE SU CARGO, O DE IGUAL FORMA, AL EXTENDER DOCUMENTO PÚBLICO, CONSIGNE UNA FALSEDAD O CALLE TOTAL O PARCIALMENTE LA VERDAD INCURRIRÁ EN LA SANCION PREVISTA EN EL CODIGO PENAL (CONCLUSIÓN-COHECHO O FALSEDAD IDEOLOGICA EN DOCUMENTO PUBLICO).

16. DATOS DE LA INMOVILIZACIÓN

PATIO N°	GRUA NUMERO:	CONSECUTIVO N°
DIRECCIÓN DEL PATIO:	PLACA GRUA:	

17. OBSERVACIONES DEL AGENTE DE TRANSITO

18. DATOS DEL TESTIGO EN CASO DE QUE APLIQUE

NOMBRE Y APELLIDOS COMPLETOS	C.C. No	DIRECCIÓN:	TELEFONO:
FIRMA DEL AGENTE DE TRÁNSITO	FIRMA DEL PRESUNTO INFRACTOR	FIRMA DEL TESTIGO	
BAJO LA GRAVEDAD DEL JURAMENTO	C.C. No	C.C. No	

Y el artículo 6° del mismo acto administrativo expresa la obligación que tiene el organismo de tránsito competente de enviar copia física del comparendo:

“Artículo 6°. Copias del comparendo. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, el Organismo de Tránsito competente deberá enviar dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la imposición de un comparendo por infracción a las normas de tránsito, copia de este al propietario y a la empresa donde se encuentra vinculado el vehículo. Para el cumplimiento de esta obligación el Organismo de Tránsito podrá utilizar cualquier medio físico o electrónico de correspondencia y deberá realizarse a partir del primero (1°) de junio de 2010, fecha en la cual entrará en vigor el nuevo formulario de Comparendo Único Nacional. En el evento de cambio de domicilio o de dirección electrónica, los propietarios de vehículos automotores deberán actualizar su dirección de notificación física y/o Electrónica en el organismo de tránsito ante el cual se encuentra matriculado su

vehículo y este a su vez, deberá cargar la información al Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT

Por su parte, el Código Nacional de Tránsito en su artículo 135 (modificado por el artículo 22 de la ley 1383 de 2010) expresa:

“Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo:

Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los tres (3) días hábiles siguientes. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.

Para el servicio (público) además se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se niega a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono si lo tuviere.

No obstante, lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario quien estará obligado al pago de la multa. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

El Ministerio de Transporte determinará las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. En este se indicará al conductor que tendrá derecho a nombrar un apoderado si así lo desea y que, en la audiencia, para la que se le cite, se decretarán o practicarán las pruebas que solicite.

El comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección del inculpado o del testigo que lo haya suscrito por este.

Parágrafo 1°. La autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad que aquel encargue para su recaudo, dentro de las doce (12) horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta. Cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio.

Parágrafo 2°. Los organismos de tránsito podrán 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 de las multas”.

Y el artículo 137 del mismo código también cuenta:

“En los casos en que la infracción fuere detectada por medios que permitan comprobar la identidad del vehículo o del conductor el comparendo se remitirá a la dirección registrada del último propietario del vehículo.

La actuación se adelantará en la forma prevista en el artículo precedente, con un plazo adicional de seis (6) días hábiles contados a partir del recibo de la comunicación respectiva, para lo cual deberá disponerse de la prueba de la infracción como anexo necesario del comparendo.

Si no se presentare el citado a rendir sus descargos ni solicitare pruebas que desvirtúen la comisión de la infracción, se registrará la sanción a su cargo en el Registro de Conductores e infractores, en concordancia con lo dispuesto por el presente código.

PARÁGRAFO 1o. El respeto al derecho a defensa será materializado y garantizado por los organismos de tránsito, adoptando para uso de sus inculpados y autoridad, herramientas técnicas de comunicación y representación de hechos sucedidos en el tránsito, que se constituyan en medios probatorios, para que en audiencia pública estos permitan sancionar o absolver al inculpado bajo claros principios de oportunidad, transparencia y equidad”.

De lo anterior se puede concluir lo siguiente en cuanto a las fotodetecciones:

1. Que el organismo de tránsito tiene la obligación de elaborar el formulario Orden de Comparendo Único Nacional en el formato dispuesto por el Ministerio de Transporte y enviarlo por correo junto con la fotodetección en los tres (3) días hábiles siguientes.
2. Que son dos cosas muy diferentes el soporte o prueba de la infracción (es decir, la foto del vehículo cometiendo la infracción) y la Orden de Comparendo Único Nacional.
3. Que es una causal de mala conducta que el agente de tránsito no entregue la copia de la Orden de Comparendo a la autoridad competente dentro de las doce (12) horas siguientes so pena de incurrir en causal de mala conducta. Se debe tener en cuenta que así sea una foto de detección está también tiene que estar firmada (digitalmente) por un agente de tránsito.
4. Que para los conductores de servicio público la notificación es tripartita, es decir, se debe enviar la fotodetección y el comparendo al propietario, a la empresa a la cual se encuentra vinculado el vehículo y a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

No obstante, a lo anterior, diferentes secretarías de movilidad del país, se han negado a enviar el formulario único nacional de transido diligenciado con la orden de comparendo, basados en manifestaciones del ministerio de transporte a títulos de conceptos:

Lo anterior permite establecer que este organismo de tránsito cumple a cabalidad con las exigencias normativas, toda vez que dentro del formato utilizado reposa la información necesaria relacionada en la ley, tal como se observa en la siguiente imagen de referencia.

Dentro del concepto unificado 20191340417721 del Ministerio de Transporte, se expresa que en ningún momento se exige que en el caso de los comparendos captados por medios tecnológicos se deba enviar el Formulario de Orden de Comparendo Único Nacional, pues lo que se exige es el envío al propietario del documento con la información necesaria que corresponde a la fotodetección, como la información del vehículo, el propietario, sitio de los hechos y los soportes de la comisión de la infracción. Se aporta enlace con acceso al concepto del Ministerio de Transporte:

Asimismo, se debe indicar que la Ley 769 de 2002, define el comparendo como una orden formal de notificación, lo que quiere decir que a través de este documento se asegura que el presunto infractor se entere de la detección de la infracción y en caso de no estar de acuerdo con la misma comparezca ante la autoridad competente, para que haga parte dentro del proceso contravencional y ejerza su derecho de defensa y contradicción. **Lo anterior de conformidad con el Concepto Unificado “Detección Electrónica de Infracciones de Tránsito” expedido bajo Radicado MT N° 20191340417721 del treinta (30) de agosto de dos mil diecinueve (2019) del Ministerio de Transporte.**

Respecto a lo anterior, el *código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo* en su artículo 28 expresa el alcance de los conceptos e indica que estos no serán vinculantes.

Y tiene toda la razón la legislación administrativa respecto al alcance de los conceptos en la medida que un concepto no es un acto administrativo de contenido particular pues en sí mismo no contiene una manifestación de voluntad de la administración que tenga la virtualidad de producir efectos jurídicos vinculantes, en relación con el peticionario, con la autoridad que conceptúa y aún frente a terceros que puedan estar interesados en la respuesta.

Ahora, la forma como la administración actúa de manera vinculante para sí misma y para la generalidad de las personas hacer lamento, no sólo a través de potestad reglamentaria propia del presidente la República, sino a través de los demás reglamentos que los diferentes órganos administrativos en el preciso Marco de las competencias puedan expedir, por lo cual los conceptos emitidos no pueden suplir ni menos aún competir con los reglamentos.


Por otro lado, los conceptos no pueden interpretar la ley en el sentido de darle un alcance o preferir un sentido frente a otro posible, se limitan a explicar las competencias a cargo de la entidad y la forma de ejercer las, con el fin de orientar a los particulares en el cumplimiento de sus deberes o en ejercicio de sus derechos.

Y es que el mismo ministerio de transporte reconoce el alcance del ***CONCEPTO UNIFICADO FRENTE A DETECCIÓN ELECTRÓNICA EN MATERIA DE TRÁNSITO***, pues cuando se revisa la parte final del concepto Unificado No. 20211340350011 del 15 de abril de 2021 encontramos lo siguiente:



Finalmente, es pertinente indicar que de conformidad con lo establecido en el artículo 8º del Decreto 087 de 17 de enero de 2011 modificado por el artículo 1 del Decreto 1773 de 2018, el artículo 14 de la Ley 1437 de 2011 – Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 del 30 de junio de 2015, y la jurisprudencia, **los conceptos son orientaciones, no son de obligatorio cumplimiento, ni tiene efectos vinculantes** y cumplen una función didáctica para los administrados.

Ahora bien, actualmente, otro punto neurálgico que constituye una indebida notificación de las fotodetecciones en Colombia, es que los comparendos de tránsito notificados por algunas secretarías de movilidad no contienen fecha de verificación.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE BELLO
COMPARENDO ELECTRÓNICO
No D0508600000028472868
Fecha de comparendo 30 de Julio de 2020



005086000000328472868

FECHA Y HORA		LUGAR DE LA INFRACCIÓN (VÍA, KILOMETRO O SITIO, DIRECCIÓN)		
DÍA - MES - AÑO	HORA: MINUTOS	KILOMETRO 2 AVENIDA 38 NIQUIÁ		
30/07/2020	15:04:31			
PLACA		CÓDIGO DE INFRACCIÓN		
HHS243	MATRICULADO EN:	C35-No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-		
CLASE DE SERVICIO	TIPO DE VEHÍCULO	TIEMPO SEMAFORO ROJO / TIEMPO DETENCIÓN PASO PEATONAL	VELOCIDAD PERMITIDA	VELOCIDAD MEDIDA
PARTICULAR	CAMPERO		80	
DATOS DEL INFRACTOR				
CÉDULA	43522079	PATRICIA ELENA TABORDA DIEZ		
DATOS DEL PROPIETARIO				
CÉDULA	43522079	PATRICIA ELENA TABORDA DIEZ		
TELÉFONO:	3212202	DIRECCIÓN:	CL 9 SUR N° 32 - 10 - MARINILLA	
DATOS DE LA EMPRESA				
DATOS DEL AGENTE				
WILSON PEREZ GIL		009	ENTIDAD: BELLO	
PAGO CON DESCUENTO DEL 50% DENTRO DE LOS 11 DÍAS HÁBILES SIGUIENTES A LA RECEPCIÓN			\$219.450	
PAGO CON DESCUENTO DEL 25 % DENTRO DE LOS 26 DÍAS HÁBILES SIGUIENTES A LA RECEPCIÓN			\$329.175	
PAGO SIN DESCUENTO DESPUÉS DE CUMPLIDOS LOS 26 DÍAS HÁBILES SIGUIENTES A LA			\$438.900	
Los descuentos anteriores serán aplicables, siempre y cuando el ciudadano se inscriba y asista a un curso de educación vial.				

ORDEN DE COMPARENDO UNICO NACIONAL N° D0508800000028472868

1. FECHA Y HORA																														
AÑO				HORA								MINUTOS																		
2020	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
31	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

2. LUGAR DE LA INFRACCIÓN (VIA, KILOMETRO O SITIO, DIRECCIÓN)															
VIA PRINCIPAL						VIA SECUNDARIA						MUNICIPIO		LOCALIDAD O COMUNA	
TIPO DE VIA						TIPO DE VIA						BELLO		NIQUIA	
NUMERO O NOMBRE						NUMERO O NOMBRE									

3. PLACA (MARQUE LETRAS)																									
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z

4. PLACA (MARQUE NUMERO)										LETRAS (NOTOS)				5. CÓDIGO DE INFRACCIÓN									
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	A	B	C	D	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	A	B	C	D	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	A	B	C	D	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9

6. CLASE DE SERVICIO		
DIPLOMATICO	OFICIAL	PARTICULAR <input checked="" type="checkbox"/>
		PUBLICO

7. TIPO DE VEHICULO		
BICICLETA O TRICICLO	CAMION	
TRACCION ANIMAL	VOLQUETA	
AUTOMOVIL	TRACTOCAMION	
CAMPERO <input checked="" type="checkbox"/>	MOTOCICLO	
CAMIONETA	MOTOTRICLO	
MICROBUS	MOTOCARRO	
BUSETA	MOTOCICLETA	
BUS	CUATREMOTO	
BUS ARTICULADO	REMOLQUE/SEMREM.	

8. RADIO DE ACCION			9. MODALIDAD DE TRANSPORTE		
NACIONAL	MUNICIPAL		PASAJERO	MIXTO	CARGA

9.1 TRANSPORTE DE PASAJEROS					
COLECTIVO	INDIVIDUAL	MASIVO	ESPECIAL		

10. DATOS DEL INFRACTOR											
TIPO DE DOCUMENTO						NUMERO DE DOCUMENTO DE IDENTIDAD					
<input checked="" type="checkbox"/> T.I. C.E. PASAP. 4 3 5 2 2 0 7 9											
LICENCIA DE CONDUCCION NUMERO											
CATEG.											
EXP. VENC. NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS											
PATRICIA ELENA TABORDA DIEZ											
DIRECCION											
CL 9 SUR N° 32 - 10											
EDAD				TELEFONO FIJO Y/O CELULAR				MUNICIPIO			
				3212202 3216384293				MARNILLA			
DIRECCION ELECTRONICA											

11. TIPO DE INFRACTOR											
CONDUCTOR	<input checked="" type="checkbox"/>										
PEATON											
PASAJERO											

12. LICENCIA DE TRANSITO											
ORG. DE TIT.						NUMERO DE DOCUMENTO					

13. DATOS DEL PROPIETARIO																	
TIPO DE DOCUMENTO						No. de DOCUMENTO DE IDENTIDAD						NOMBRES Y APELLIDOS					
<input checked="" type="checkbox"/> T.I. C.E. PASAP. 4 3 5 2 2 0 7 9												PATRICIA ELENA TABORDA DIEZ					

14. DATOS DE LA EMPRESA											
NOMBRE DE LA EMPRESA						TARJETA DE OPERACION N°					
NIT											

15. DATOS DEL AGENTE DE TRANSITO													
APELLIDOS Y NOMBRES COMPLETOS						PLACA		ENTIDAD					
PEREZ GIL WILSON						009		Secretaria de Movilidad de Bello					

NOTA: EL AGENTE DE TRANSITO QUE RECIBA DIRECTA O INDIRECTAMENTE DINERO O DEUDAS PARA RETARDAR U OMITIR ACTO PROPIO DE SU CARGO, O DE IGUAL FORMA, AL EXTENDER DOCUMENTO PUBLICO, CONSIGNE UNA FALSEDAO O PARCIALMENTE LA VERDAD, INCURRIRA EN LA SANCION PREVISTA EN EL CODIGO PENAL (CONCLUSION-COHECHO O FALSEDAO IDEOLOGICA EN DOCUMENTO PUBLICO).

16. DATOS DE LA INMOVILIZACION											
PATIO N°						GRILA NUMERO			CONSECUTIVO N°		
DIRECCION DEL PATIO						PLACA GRILA					

17. OBSERVACIONES DEL AGENTE DE TRANSITO											

18. DATOS DEL TESTIGO EN CASO DE QUE APLIQUE											
NOMBRE Y APELLIDOS COMPLETOS				C.C. No.		DIRECCION				TELEFONO:	
FIRMA DEL AGENTE DE TRANSITO				FIRMA DEL PRESUNTO INFRACTOR				FIRMA DEL TESTIGO			
WILSON PEREZ GIL				C.C. No.				C.C. No.			
BAJO LA GRAVEDAD DEL JURAMENTO											

Comparendo de tránsito suministrado por el presunto infractor bajo su autorización expresa.

Se hace necesario entonces citar el artículo 8° de la ley 1843 de 2017, pues plantea que el envío del comparendo electrónico se hará por correo certificado y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad.

Para lo anterior, la resolución 2020240011245 de 2020 del ministerio de transporte manifiesta en su artículo 3 literal P que:

"(...)

Validación del comparendo: *Procedimiento de verificación que realiza el agente de tránsito, de la información registrada mediante los SAST, para el establecimiento de la presunta infracción y expedición de la orden de comparendo".*

Y el artículo 18 del mismo estamento normativo contiene la obligación de validar o verificar el comparendo por parte del agente de tránsito:

"Artículo 18. Validación del comparendo. *La validación del comparendo, a la que hace referencia el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, deberá realizarse, a más tardar, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la ocurrencia de la presunta infracción".*

Ahora, es necesario citar el concepto No. 20181340320541 del 2018 del ministerio de transporte cuando alega que:

"Es necesario referirse a la validación del comparendo a cargo de la autoridad de tránsito -contemplada en los artículos 8º y 12º de la Ley 1843 de 2017 y la Resolución 718 de 2018 -proferida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial- respectivamente-, conllevando a comprobar si la conducta está inmersa en la codificación del artículo 131 (modificado por la Ley 1383 de 2010, artículo 21) de la Ley 769 de 2002 y/o en la Resolución 3027 de 2010 "Por la cual se actualiza la codificación de las infracciones de tránsito, de conformidad con lo establecido en la Ley 1383 de 2010, se adopta el Manual de Infracciones y se dictan otras disposiciones."

En complemento, se subraya que la autoridad de tránsito debe garantizar el debido proceso, utilizando los mecanismos necesarios para que el presunto infractor asuma conocimiento de la detección de la infracción y pueda hacer parte en el proceso contravencional, ejerciendo el derecho de defensa y contradicción.

Lo anterior entonces, muestra la obligatoriedad que le impone la ley a las secretarías de movilidad que realizan fotodetecciones de verificar estas por los agentes de tránsito, y esta validación en el documento de fotodetección debe ser visible o estar contenida en un documento soporte que debe ser enviado junto con la orden nacional de comparendo al

propietario o conductor del vehículo, pues es la única forma de tener certeza sobre las circunstancias de tiempo en que se llevó a cabo el trámite procesal de la notificación y si en realidad se llevó en debida forma.

Bajo el entendido anterior, si la orden de comparendo o los documentos soportes no tienen la fecha de validación del comparendo por parte del agente de tránsito, el presunto infractor no tendría forma de saber con certeza si imponer comparendo, lo cual violaría el procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas por la autoridad de tránsito, por lo cual esta debe revocar ipso facto dicho comparendo, pues de lo contrario estaría violando un derecho constitucional como lo es el de igualdad, defensa técnica y debido proceso por una notificación ilegal.

3.1.3. El principio de Inmediación

El principio de inmediación, es aquel sub-principio que forma parte de la composición del principio general al debido proceso.

Este principio se basa en:

- A. Existe por mandato de la ley un proceso administrativo o judicial y esa misma ley designa la competencia del funcionario judicial o administrativo específico como conecedor de tal proceso.
- B. Que es aquella autoridad administrativa o judicial la encargada de conocer el proceso en su totalidad, practicar las pruebas pertinentes y conocer personalmente de todas las actuaciones dentro del proceso.

Lo que sucede actualmente en los procesos de fotodetecciones, según las denuncias recibidas por usuarios es que los inspectores de tránsito, que son las autoridades de tránsito encargadas de conocer estos procesos contravencionales según el código de tránsito; delegan la función y permiten que otras personas, externas a la autoridad de tránsito, que no tienen conocimiento previo sobre el proceso, la ley de tránsito y temas similares, realicen las audiencias de tránsito respectivas, notifiquen, o incluso proyecten el fallo.

Lo anterior genera dudas frente a la legalidad del proceso y el respeto por los principios fundamentales que deben seguirse amparados por la constitución y el mismo código nacional de tránsito.

Por esta razón el proyecto de ley que aquí se presenta buscará brindar mayores garantías frente al debido proceso.

3.2. Respecto a la autorización y puesta en operación de los SAST

Hay que indicar en primer lugar que la ley 1843 de 2017 fue la primera normativa que intentó regular el tema de las fotodetecciones en Colombia. Sin embargo, muchos puntos de su articulado le otorgaban funciones de reglamentación al gobierno nacional, regulando así de forma parcial y superflua.

Lo anterior entonces, generó una ola de decretos por parte del ministerio de transporte, la agencia nacional de seguridad vial y la superintendencia de transporte frente al tema, incluso, el mismo ministerio de transporte ha tenido que emitir conceptos aclarando preguntas de diferentes secretarías de movilidad del país frente a temas inconclusos que no reguló la ley en mención.

Sobra aclarar que, por no haber normativa respecto a esos temas con vacíos jurídicos, las autoridades de tránsito del país han utilizado estos conceptos como fuente de derecho en materia sancionatoria de tránsito, interpretando a su manera lo contenido en conceptos no vinculantes.

Este proyecto de ley, actualiza, incluye y formula de forma completa no solamente el procedimiento general para infracciones de tránsito detectadas por los SAST, sino también actualiza a la realidad social del país, del uso de las tecnologías y las comunicaciones, la autorización y la puesta en marcha de operación de los sistemas automáticos y semiautomáticos para la detección de infracciones de tránsito.

3.3. Cifras en Colombia

Las cifras son claves, y es que la ley 1843 de 2017 le dio la facultad a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para autorizar y poner en marcha en operación estos sistemas.

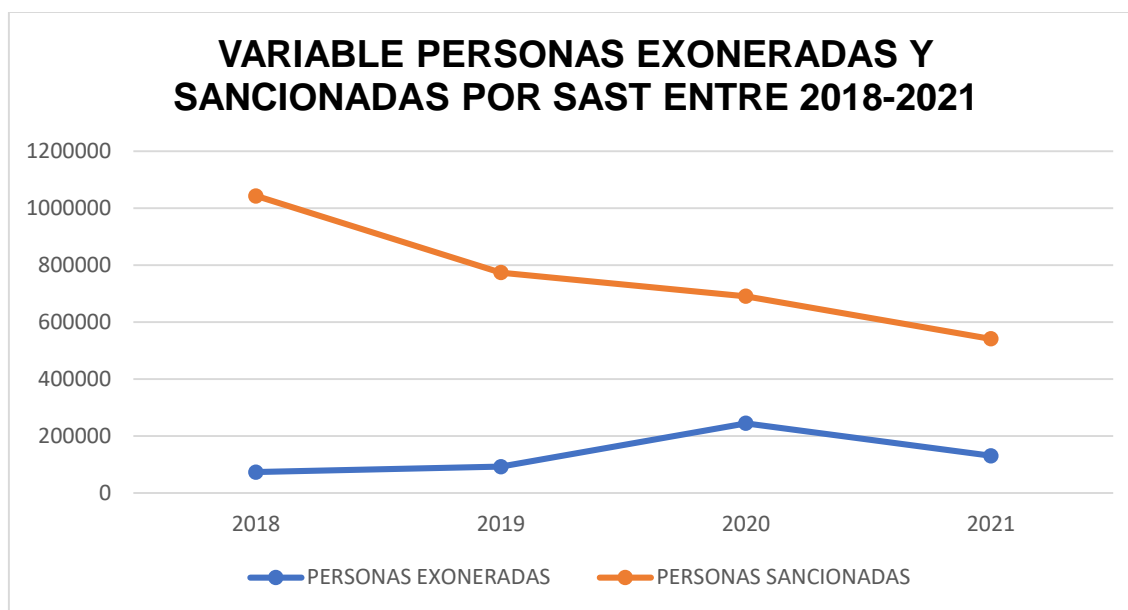
Expresa la ANSV que desde 2018 a 2022, en Colombia existen 579 puntos de SAST; en 69 municipios y 50 de ellos se encuentran en cascos urbanos.

Pero la Federación Colombiana de Municipios informó que para el 2018, es decir, a la entrada en vigencia de la ley 1843 de 2017, más de 73.800 personas se exoneraron de fotodetecciones, y que fueron sancionados más de un millón de personas.

Para el 2019, una cifra cercana a las 93.000 personas se exoneró de fotodetecciones, y que fueron sancionados más de 700.000

Para el 2020, más de 243.00 personas se exoneraron de fotodetecciones, y que fueron sancionados más de 600.000.

Para el 2021, una cifra cercana a las 130.000 personas se exoneró de fotodetecciones, y que fueron sancionados más de 500.000 usuarios.



Lo anterior arroja entonces a una variable preocupante, y es que mientras más tiempo pasa, más personas se están exonerando de infracciones de tránsito captadas por SAST, es decir, encuentran una forma de alegar una indebida notificación, o una caducidad para realizar el proceso por parte de la autoridad de tránsito, o incluso, una violación al debido proceso, por lo cual el número de personas sancionadas se ha reducido significativamente en más de la mitad desde 2018 a 2021; y esto por no existir una adecuada, completa, unificada y clara normativa frente a un procedimiento claro para las fotodetecciones en Colombia, poniendo en riesgo la vida de los peatones y aumentando los índices de siniestralidad vial. Es decir, puede que las cámaras de fotodetección o también llamadas salvavidas, ayuden a reducir los índices de siniestralidad, sin embargo, por falta de un proceso claro y unificado para el tema de fotodetecciones, el número de personas exoneradas ha aumentado significativamente desde 2018 a 2021, significando un aumento en la impunidad de la conducta dañosa del que posiblemente causa el daño.

Lo anterior no es otra cosa, que la norma vigente dejó por fuera diferentes temas que debían regularse para una adecuada imposición de sanciones por infracciones detectadas por SAST, y no solamente eso, se encuentra también que las autoridades de tránsito no cuentan con

mecanismos necesarios para fundamentar las faltas de los presuntos contraventores, para lo cual recurren a interpretaciones de conceptos, normas y en algunos casos principios constitucionales que finalmente terminan vulnerando un debido proceso de los usuarios.

3.4. Mesas de concertación

Para agilizar el trámite del proyecto de ley por puntos que pudieran no coincidir con las autoridades de tránsito y las entidades encargadas de las multas de tránsito en Colombia y el ministerio de transporte, el autor decisión realizar mesas de concertación con estas con el fin de buscar su apoyo al proyecto.

3.4.1. Mesa de concertación del proyecto con Ministerio de Transporte

Se realizaron mesas técnicas con el ministerio de transporte los días 6, 11 y 25 de septiembre, en las cuales se concertaron puntos críticos del texto inicialmente presentado que tenía como fin buscar un acuerdo entre la propuesta del autor de aplicar lo estipulado por la Corte Constitucional en sentencias C-530 de 2003; C-038 de 2020 y C-321 de 2022 y la propuesta del ministerio de reducir los índices de siniestralidad vial, por lo cual, el ministerio de transporte propuso en la respuesta No. 20231081083381 del 29 de septiembre de 2023 un nuevo texto de articulado en la cual tecnificaban el primer texto propuesto y lo adecuaban a las necesidades de este.

Expresamente su respuesta indicaba lo siguiente:

“En atención a las mesas de trabajo sostenidas los días 6, 11 y 25 de septiembre del año en curso entre los equipos técnicos especializados en seguridad vial del Ministerio y entidades adscritas, y en atención a los compromisos derivados de estas, en archivo adjunto se remite una propuesta de articulado que abarca todos los comentarios del sector transporte a la propuesta de Proyecto de Ley “por medio de la cual se regula el procedimiento para la detección de infracciones mediante los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para su instalación y operación y se dictan otras disposiciones”, de su autoría”.

Lo anterior significó la presentación por parte del Ministerio de un nuevo texto que modificaba la intencionalidad del autor respecto a lo establecido en la jurisprudencia constitucional, desnaturalizando la propuesta inicialmente propuesta por lo que de

adoptarlo en su totalidad podría poner en riesgo la constitucionalidad del mismo e ir en contra del artículo 33 constitucional.

No obstante a lo anterior, el autor decidió acoger el texto propuesto por el ministerio y modificarlo acorde a la jurisprudencia constitucional para así aprovechar el trabajo realizado por la cartera ministerial y garantizar que el texto propuesto estuviera técnicamente adecuado a las necesidades del ministerio para también permitirle a este tener una mayor maniobrabilidad en el tema de las condiciones de instalación, autorización y operación de las ayudas tecnológicas para detectar infracciones.

Finalmente se puede indicar que, la mayoría de los temas de discusión entre el ministerio y el autor fueron acogidos por este último y los que no se adoptaron por parte del autor fue por considerarlos contrarios a la constitución y la jurisprudencia del máximo tribunal constitucional; para lo cual, en vez de desechar el texto propuesto por el ministerio de transporte, decidió adoptarlo todo casi que en su totalidad y adecuarlo con el fin de cumplir lo ordenado por la corte constitucional.

 **COLOMBIA
POTENCIA DE LA
VIDA**

 **Transporte**

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231081083381

28-09-2023

Bogotá D.C.,


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

Asunto: Comentarios a la propuesta de Proyecto de Ley de iniciativa parlamentaria, "por medio de la cual se regula el procedimiento para la detección de infracciones mediante los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para su instalación y operación y se dictan otras disposiciones".

Respetado Representante Calle,

En atención a las mesas de trabajo sostenidas los días 6, 11 y 25 de septiembre del año en curso entre los equipos técnicos especializados en seguridad vial del Ministerio y entidades adscritas, y en atención a los compromisos derivados de estas, en archivo adjunto se remite una propuesta de articulado que abarca todos los comentarios del sector transporte a la propuesta de Proyecto de Ley "por medio de la cual se regula el procedimiento para la detección de infracciones mediante los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para su instalación y operación y se dictan otras disposiciones", de su autoría.

Cordialmente,


WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA
Ministro de Transporte

Anexo: Comentarios sector transporte

Aprobó: Claudia Helena Álvarez Sanmiguel, Asesora Ministro de Transporte^(m)
Yadira Cienfuegos, Asesora Ministro de Transporte

Proyectó: María Alejandra Onzaga, Oficina Enlace Congreso

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.
Denuncia presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950
Atención virtual de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 5:00 p.m. agendando su cita a través del enlace: <https://col.gov.co/quehacer>
Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 sp. 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042
Radicación de PQRS-WEB: <https://portalciudadano.comprasasociada.gov.co>
Correo electrónico: seccionciudadano@comprasasociada.gov.co, de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.

3.4.2. Mesa de Concertación del proyecto con Autoridades de Transito, Federación Colombiana de Municipios y SIMIT.

El día 15 de agosto de 2023, el equipo jurídico de unidad de trabajo legislativo del autor, convocó y realizó mesa técnica de concertación con la federación colombiana de municipios, el Sistema Integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito – SIMIT - y el Comité de Representación del Capítulo Técnico de Autoridades de Tránsito, Transporte y movilidad de Colombia donde se realizaron recomendaciones importantes para que el proyecto de ley contara con su aval.

Por lo anterior, las autoridades de tránsito indicaron estar de acuerdo con lo expuesto por la H. Corte Constitucional en sus sentencias referentes a las fotodetecciones, sin embargo, debíamos buscar la manera que la fotodetección no se dejar en el limbo respecto a su imposición pues esto ayudaría a aumentar los índices de accidentalidad y siniestralidad. Por

esta razón se propuso implementar algo parecido a lo que adoptó Ecuador respecto a la identificación del conductor.


La estrategia concertada por ambas partes, fue la de incluir en un artículo del proyecto la creación de un sistema digital por parte del SIMIT y FCM con el ánimo de que los propietarios de vehículos informen la utilización temporal de sus vehículos, esto con el fin de demostrar su debida diligencia y cuidado y poder exonerar se la fotodetección. Esto demuestra que los propietarios de los vehículos no la tendrán fácil para exonerarse, eliminado todo argumento de alcahuetería a los propietarios, pues ambas partes coinciden que dicha adición al artículo propone una responsabilidad objetiva al propietario del vehículo que permite causales de exoneraciones expresas.

PARÁGRAFO SEGUNDO ARTÍCULO 7: *El propietario del vehículo no será solidariamente responsable con el conductor y deberá demostrar su debida diligencia y cuidado para exonerarse de la fotodetección, sin embargo la autoridad de tránsito tiene la carga de la prueba y podrá vincularlo al proceso contravencional, a través de la notificación del comparendo en los términos previstos en el presente artículo, permitiendo que ejerza su derecho de defensa y contradicción y demostrar causales de exoneración.*

Excepcionalmente, el propietario del vehículo será responsable de adquirir los seguros obligatorios del vehículo y velará para que el mismo circule con estos.

El Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito – SIMIT - en colaboración gratuita con los sistemas de información pertinentes, dispondrá de una plataforma eficaz y segura, donde los propietarios de los vehículos deberán informar la autorización del uso temporal o permanente de su automotor a terceros, identificando plenamente a la persona autorizada por la fecha y la hora para este uso temporal o permanente; se entiende esta obligación como una prueba de su debida diligencia y cuidado del propietario y servirá como causal de exoneración.

El anterior artículo no generara un impacto fiscal toda vez que dentro de la mesa de concertación la FCM y el SIMIT decidieron crear dicho sistema de forma gratuita y bajo su propio costo.

 FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS		FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS Lista de Asistencia Proceso Mejoramiento continuo		CÓDIGO: FORM-CyE-14-05-02	
				VERSIÓN: 1	
				FECHA: 24/02/2017	
Tema Principal: <i>Revisión y observaciones Proyecto de Ley de Fotonultas</i>					
Temas Específicos: <i>Mesa de Concertación 15-02-23</i>					
Asistentes					
No	Nombres	Apellidos	Cargo	Área	Firma
1	<i>Gilberta Lara</i>		<i>Director Ejecutivo</i>	<i>FCM</i>	<i>[Signature]</i>
2	<i>LARA MARIA</i>	<i>Sanchez Patino</i>	<i>Dir. Pol. Públi</i>	<i>FCM</i>	<i>[Signature]</i>
3	<i>Jorge R. Gualon</i>	<i>Gualon Lozano</i>	<i>Secretario</i>	<i>Comite tecnico</i>	<i>[Signature]</i>
4	<i>José Darío Ser</i>	<i>Serna Zuluaga</i>	<i>Coord. Operación</i>	<i>FCM</i>	<i>[Signature]</i>
5	<i>GUADUQUÍA DIMATE</i>	<i>DIMATE JIMÉNEZ</i>	<i>MEJORA FEDERAC</i>	<i>FCM</i>	<i>[Signature]</i>
6	<i>Graciela</i>	<i>Héndez Baena</i>	<i>Atenas</i>	<i>F.C.M.</i>	<i>[Signature]</i>
7					
8					
9					
10					

Con base a lo anterior, se recibió el beneplácito de los convocados apoyando el proyecto de ley en cuestión.



Comité de Representación
del Capítulo Técnico de Autoridades
de Tránsito, Transporte y Movilidad

Bogotá DC, Agosto 16 de 2023

Doctor
Andrés David Calle Aguas
Presidente
Comisión Primera
Cámara de Representantes
andres.calle@camara.gov.co

Asunto: Beneplácito ante proyecto de Ley

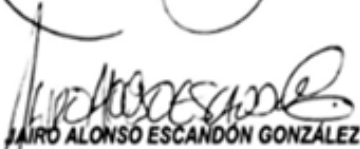
Cordial saludo Dr. Calle,

Teniendo conocimiento del proyecto de ley "Por medio de la cual se regula el procedimiento para la detección de infracciones mediante los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para su instalación y operación y se dictan otras disposiciones", le manifestamos en nuestra calidad de miembros del Comité de Representación de Autoridades de Tránsito, Transporte y Movilidad del país, nuestro beneplácito ante este proyecto de Ley, tan necesario para el fortalecimiento de la seguridad vial.

Atentamente,

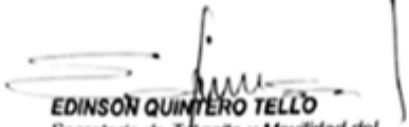

RUBIEL DE JESÚS ZULETA CARMONA
Secretario de Transporte y Tránsito del
Municipio de Girardota Antioquia
Miembro del Comité



JANER GALVÁN CARBONÓ
Director del Departamento Administrativo
de Tránsito y Transporte Distrital de
Cartagena de Indias D.T.C.
Miembro del Comité


JAIRO ALONSO ESCANDÓN GONZÁLEZ
Director General del Instituto Departamental
de Tránsito del Quindío
Miembro del Comité


JORGE DURÁN GALINDO
Gerente del Instituto Municipal de Tránsito
y Transporte de Fundación Magdalena
Miembro del Comité


ADRIANA LUCÍA SANABRIA BOHÓRQUEZ
Secretaria de Tránsito y Transporte de
San Vicente Chucurí Santander
Miembro del Comité


EDINSON QUINTERO TELLO
Secretario de Tránsito y Movilidad del
Municipio de El Cerrito Valle del Cauca
Miembro del Comité


MYRIAM CRISTIANO
Directora
Instituto de tránsito Departamental de Arauca

No obstante a lo anterior, la realización de las mesas de concertación con el ministerio de transporte fueron posteriores a la reunión con las autoridades de tránsito y la Federación Colombiana de Municipios, dejando sin efecto el texto concertado con ellos para lo cual, se volvió a enviar el nuevo texto para su análisis y comentarios donde su única observación fue eliminar el artículo 16 del texto propuesto por el ministerio de transporte esto con ocasión a que consideraban inconveniente la medida tomada en dicho artículo puesto que *"los infractores esperaran a que se les imponga comparendos, para realizar la revisión técnico-mecánica o adquirir el SOAT. A pesar de la buena intención, la medida será utilizada para infringir la ley. Recomendamos enfáticamente eliminar este numeral" y "Consideramos que no debe ser acumulable. Veamos el ejemplo de no haber tenido infracciones en los últimos 5 años (se tiene un descuento del 50%) y si paga dentro de los 5 primeros días tiene otro descuento del 50% lo que prácticamente daría un "bono" para cometer una infracción, sin tener que pagar un peso de multa. Se considera inconveniente para el respeto a las normas de tránsito que sea acumulable de la manera planteada"*.

Lo anterior fue adoptado por el autor.

4. CONCLUSIONES

- 4.1. El principio de responsabilidad incluye el principio de la plena identificación, que no fue un capricho impuesto por el legislador cuando expidió el Código Nacional de Tránsito, por el contrario, fue una garantía para el desarrollo armónico de su contenido normativo en el procedimiento contravencional, garantizando principios constitucionales esenciales del debido proceso como el de *"Nadie podrá ser juzgado sino conforme a las leyes preexistentes al acto que se le imputa"*; o el de *"Los particulares solo son responsables por infringir la constitución y las leyes"*; y que algunas autoridades de tránsito en el procedimiento contravencional para este tipo de infracciones detectadas por los SATS (que no se encuentra claro en el ordenamiento jurídico), terminan fallando sin tener en consideración estos principios rectores constitucionales, aun cuando los apoderados de los presuntos infractores los invocan, pues se basan en interpretaciones de diferentes normas de procedimiento administrativo general, organizando argumentos a su manera.
- 4.2. En Colombia, desde 2017 se expidió una norma que regula de forma muy simple el procedimiento contravencional por infracciones detectadas por sistemas automáticos y semiautomáticos, por lo que existen diferentes vacíos jurídicos respecto a situaciones que vulneran el debido proceso a los presuntos contraventores y que son usados por estos para exonerarse de fotodetecciones, o que también son usados por las autoridades de tránsito para interpretar libremente sin tener en cuenta fundamentos y principios constitucionales; lo que significa una incertidumbre en la seguridad vial del país.

- 4.3. Desde 2018 en Colombia, hasta 2021, las personas sancionadas por infracciones de tránsito captadas por los SAST, han disminuido, mientras que las personas exoneradas por esta misma clase de infracciones han aumentado, demostrando fallas en el procedimiento contravencional estipulado en diferentes normativas (código de tránsito, código contencioso administrativo) para este tema.
- 4.4. Lo que se busca este proyecto de ley no es generar una exoneración masiva de comparendos o fotodetecciones a partir de la fecha de promulgación, y mucho menos avalar las irresponsabilidades de los conductores; pues no se puede dejar a un lado la seguridad vial y la salvaguardia de vidas en las vías del país, pero este argumento no puede ser utilizado para permitir que arbitrariamente se abuse contra los derechos fundamentales de los usuarios que conducen vehículos día a día en Colombia. Es por esto que, en concertación con la federación colombiana de municipios, el Sistema Integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito – SIMIT - y el Comité de Representación del Capítulo Técnico de Autoridades de Tránsito, Transporte y movilidad de Colombia y con el apoyo del Ministerio de Transporte, se presenta esta iniciativa legislativa que busca reglamentar de forma completa el tema buscando alternativas que permitan garantizar la seguridad vial y los derechos fundamentales de los conductores.
- 4.5. El objeto de este proyecto de ley es generar una normativa específica, clara y unificada para el problema actual en Colombia respecto a las infracciones de tránsito detectadas por los SAST, expidiendo un procedimiento frente al tema, que garantice la seguridad vial en Colombia, revistiéndolo de principio de legalidad, esto es, fortaleciendo el procedimiento contravencional con una norma específica y un código de procedimiento único los procesos de fotodetección en Colombia, blindando estos procesos de seguridad jurídica para las entidades de tránsito, creando un régimen mucho más difícil para la exoneración por parte del usuario pero salvaguardando garantías constitucionales para los presuntos implicados, aplicando principios contenidos en la constitución política y en el código nacional de tránsito terrestre.

5. IMPACTO FISCAL

El presente proyecto de ley NO genera impacto fiscal

6. CONFLICTO DE INTERESES

Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual el autor del proyecto y los ponentes presentan en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describe las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y

votación del proyecto, de acuerdo con el artículo 286 de la ley 5° de 1992. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar.

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

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

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

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

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

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

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

De lo anterior y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación del Proyecto de Ley 365 de 2023 que no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte del honorable congresista, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés.

En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos, pudiendo manifestar cuando considere que está inmerso en impedimento durante el trámite legislativo del proyecto de ley.

7. TEXTOS PLANTEADOS

Con el ánimo de darle cumplimiento al trabajo ejercitado entre el equipo jurídico del autor y el equipo técnico del ministerio de Transporte, se expondrán los tres diferentes textos que después de las mesas de técnicas, fue acogido el texto final por parte del autor y modificado adecuándolo a la jurisprudencia constitucional de la H. Corte Constitucional.

TEXTO INICIAL PROPUESTO POR EL AUTOR	TEXTO PROPUESTO POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE	TEXTO FINAL ACOGIDO Y MODIFICADO POR EL AUTOR
<p><i>"POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA EL PROCEDIMIENTO PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES MEDIANTE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS, SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA SU INSTALACIÓN Y OPERACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</i></p> <p>ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto</p>	<p>Proyecto de Ley <i>"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"</i></p> <p>OBJETO, ALCANCE, PRINCIPIOS Y DEFINICIONES</p>	<p>PROYECTO DE LEY <i>"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 SU INFRACCIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</i></p>



regular el procedimiento para la detección de infracciones mediante los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para su instalación y operación y dictar otras disposiciones.

ARTÍCULO 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN. La presente ley, el procedimiento y criterios aquí establecidos, es aplicable a todas las autoridades de tránsito del país, que directamente, o a través de terceros, pretendan instalar, operar, expedir y recaudar en su jurisdicción órdenes de comparendo mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito.

CAPÍTULO I

PRINCIPIOS, DEFINICIONES Y REGLAS GENERALES

ARTÍCULO 3. PRINCIPIOS. El procedimiento para la detección de infracciones mediante los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para su instalación y operación se guiará por los siguientes principios:

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: El cual consiste en que el procedimiento para la detección y sanción de infracciones detectadas mediante los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios

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 desinietros viales con la finalidad de proteger el derecho a la vida y a la integridad personal mediante la reducción de los comportamientos temerarios en la vía; así como la materialización de las garantías del debido proceso.

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.

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:

- a) **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.
- b) **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.
- c) **Responsabilidad social:** Las acciones sancionatorias buscan la prevención de conductas que atentan contra la vida, integridad y

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.

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.

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:

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.



tecnológicos deberá garantizar el derecho fundamental al debido proceso contemplado en la constitución política y los conexos a este, con plena garantía de los derechos de representación, defensa y contradicción.

IGUALDAD: las autoridades de tránsito darán el mismo trato y protección a las personas e instituciones que intervengan en el procedimiento para la detección y sanción de infracciones detectadas mediante los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos bajo su conocimiento. No obstante, serán objeto de trato y protección especial las personas que por su condición económica, física o mental se encuentran en circunstancias de debilidad manifiesta.

PRESUNCIÓN DE INOCENCIA: El cual 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.

PUBLICIDAD: Las actuaciones realizadas en el procedimiento para la detección y sanción de infracciones detectadas mediante los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos deberán estar contenidas en un expediente físico y digital en cabeza de la autoridad de tránsito respectiva, quien tendrá el deber de custodia del mismo de forma integral y completo y podrá ser entregado a las partes o sus apoderados cuando estos los requieran.

RESPONSABILIDAD: Se refiere a la obligación legal o jurídica de asumir las consecuencias

salud de los ciudadanos, así como de aquellas que dificultan la salvaguarda de los derechos fundamentales.

d) **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.

e) **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.

Artículo 4. Definiciones.

a) **Control aéreo:** Procedimiento de registro de presuntas evidencias sobreinfracciones 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.

b) **Control en vía apoyado en**

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 ciudadanos, así como de aquellas que dificultan la salvaguarda de los derechos fundamentales.

ARTÍCULO 4. DEFINICIONES.

CALIBRACIÓN: Operación que bajo condiciones específicas establece, en una primera etapa, una relación entre los valores y sus incertidumbres de medida

derivadas de la comisión de una infracción establecida en las normas de transporte y Tránsito, o determinada mediante proceso contravencional llevado a cabo por la Autoridad competente.

el presunto contraventor de la infracción detectada por los SAST, en caso de encontrarse probada su culpabilidad en la comisión de la infracción detectada por los SAST, será responsable únicamente por los hechos que haya realizado a título personal.

En garantía del presente principio, las infracciones detectadas por los SAST no admiten responsabilidad solidaria entre el conductor del vehículo y el propietario del mismo.

Excepcionalmente, el propietario del vehículo será responsable de aquellas infracciones que se encuentren en la órbita de responsabilidad del propietario, tales como las relativas al mantenimiento del vehículo, revisiones obligatorias y de adquirir los seguros obligatorios y velará para que el mismo circule con estos.

RESPONSABILIDAD

DISCIPLINARIA: Los funcionarios, servidores, contratistas o privados con funciones públicas que en el procedimiento para la detección y sanción de infracciones detectadas mediante los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos omitan, se extralimiten en sus funciones o realicen sus funciones sin tener en cuenta los principios y procedimientos de la presente ley serán sujetos de faltas para el servidor público y darán lugar a las sanciones correspondientes de acuerdo con el régimen disciplinario.

ARTÍCULO 4. DEFINICIONES.

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.

c) 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.

d) 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.

e) 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

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.

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.

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.

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.

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.



<p>AUTORIDAD DE TRÁNSITO: Todo empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales y los agentes de tránsito de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional en las vías nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios</p> <p>AGENTE DE TRÁNSITO: Aquel empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en la respectiva jurisdicción.</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>COMPARENDO: Orden formal y completa de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción, el comparendo deberá estar contenido en el formulario único nacional de comparendo que se encuentre vigente y que indique el ministerio de transporte.</p> <p>CONTROL AÉREO: Procedimiento de registro de evidencias sobre infracciones al tránsito a partir de controles en vía realizados de manera directa por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, desde un</p>	<p>del sistema de soporte de lasayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones al tránsito, así como de la señalización asociada.</p> <p>f) 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.</p> <p>g) Validación de la infracción: Procedimiento a través del cual un agente de tránsito analiza la información registrada mediante los SAST, con la finalidad de determinarsi 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>	<p>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 lasayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones al tránsito, así como de la señalización asociada.</p> <p>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.</p> <p>VALIDACIÓN DE LA INFRACCIÓN: Procedimiento a través del cual un agente de tránsito analiza la información registrada mediante los SAST, con la finalidad de determinarsi 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> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II</p>
---	---	---



<p>dispositivo electrónico instalado en helicóptero o vehículo de transporte aéreo.</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, apoyado por dispositivo (s) electrónico (s) que opera manualmente para registrar la evidencia de la 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 evidencia de la infracción al tránsito a través de dispositivos electrónicos, en la cual no se entrega la orden de comparendo al presunto infractor en el lugar de los hechos y de forma inmediata.</p> <p>DISPOSITIVO AUTOMÁTICO: Dispositivo que, una vez instalado y ajustado, no necesita la intervención del operador en ninguna de las fases de funcionamiento para la detección de la infracción.</p> <p>DISPOSITIVO DE INSTALACIÓN FIJA: Dispositivo instalado en una infraestructura fija de una vía, tales como señales de tránsito, postes y demás elementos de la vía.</p> <p>DISPOSITIVO DE INSTALACIÓN MÓVIL: Dispositivo que puede trasladarse de un lugar a otro, de manera constante, sin requerir soportes fijos y permanentes en la vía.</p> <p>DISPOSITIVO SEMIAUTOMÁTICO: Dispositivo que, una vez instalado y ajustado, necesita la intervención del operador en alguna de las fases de funcionamiento para la detección de la infracción.</p> <p>ENTIDAD ADMINISTRADORA DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL: Entidad estatal que tiene a su cargo la administración,</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO II</p> <p style="text-align: center;">AUTORIZACIÓN PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN DE SAST</p> <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.</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 encargadototal 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 style="text-align: center;">AUTORIZACIÓN PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN DE SAST</p> <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 encargadototal 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</p>
--	---	--



<p>planeación, coordinación, construcción, conservación y mantenimiento de la infraestructura vial.</p> <p>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 en los dispositivos de instalación fija, así como de la señalización asociada al SAST.</p> <p>FOTODETECCIÓN: Actividad relacionada con el registro de evidencia de la presunta infracción de tránsito a través de dispositivos electrónicos, en la cual no se entrega la orden de comparendo al presunto infractor, en el lugar de los hechos y de forma inmediata.</p> <p>SEÑAL DE MENSAJE VARIABLE (SMV): Dispositivo capaz de desplegar alternada o intermitentemente señales de tránsito y/o mensajes mediante leyendas y/o símbolos dirigidos a los conductores de vehículos u otros usuarios de las vías de acuerdo con los requerimientos existentes en la vía o en sus inmediaciones. Estas señales podrán ser permanentes (fijas) o portátiles (móviles).</p> <p>SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES AL TRÁNSITO (en adelante SAST): se entiende por SAST como los sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos a todas las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo y</p>	<p>ellos la rotación de los equipos existentes en un ejercicio de control aleatorio.</p> <p>Parágrafo 1. 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.</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>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 generarse entre ellos la rotación de los equipos existentes en un ejercicio de control aleatorio.</p> <p>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.</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</p>
---	--	--



además la del conductor. Los SAST pueden ser dispositivos de instalación fija, móvil, automáticos o semiautomáticos.

SISTEMA DE INFORMACIÓN: Medio electrónico para el registro, consulta y autorización de los SAST.

UBICACIÓN GEOGRÁFICA: Coordenadas de un punto determinado para asignar una posición geoespacial.

VALIDACIÓN DEL COMPARENDO: Procedimiento de verificación que realiza el agente de tránsito, de la información registrada mediante los SAST, para el establecimiento de la infracción y expedición de la orden de comparendo.

ARTÍCULO 5. COMPETENCIA. Solo las autoridades de tránsito a que hace referencia el Código Nacional de Tránsito, son las competentes para expedir y recaudar órdenes de comparendos por infracciones de tránsito ocurridas en su jurisdicción.

La autoridad de tránsito, en virtud del principio de intermediación, deberá estar presente en todas las etapas del procedimiento general para la comisión de contravenciones detectadas por los SAST, facultad que no podrá entregarse ni por delegación ni mediante convenio a ninguna persona jurídica o natural externa a la autoridad de tránsito respectiva, o particular con funciones públicas.

CAPÍTULO II

PROCEDIMIENTO GENERAL PARA LA COMISIÓN DE CONTRAVENCIONES DETECTADAS POR LOS SAST

ARTÍCULO 6. COMPOSICIÓN DE LA FOTODETECCIÓN. La fotodetección se compondrá de la siguiente forma:

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 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 disuasivos, pedagógicos o de análisis de tráfico, no requerirá de autorización.

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.

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 mismas serán implementadas dentro de los (18) meses siguientes al inicio de la operación de los SAST.

La vigencia de la autorización otorgada en los términos del presente parágrafo 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 parágrafo 1 del presente artículo;

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.



Las imágenes y/o videos captados en el lugar de los hechos y de forma inmediata a la infracción por los SAST.

La orden de comparendo en el Formulario Único Nacional indicado por el ministerio de transporte en el decreto que lo contenga o modifique.

La fecha y hora de validación de la fotodetección y del comparendo por parte del agente de tránsito donde se identifique el nombre del agente, su número de identificación y número de identificación dentro de la entidad de tránsito.

La orden al propietario del vehículo de presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la notificación del comparendo con el ánimo de hacer valer el derecho de contradicción y defensa, que puede estar incluida dentro del comparendo.

Cualquier otro documento soporte que pretenda hacer valer la entidad de tránsito respectiva.

PARÁGRAFO PRIMERO: Los elementos constitutivos de la fotodetección son integrales y complementarios entre sí, los cuales deben cumplirse en su totalidad, y en caso de notificar la fotodetección al propietario del vehículo sin el lleno de componentes se entenderá violatorio al derecho al debido proceso.

PARÁGRAFO SEGUNDO: La presentación del propietario del vehículo ante la autoridad de tránsito, la hará de forma presencial, acercándose a la sede de esta; o también podrá realizarlo de forma escrita por medio de un derecho de petición indicando la intención de iniciar el procedimiento contravencional estipulado en la presente ley.

ARTÍCULO 7. NOTIFICACIÓN DE LA FOTODETECCIÓN. La

circunstancia en la cual la autorización se prorrogará por cuarenta y dos (42) meses, para una vigencia total de 5 años.

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.

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.

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 renovará 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.

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

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.

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 renovará 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.

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.

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



fotodetección se notificará con todos sus elementos que la conforman indicados en el artículo anterior de la siguiente forma:

El envío por correo certificado dentro de los tres (3) días hábiles posteriores a la fecha de validación por parte del agente de tránsito al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público, no obstante a lo anterior, la notificación deberá realizarse dentro de los 20 días hábiles posteriores a la fecha de validación del comparendo.

Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso. La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información:

- a) Dirección de notificación;
- b) Número telefónico de contacto;
- c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.

Notificación virtual concurrentemente a la notificación por correo certificado, la autoridad de tránsito deberá notificar de forma virtual al correo electrónico y dirección registradas por el propietario del vehículo en el RUNT, concurrentemente a la

de la presente ley.

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 la entrada en vigencia a partir de la expedición de la presente Ley, 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.

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 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.

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.

Vencido el plazo para responder el requerimiento que defina la Superintendencia, si la autoridad omite total o parcialmente la entrega de la información, la

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.

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 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.

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.

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



<p>notificación por correo certificado, únicamente al correo electrónico del propietario del vehículo o al de la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público.</p> <p>La notificación virtual se entenderá realizada una vez transcurridos dos (2) días hábiles siguientes al envío del mensaje y los términos empezarán a contarse a partir del día siguiente de transcurridos los señalados días.</p> <p>En el caso que no sea posible realizar las dos formas anteriores, la autoridad de tránsito notificará en las formas estipuladas en el Código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo o la norma que lo sustituya o reemplace.</p> <p>Las tres formas de notificación deben realizarse en los tiempos y formas establecidas en el presente artículo so pena de a solicitud de parte, declarar la irregularidad de dicha notificación mediante resolución motivada y en consecuencia el archivo del proceso contravencional.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO: la validación del comparendo de tránsito deberá realizarse por el agente de tránsito dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la ocurrencia de la infracción, donde se deberá informar claramente la fecha y hora de validación por parte del agente de tránsito.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO: El propietario del vehículo no será solidariamente responsable con el conductor y deberá demostrar su debida diligencia y cuidado para exonerarse de la fotodetección, sin embargo, la autoridad de tránsito tiene la carga de la prueba y podrá</p>	<p>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 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>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 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>
---	--	---

CAPÍTULO III



<p>vincularlo al proceso contravencional, a través de la notificación del comparendo en los términos previstos en el presente artículo, permitiendo que ejerza su derecho de defensa y contradicción y demostrar causales de exoneración. excepcionalmente, el propietario del vehículo será responsable de adquirir los seguros obligatorios del vehículo y velará para que el mismo circule con estos.</p> <p>El Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito – SIMIT - en colaboración gratuita con los sistemas de información pertinentes, dispondrá de una plataforma eficaz y segura, donde los propietarios de los vehículos deberán informar la autorización del uso temporal o permanente de su automotor a terceros, identificando plenamente a la persona autorizada por la fecha y la hora para este uso temporal o permanente; se entiende esta obligación como una prueba de su debida diligencia y cuidado del propietario y servirá como causal de exoneración.</p> <p>PARÁGRAFO TERCERO. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el recaudo y cobro de las multas.</p> <p>PARÁGRAFO CUARTO. Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional. La actualización de datos del propietario del</p>	<p style="text-align: center;">CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SAST</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 comomínimo incluir los siguientes:</p> <p>a. Siniestralidad: Criterio relacionado con los sucesos que producen un daño material humano, estando involucrado un vehículo en una vía pública y/o privada abiertasal público.</p> <p>b. Prevención: Criterio que evidencie los hallazgos y la evaluación del riesgo en 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</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO III</p> <p style="text-align: center;">CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SAST</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>SINIESTRALIDAD: Criterio relacionado con los sucesos que producen un daño material o humano, estando involucrado un vehículo en una vía pública y/o privada abiertasal público.</p> <p>PREVENCIÓN: Criterio que evidencie los hallazgos y la evaluación del riesgo en la zona de influencia del SAST en materia de siniestralidad vial.</p> <p>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>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</p>
---	--	--



<p>vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información:</p> <p>a) Dirección de notificación física y electrónica;</p> <p>b) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO QUINTO: la irregularidad de la notificación deberá ser solicitada por el propietario del vehículo o su apoderado y en caso de encontrarse probada la solicitud, la autoridad de tránsito respectiva declarará la irregularidad de dicha notificación mediante resolución motivada y en consecuencia el archivo del proceso contravencional.</p> <p>ARTÍCULO 8. Modifíquese el parágrafo 2o al artículo 136 de la Ley 769 de 2002 el cual quedará así:</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Cuando se demuestre que la orden de comparendo por infracción a las normas de tránsito detectada por SAST, no fue notificada o indebidamente notificada, la autoridad de tránsito respectiva declarará la irregularidad de dicha notificación mediante resolución motivada y en consecuencia el archivo del proceso contravencional con el ánimo de garantizar sus derechos y garantías constitucionales y fundamentales, en especial el debido proceso y el principio de publicidad administrativa.</p> <p>ARTÍCULO 9. El propietario del vehículo o el conductor podrá:</p> <p>Pagar la fotodetección: en caso de que el presunto infractor decida pagar la multa establecida como consecuencia de la fotodetección, accederá al descuento del cincuenta por ciento (50 %) si paga dentro de los once (11) días hábiles posteriores a la fecha de notificación, o si paga dentro de</p>	<p>el comportamiento de los conductores que configure una infracción a las normas de tránsito.</p> <p>Parágrafo 1. 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 2. 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 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</p>	<p>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 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</p>
---	--	---



los veinte (20) días hábiles siguientes a la notificación, cancelará el setenta y cinco (75 %) del valor de la multa. En estos casos deberá asistir, obligatoriamente, a un curso sobre normas de tránsito que podrá realizar en cualquier parte del territorio nacional sin importar la jurisdicción donde se cometió la infracción.

Lo anterior sin perjuicio de acceder a los descuentos establecidos en el código nacional de tránsito terrestre o las normas que lo sustituyan o modifiquen.

Solicitar audiencia: Si el presunto infractor está en desacuerdo con la fotodetección, podrá presentarse personalmente o por medio de apoderado a la sede de la autoridad de tránsito o podrá registrarse en la plataforma de movilidad dispuesta por cada entidad de tránsito y solicitar audiencia de tránsito virtual o presencial dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la notificación donde podrá aportar o solicitar las pruebas que considere útiles para su defensa y en caso de ser sancionado deberá cancelar el 100% de la multa de conformidad con lo establecido en el artículo 136 del CNT.

En caso de que el propietario del vehículo no se presente dentro de los once (11) días hábiles posteriores a la fecha de notificación de la fotodetección a la sede de la entidad de tránsito respectiva con el fin de pagar la fotodetección o solicitar la audiencia respectiva, la autoridad de tránsito presumirá que no tiene interés alguno sobre el proceso contravencional al cual se encuentra vinculado y procederá a realizar audiencia de tránsito en relación a la fotodetección en cuestión, notificando en estrados y dejando en firme la resolución de

Vial, deberán procurar que las ayudas tecnológicas existentes puedan ser evaluadas para ser utilizadas simultáneamente como SAST.

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.

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.

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

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.

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.

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.

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.



responsabilidad contravencional, sin perjuicio de los recursos que puedan proceder.

PARÁGRAFO: La anterior presunción podrá desvirtuarse en cualquier momento dentro del año siguiente a la fecha de notificación, para lo cual el interesado aportará las pruebas pertinentes a la entidad de tránsito, las cuales serán valoradas por la misma y decidirá de fondo manifestándose sobre cada prueba presentada, en caso de que la valoración de pruebas sea favorable para el propietario del vehículo, empezarán a correr los términos contenidos en el primer inciso del presente artículo y podrá acceder a los beneficios descritos.

ARTÍCULO 10. AUDIENCIA Y FALLO. La audiencia de tránsito deberá ser celebrada dentro del año siguiente a la fecha de comisión de la conducta y se seguirá el siguiente procedimiento:

El inspector de tránsito o quien haga sus veces, se identificará con su nombre completo, número de identificación personal y su número de identificación dentro de la autoridad de tránsito, posterior le dará la palabra al propietario del vehículo, presunto infractor y su apoderado, los cuales deberán indicar su nombre completo, identificación, dirección física, dirección virtual y número de teléfono.

Acto seguido, se dará apertura a la etapa probatoria, donde las partes y sus apoderados podrán agregar las pruebas que crean pertinentes, solicitar las pruebas que crean pertinentes y refutar las pruebas presentadas por la autoridad de tránsito, siendo obligación de esta última presentar las pruebas a las que haya lugar.

de estos laboratorios, definiendo criterios y políticas para la prestación de dicho servicio.

Parágrafo 1. 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 2. 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 periodo indicado de conformidad con el presente artículo.

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.

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

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 con un equipo de detección electrónica, cualquiera sea este, que no haya sido calibrado dentro del periodo indicado de conformidad con el presente artículo.

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>En este procedimiento la carga de la prueba, en virtud de garantías constitucionales, se encuentra en cabeza de la autoridad de tránsito. Posterior, la autoridad de tránsito le dará la palabra al apoderado o apoderados de las partes o a la parte si concurre sin apoderado, para que presente sus alegatos de conclusión y defensa. Finalmente, el inspector de tránsito o quien haga sus veces, deberá emitir dentro de la audiencia resolución de tránsito donde decidirá sobre la imposición de la sanción, la cual deberá ser motivada respecto a las pruebas presentadas, solicitadas y refutadas por las partes, contendrá una manifestación clara sobre la responsabilidad solidaria entre el conductor y el propietario del vehículo, garantizando el derecho al debido proceso y demostrada la participación personal del responsable solidario en la comisión de la infracción, de manera culpable, donde exprese la relación que tiene el uno del otro o si es el mismo, y la consideración respecto a los alegatos presentados por las partes o sus apoderados. La resolución que decide sobre la imposición de las sanciones se notificará por estrados dentro de la misma audiencia y podrá solicitarse su impugnación y de forma oral e inmediata en la audiencia ante el inspector que decidió o quien haga sus, dicha impugnación deberá trasladarse al superior de la autoridad que tomó la decisión para que sea este quien decida finalmente.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO: el inspector de tránsito es el director del proceso previsto en la presente ley y debe estar presente en todas las etapas del procedimiento general para la</p>	<p>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. Periodo de difusión, etapa pedagógica y cultura de cumplimiento. Con la finalidad de materializar las garantías constitucionales y especialmente el principio de publicidad y con el objetivo de contribuir a la configuración de una cultura de cumplimiento que transforme los hábitos, racionalizando el recurso a los instrumentos sancionatorios, en el proceso de instalación y operación de los SAST deberá agotarse un periodo de difusión, una etapa pedagógica y una conminación al cumplimiento que promueva una cultura de cumplimiento normativo.</p> <p>Para el efecto y sin perjuicio de la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, se deberán cumplir como mínimo, las siguientes reglas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El inicio de la operación de los SAST deberá estar 	<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</p>
--	--	---



<p>comisión de contravenciones detectada por los SAST, función que no podrá ser delegada a otro funcionario, persona jurídica o natural externa a la autoridad de tránsito respectiva, o particular con funciones públicas.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO: Mientras que las fotodetecciones no se encuentren en firme con resolución que declare la responsabilidad del infractor, el propietario del vehículo podrá adelantar sin impedimento alguno cualquier acto jurídico de transferencia del dominio sobre el vehículo ante la autoridad de tránsito respectiva.</p> <p>ARTÍCULO 11. COMPARENCIA VIRTUAL. Las autoridades de tránsito propenderán por mecanismos electrónicos que permitan la comparencia a distancia del presunto infractor, para lo cual, en la medida de las posibilidades y de forma general, realizará la audiencia del artículo 10 de forma virtual y excepcionalmente de forma presencial si así lo solicita el interesado o no existen los medios tecnológicos disponibles para tal caso.</p> <p>ARTÍCULO 12. EXPEDIENTE VIRTUAL. El expediente de cada procedimiento general para la identificación de contravenciones detectada por los SAST deberá obligatoriamente ser creado de forma virtual y estará conformado por los siguientes documentos: Resolución de autorización de instalación el SAST que detectó la infracción emitida por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Resolución de operación de instalación el SAST que detectó la infracción emitida por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p>	<p>precedido de un periodo de difusión desarrollado con una duración no inferior a quince (15) días calendario, en el que se informe sobre su implementación y las conductas que serán objeto de control.</p> <p>2. Durante los primeros tres (3) meses de operación del SAST, las infracciones a través de ellos detectadas solo serán sancionadas con amonestación en la que se le enfatiza por parte de la autoridad, las consecuencias que acompañarían una concreción de los riesgos que ha generado con su conducta y su relación con la siniestralidad a nivel nacional.</p> <p>3. Con la finalidad de diversificar los instrumentos para promover el cumplimiento normativo, sin perjuicio de la efectiva imposición de las otras sanciones o medidas que procedan, ninguna autoridad podrá imponer la multa que para propietarios y para conductores se dispone por infracciones asociadas a la revisión técnico- mecánica y de emisiones contaminantes, ni las que corresponden con relación a incumplimientos asociados al Seguro obligatorio de Accidentes de Tránsito, si dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la fecha de la comisión de la presunta infracción, al vehículo le es efectuada la revisión técnico-mecánica</p>	<p><i>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 parágrafo.</i></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. <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</i></p>
--	---	---



<p>Última calibración del SAST que detectó la infracción emitido por el laboratorio certificado.</p> <p>Certificación del laboratorio autorizado por el ministerio de Transporte para prestar el servicio de calibración.</p> <p>Fotodetección, 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.</p> <p>Notificación virtual y los certificados que informen la forma como la autoridad de tránsito obtuvo el correo electrónico del propietario del vehículo y allegará las evidencias correspondientes.</p> <p>Notificación por aviso en la página web de la entidad y en la cartelera ubicada en un lugar público de la entidad, así como los certificados de envío de los mismos, en caso de que la misma sea procedente.</p> <p>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 y resolución de segunda instancia en caso de que esta sea procedente.</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</p>	<p>y/o es adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.</p> <p>Le corresponde a toda autoridad de tránsito que conozca del proceso contravencional de tránsito la carga de probar que efectivamente el Seguro obligatorio de Accidentes de Tránsito no fue adquirido y/o la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes no fue realizada dentro de los tres (3) días de que trata el inciso anterior. Sin la acreditación de este hecho no podrá ser impuesta ni recaudada la multa.</p> <p>4. Con la misma finalidad indicada en el numeral anterior, toda persona sujeta al régimen de sanciones del tránsito tendrá derecho a un descuento del diez por ciento (10%) por cada año transcurrido sin haber incurrido en una infracción de tránsito. El descuento aplicará sobre el valor legalmente establecido como multa por la infracción cometida, sin perjuicio de la aplicación simultánea de otros descuentos legales, y podrán el generado por cada año transcurrido acumularse hasta por un máximo de cinco (5) años.</p> <p>Parágrafo. La autoridad de transporte deberá analizar el comportamiento de la movilidad en la zona y el impacto en la seguridad vial durante la operación de los SAST y especialmente durante la etapa pedagógica. Los estudios que</p>	<p><i>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 depolítica 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.</i></p> <p><i>Las autoridades de tránsito podrán igualmente suscribir contratos o convenios conentes 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>CAPÍTULO IV</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><i>Parágrafo segundo. 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. La orden de comparendo que contenga la infracción detectada por los SAST deberá contener: Las imágenes y/o videos captados en el lugar de los</i></p>
---	---	---



<p>integral y completa y podrá ser entregado a las partes o sus apoderados cuando estos los requieran.</p> <p>ARTÍCULO 13. 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 registrará 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 14. 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.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III</p> <p style="text-align: center;">INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN DE LOS SAST</p> <p>ARTÍCULO 15. Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones al tránsito que se pretenda instalar, deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial en complementación a la presente ley.</p> <p>Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia</p>	<p>realice y la información que recopile deberá remitirla trimestralmente a la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>El incumplimiento de lo indicado en el presente párrafo, dará lugar a la aplicación de las medidas preventivas de que trata el artículo 10 de la presente ley.</p> <p>Artículo 17. Indicadores de seguridad vial. Adiciónese el siguiente párrafo al artículo 19 de la Ley 2251 de 2022.</p> <p><i>Parágrafo 2. 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>Artículo 18. Modifíquese el párrafo 5° del artículo 7° de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:</p> <p><i>Parágrafo 5. 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</i></p>	<p><i>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 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.</i></p> <p><i>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 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.</i></p> <p><i>Cuando el propietario reincida en la misma conducta se aplicará la sanción establecida en el código nacional de tránsito para la misma.</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</p>
---	--	---



Nacional de Seguridad Vial, la cual se otorgará de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en complementación a la presente ley.

PARÁGRAFO. Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones al tránsito, tendrá una duración de tres (3) años, contados a partir de la fecha reportada en el sistema de información como fecha de inicio de operación, previo cumplimiento de los criterios para la instalación y la operación, y dicha autorización hará parte del expediente digital de cada procedimiento.

ARTÍCULO 16. AUTORIDAD COMPETENTE PARA LA VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS TÉCNICOS.

La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá como función: Adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia de Seguridad Vial, en el evento de encontrar incumplimientos por parte de la autoridad de tránsito en dichos criterios podrá iniciar investigación correspondiente la cual podrá concluir con la suspensión de las ayudas tecnológicas hasta tanto cumplan los criterios técnicos definidos y emitirá la orden de revocar las fotodetecciones realizadas durante el tiempo que los SAST operaron sin cumplir los criterios técnicos so pena de derivar el expediente a los órganos de control y solicitar las sanciones penales, disciplinarias y administrativas pertinentes.

los SAST deberá 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 meramente de instrumento de detección de infracciones con fines sancionatorios.

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.

CAPÍTULO IV

PROCESOS CONTRAVENCIONALES DERIVADOS DE LA DETECCIÓN ELECTRÓNICA

Artículo 19. Modifíquese el parágrafo 2 del artículo 129 de la Ley

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 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



<p>ARTÍCULO 17. Modifíquese el parágrafo 5° del artículo 7o de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:</p> <p>PARÁGRAFO 5o. 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. La remuneración a la inversión privada para la instalación y puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones no podrá superar en ningún caso el 10% del recaudo total anual de la respectiva entidad de tránsito.</p> <p>ARTÍCULO 18. Las autoridades de tránsito territorial podrán instalar y operar la infraestructura de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones dentro de su jurisdicción.</p> <p>ARTÍCULO 19. REQUISITOS TÉCNICOS. La autoridad Nacional de Tránsito, que, de la autorización de operación de los SAST, se asegurará de que, para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, se cumpla entre otras condiciones, lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Que su implementación hace parte de las acciones contenidas en el Plan Nacional y Territorial de Seguridad Vial y en su construcción concurren los actores de tránsito que leyes y reglamentos hayan dispuesto. 2. Estar soportados en estudios y análisis realizados por la entidad idónea sobre accidentalidad y flujo vehicular y peatonal; geometría, ubicación, calibración y tipo de equipos; modalidad de 	<p>769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo 2. <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.</i></p> <p><i>La orden de comparendo que contenga la infracción detectada por los SAST deberá contener:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Las imágenes y/o videos captados en el lugar de los hechos.</i> 2. <i>La fecha y hora de validación de la infracción por parte del agente de tránsito.</i> 3. <i>Cualquier otro documento soporte que pretenda hacer valer la entidad de tránsito respectiva.</i> <p><i>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.</i></p> <p><i>En cualquiera de las etapas del procedimiento contravencional, durante el periodo probatorio el propietario del vehículo podrá desvirtuar la presunción 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</i></p>	<p>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</p>
--	---	---



<p>operación y demás variables que determine el acto reglamentario del Ministerio.</p> <p>3. Contar con un cuerpo de agentes de tránsito capacitado. Cuerpo que puede ser integrado por policías especializados y/o personal de planta, de conformidad con lo establecido en la Ley 1310 de 2009.</p> <p>4. La adecuada señalización a implementar para informar a las personas de la existencia de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones.</p> <p>ARTÍCULO 20. LABORATORIOS. Los laboratorios que se acrediten para prestar el servicio deberán demostrar la trazabilidad de sus equipos medidores de velocidad conforme a los patrones de referencia nacional, definidos por el Instituto Nacional de Metrología. El servicio de trazabilidad de los equipos medidores de velocidad, se prestará con sujeción a las tarifas establecidas por dicho instituto, hasta tanto existan laboratorios acreditados en el territorio nacional, la calibración de los equipos, medidores de velocidad, estará a cargo del Instituto Nacional de Metrología. El Ministerio de Transporte será el encargado de revisar el cumplimiento de requisitos y acreditar la prestación del servicio de estos laboratorios, definiendo criterios y políticas para la prestación de dicho servicio.</p> <p>ARTÍCULO 21. AUTORIZACIÓN DE INSTALACIÓN. La autorización de instalación de los SAST será otorgada por la Dirección de Infraestructura y Vehículos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la autorización de operación de los SAST será otorgada por la misma entidad</p>	<p><i>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 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.</i></p> <p>Artículo 20. 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.</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</p>	<p>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 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 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.</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>
--	--	--



en proceso separado, una vez verificados los requisitos mínimos de operación contenidos en la presente ley y aquellos definidos por el ministerio de transporte o la Agencia Nacional de Seguridad Vial como complemento a la presente ley.

ARTÍCULO 22. CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA

INSTALACIÓN DE LOS SAST. Para solicitar la autorización de instalación de los SAST, la autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretendan instalar deberá acreditar ante la Dirección de Infraestructura y Vehículos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cumplimiento de total de los siguientes criterios técnicos de seguridad vial:

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.

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.

PARÁGRAFO PRIMERO. 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.

PARÁGRAFO SEGUNDO. El uso de equipos para las labores de control en vía apoyado en dispositivo electrónico o para

Registro Nacional de Automotores del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, y mediante correo electrónico, remitido a la dirección que de este reposeen los mismos registros. La notificación deberá enviarse dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la validación de que trata el inciso anterior, anexando los siguientes documentos:

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.

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 este vinculado, observando para tal fin los términos y las condiciones señaladas en el presente artículo.

Parágrafo 1. 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.

Parágrafo 2. 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

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.

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 contravencional de tránsito cuando lo solicite el presunto infractor.

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:

Oficio de autorización de operación de los SAST emitida por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial o Ministerio de Transporte.

Calibración vigente de los SAST mediante el cual se detectó la presunta infracción, emitida por el laboratorio certificado (cuando aplique).

Certificación del laboratorio autorizado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC.

Constancia de reporte efectivo y completo de los datos requeridos para efectos de realizar el análisis de indicadores



fines exclusivamente disuasivos, pedagógicos y de análisis de tráfico, no requerirá autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, pero deberán estar debidamente calibrados y en orden por un laboratorio.

ARTÍCULO 23. UBICACIÓN DE LOS DISPOSITIVOS. Los SAST sólo podrán ubicarse en sitios que hagan parte de la infraestructura vial, de modo que no procederá su instalación en colinas, viviendas u otros equipamientos aledaños, ni podrán operarse en vehículos en movimiento durante la detección de la infracción, con excepción de la detección aérea.

Deberán ser visibles para todo el público, de colores visibles, preferiblemente blanco con azul, del mismo color de una señal informativa de tránsito, identificados plenamente con colores reflectivos, que permitan a una distancia prudente (no mayor a 30 metros) y una plena identificación, además deberán tener una señalización en el lugar de ubicación que indique: Detección automática.

ARTÍCULO 24. PROCEDIMIENTO PARA LA AUTORIZACIÓN DE INSTALACIÓN DE LOS SAST. Para obtener la autorización de instalación de los SAST, la autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretendan instalar deberá seguir el siguiente procedimiento.

Solicitud de autorización: La autoridad de tránsito competente donde se pretenda instalar los SAST deberá radicar la solicitud de autorización en el sistema de información al cual se accederá a través de la página web de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, cargando la información contenida en el anexo número 1 "Información de la solicitud" de la presente

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 3. 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 4. 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.

Artículo 21. 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 se entenderá surtida transcurridos ocho (8) días calendario siguientes a la publicación de la orden de comparendo y sus anexos en el portal del Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), siempre que la publicación se realice dentro de los sesenta (60) días calendario siguientes a la ocurrencia de los hechos sobre los que se afirma la comisión de la presunta infracción.

Si la notificación no se realiza dentro

anuales de seguridad vial y la evaluación de impacto de la operación de los SAST.

Infracción, con todos sus elementos.

Orden de comparendo en el formulario único nacional indicado por el Ministerio de Transporte.

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.

Documento que certifique que el propietario del vehículo se acogió a los beneficios de pago, en caso de que este lo solicite.

Oficio que fija fecha y hora de realización de la audiencia de tránsito.

Pruebas que pretenda hacer valer la autoridad de tránsito respectiva.

Resolución que define la infracción.

Documentos anexos que haga llegar el propietario del vehículo o su apoderado.

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.

CAPÍTULO V

OTRAS OBLIGACIONES E INFRACCIONES

ARTÍCULO 23. Modificar el artículo 55 de la Ley 769 de 2002,



resolución, el cual hace parte integral de ésta.

Plazo para la autorización: La Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrá un plazo de 45 días hábiles, contados a partir del día siguiente a la fecha de radicado arrojada por el sistema de información, para la autorización o rechazo de la solicitud.

Requerimientos: Cuando se constate que la solicitud está incompleta la Agencia Nacional de Seguridad Vial requerirá al peticionario dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la fecha de radicación, para que la complete en el término máximo de un (1) mes. Durante este periodo se suspenderá el plazo referido en el literal b) del presente artículo, y se reiniciará a partir del día hábil siguiente al que la autoridad de tránsito aporte los documentos o información requerida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

En caso de no aportar la información en los términos solicitados, la Agencia Nacional de Seguridad Vial lo requerirá por segunda y última vez, para que subsane lo correspondiente dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al requerimiento. En este caso, también se suspenderá el plazo referido en el literal b) y se reiniciará a partir del día hábil siguiente al que la autoridad de tránsito aporte los documentos o información requerida.

Desistimiento tácito: En aquellos casos en que la autoridad de tránsito no subsane los requerimientos efectuados por la Agencia en las dos (2) oportunidades referidas y en los plazos señalados en el literal anterior, se configura el desistimiento tácito y se aplicara el procedimiento establecido en el artículo 17 de la Ley 1437 de

del término improrrogable indicado, la facultad sancionatoria caducará.

Parágrafo 1. 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 2. 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.

Parágrafo 3. Artículo 20. Modificar el inciso sexto del artículo 136 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Si el presunto contraventor no compareciere sin justa causa comprobada dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la notificación del comparendo, la autoridad de tránsito fijará fecha para la audiencia y continuará el proceso, entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados.

Artículo 22. Comparecencia virtual. Las autoridades de tránsito implementarán mecanismos electrónicos que permitan la comparecencia a distancia del presunto infractor en el momento en que le sea notificada la orden de comparendo deberán informarle sobre los mecanismos disponibles y

el cual quedará así:

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.

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

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.

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 lo modifique, adicione o sustituya.

El incumplimiento de cualquiera



<p>2011, modificado por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015.</p> <p>Comunicación: La autorización o rechazo de la instalación de los SAST será comunicada a la autoridad de tránsito solicitante, a través del correo electrónico suministrado en el momento de efectuar la solicitud.</p> <p>Información al público: Las autorizaciones concedidas, estarán disponibles en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con el objeto de facilitar su consulta en línea por todos los interesados.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO. 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 -ANSV, para facilitar su consulta por parte de la respectiva Autoridad de Tránsito y de las autoridades competentes.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. Cualquier necesidad de ajuste al alcance de la autorización de instalación de los SAST otorgada, deberá ser solicitado a la Agencia Nacional de Seguridad Vial a través del sistema de información, para ello se deberá habilitar el aplicativo usado para la solicitud inicial. En este caso, el trámite a seguir se realizará en los términos presente artículo y en todo caso, los ajustes aquí referidos no modificarán el plazo previsto para la vigencia de la autorización inicial.</p> <p>ARTÍCULO 25. CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA OPERACIÓN DE LOS SAST. Además de contar con la autorización de instalación por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para iniciar la operación de los SAST, la autoridad de tránsito deberá</p>	<p>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 contravencional de tránsito cuando lo solicite el presunto infractor.</p> <p>Artículo 23. 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 	<p>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.</p> <p>En este último caso la infracción se configura cuantas veces se configuren los 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</p>
--	---	--



<p>cumplir con los siguientes criterios técnicos para la operación, lo cual se acreditarán de conformidad con lo dispuesto en los artículos subsiguientes: Viabilidad en el uso de la infraestructura vial. Calibración. Evidencia de la señalización instalada.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO. Una vez la autoridad de tránsito cumpla con los anteriores criterios, deberá solicitar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial el inicio de operación del SAST indicando claramente la fecha en la que iniciará la operación efectiva de los SAST. En caso de no indicarse dicha fecha, el respectivo SAST no podrá iniciar su operación.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial emitirá la resolución que autoriza a la entidad de tránsito solicitante la operación del SAST dentro de los 30 días siguientes a la fecha de solicitud, en caso de ser negada la operación, la ANSV deberá inadmitir la solicitud de manera motivada y le dará un término de diez (10) días hábiles a la entidad de tránsito solicitante para subsanar el error, si esta no lo subsana en el tiempo indicado por la autoridad nacional será rechazada la solicitud de plano.</p> <p>PARÁGRAFO TERCERO. En caso de rechazo de solicitud de operación de un SAST por parte de la ANSV, la entidad de tránsito solicitante no podrá presentar nuevamente la solicitud frente al mismo SAST dentro de los seis (6) meses siguientes.</p> <p>PARÁGRAFO CUARTO. La autorización para operar un SAST será otorgada por un término de tres (3) años contados a partir de la fecha de expedición de la resolución, que podrá ser prorrogada indefinidamente</p>	<p>elementos.</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 propietario del vehículo se haya notificado personalmente. 8. Documento que certifique que el propietario del vehículo se acogió a los beneficios de pago, en caso de que este lo solicite. 9. Oficio que fija fecha y hora de realización de la audiencia de tránsito. 10. Pruebas que pretenda hacer valer la autoridad de tránsito respectiva. 11. Resolución que define la infracción. 12. Documentos anexos que haga llegar el propietario del vehículo o su apoderado. <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</p>	<p>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 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 style="text-align: center;">CAPÍTULO VI</p> <p style="text-align: center;">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>ARTÍCULO 27. PROTECCIÓN. Las</p>
---	--	---



siempre y cuando se cumplan los requisitos de instalación y operación, para lo cual, la entidad de tránsito solicitante deberá realizar nuevamente la solicitud de operación a la ANSG.

ARTÍCULO 26. 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, emitido por la entidad administradora de la respectiva infraestructura vial, de acuerdo con el procedimiento que adopte previamente dicha entidad para tal efecto. El procedimiento asociado a este trámite no podrá versar sobre los criterios técnicos establecidos en el artículo 23 de la presente ley por ser objeto de estudio por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de conformidad con la facultad otorgada en la presente ley.

PARÁGRAFO PRIMERO. El documento que acredite la evidencia de cierre debe cargarse por parte de la entidad que administra la infraestructura vial respectiva, en el sistema de información establecido por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la expedición del referido documento.

PARÁGRAFO SEGUNDO. Para el caso de las vías nacionales no concesionadas, el documento antes referido será cargado por la autoridad de tránsito solicitante y será validado por el Instituto Nacional de Vías en el sistema de información establecido por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al cargue del documento por parte de la autoridad de tránsito.

ARTÍCULO 27. CALIBRACIÓN. Se requiere que los SAST vinculados a medición de velocidad estén

requieran.

CAPÍTULO V

OTRAS OBLIGACIONES E INFRACCIONES

Artículo 24. Modificar el inciso primero del artículo 28 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

***Artículo 28. Condiciones técnico-mecánicas, de emisiones contaminantes y de operación.** Los propietarios de vehículos deberán realizar la revisión técnico- mecánica y de emisiones contaminantes con la periodicidad establecida por la ley, para garantizar como mínimo un adecuado funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audíbles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales.*

Artículo 25. Modificar el inciso primero del artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

***Artículo 42. Seguros obligatorios.** Los propietarios de vehículos deberán adquirir y mantener vigente el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT de cada vehículo de su propiedad. Los conductores no podrán*

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 lugar 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.

ARTÍCULO 28. DIVULGACIÓN. La Agencia Nacional de Seguridad Vial dispondrá en la página web



calibrados. Para acreditar dicha calibración, la autoridad de tránsito deberá cargar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el certificado de calibración de los equipos, de acuerdo con lo previsto en la presente ley y en el Decreto 1074 de 2015 o la norma que lo sustituya, adicione o modifique.

PARÁGRAFO PRIMERO. la calibración de los SAST vinculados a medición de velocidad deberá realizarse cada dos (02) años, sin embargo, no será necesario cargar dicha calibración a la página de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, pero sí deberá reposar la certificación en cada expediente virtual de procedimiento general para la comisión de contravenciones detectada por los SAST.

PARÁGRAFO SEGUNDO. Hasta tanto se expida el reglamento técnico respectivo, las directrices relacionadas al control metrológico de las ayudas tecnológicas para la detección de infracciones de tránsito, serán las consagradas en el artículo 2.2.1.7.14.2. del Decreto 1074 de 2015, Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

ARTÍCULO 28. EVIDENCIA DE LA SEÑALIZACIÓN INSTALADA. Los soportes o evidencias, tales como fotos o videos, en los que conste la señalización efectivamente instalada, de acuerdo con el diseño presentado para la autorización de instalación deberán cargarse al sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y deberá tener en cuenta para su presentación, los parámetros contenidos en el Manual de Señalización Vial adoptado por el Ministerio de Transporte.

hacer uso de vehículos que no se encuentren debidamente amparados por este seguro obligatorio. Para poder transitar en el territorio nacional, todos los vehículos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente; el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT se regirá por las normas actualmente vigentes o aquellas que la modifiquen o sustituyan.

Artículo 26. Modificar el inciso primero del artículo 51 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 51. Revisión periódica de los vehículos. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo siguiente, los propietarios de vehículos automotores deben someterlos anualmente a una revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes”.

Artículo 27. Modificar el literal C.35 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

C.35. Conducir un vehículo sin que al mismo se le haya realizado la revisión técnico- mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado.

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.

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.



ARTÍCULO 29. SEÑALIZACIÓN.

Los SAST deberán contener para el diseño, instalación y operación, la señalización de acuerdo con lo previsto en el Manual de Señalización Vial -Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia emitido por el Ministerio de Transporte, o la norma que la adicione, modifique o sustituya y teniendo en cuenta los requerimientos mínimos establecidos por el Ministerio de Transporte.

En todo caso, cada SAST estará señalizado mínimamente de la siguiente forma:

El SAST deberá ser visible para todo el público, del mismo color de una señal informativa de tránsito, identificados plenamente con colores reflectivos, que permitan a una distancia prudente una plena identificación, además deberán tener una señalización en el lugar de ubicación que indique: Detección Electrónica.

Para las vías nacionales en donde operen sistemas tecnológicos automáticos o semiautomáticos fijos para la detección de infracciones, la señal tendrá que ubicarse con una antelación de 500 metros de distancia.

Para las vías municipales urbanas en donde operen sistemas tecnológicos automáticos o semiautomáticos fijos para la detección de infracciones, la señal deberá ubicarse en dos puntos, el primero a menos de 100 metros de distancia del SAST, y el segundo a 30 metros de distancia del SAST.

PARÁGRAFO PRIMERO. Las entidades administradoras de la infraestructura vial respectiva deberán adelantar de forma oportuna las gestiones necesarias para que la autoridad de tránsito pueda cumplir con los criterios de operación establecidos en la

Artículo 28. Modificar el artículo 55 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

*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.*

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:

- 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 legal que permite vincularlo como presunto responsable de las infracciones detectadas por*



presente resolución, con el fin de promover la seguridad vial en el corredor.

PARÁGRAFO SEGUNDO.

Respecto a la señalización que advierta sobre la existencia de controles en vía apoyado en dispositivos electrónicos, se deberán instalar en la vía señales fijas o móviles visibles SI-27 que informen que es una zona vigilada por SAST, localizadas al inicio de estas zonas.

PARÁGRAFO TERCERO.

Tratándose del control aéreo se deberá dar aviso mediante señales fijas o móviles visibles SI-27 en la vía que informen que es una zona vigilada por SAST.

ARTÍCULO 30. REQUISITOS. Para poder operar cualquier SAST en determinada jurisdicción, se deberá cumplir con los criterios que para la instalación y operación se encuentran establecidos en la presente ley, incluyendo la señalización, las decisiones proferidas a raíz de las fotodetecciones emitidas por secretarías de tránsito que no cumplan con los requisitos expuestos en el presente capítulo de esta ley, serán sujetos de revocatoria directa por parte de la entidad de tránsito en la forma prevista en el artículo 95 de la ley 1437 de 2011, o la norma que la sustituya o reemplace, previa solicitud del propietario del vehículo o su apoderado, siempre y cuando el incumplimiento de requisitos sea comprobado por la Superintendencia de Transporte en la forma que se menciona en el artículo siguiente.

PARÁGRAFO: Quedan prohibidas todos los sistemas tecnológicos automáticos o semiautomáticos para la detección de infracciones de tránsito que no sean estáticos y estén debidamente señalizados con las disposiciones del artículo 29 de la presente ley,

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 hechos, aunque se trate del mismo título no inscrito.

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



ARTÍCULO 31. CONTROL A LAS AUTORIDADES DE TRÁNSITO.

La Superintendencia de Transporte, en ejercicio de sus competencias, verificará periódicamente el cumplimiento de los criterios técnicos definidos en la presente resolución por parte de los organismos de tránsito, tanto para la instalación como para la operación de SAST. En el evento de encontrar presuntos incumplimientos, podrá iniciar las investigaciones correspondientes y darle traslado a los organismos de control para que investigue y sancione a la entidad de tránsito según la responsabilidad penal y disciplinaria respectiva.

PARÁGRAFO PRIMERO. La Superintendencia de Transporte reportará en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la fecha de inicio y finalización de las sanciones que se hayan impuesto a las autoridades de tránsito, en materia de suspensión de la operación de los SAST.

PARÁGRAFO SEGUNDO. Los inspectores de tránsito o quienes hagan sus veces, que, en medio del procedimiento general contenido en el primer capítulo de la presente ley, tengan conocimiento del incumplimiento de requisitos por parte de la entidad de tránsito respecto al SAST que detectó la infracción que se está discutiendo, y aun así resuelvan imponer la sanción y el comparendo al propietario del vehículo, será sujeto de investigación disciplinaria so pena de otras investigaciones de carácter penal y administrativa.

ARTÍCULO 32. DOCUMENTACIÓN DISPONIBLE.

La Superintendencia de Transporte en el ejercicio de sus competencias, podrá requerir en cualquier momento a la

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.

Las autoridades de tránsito y transporte y el Registro Único Nacional de Tránsito podrán interactuar directamente con esta plataforma para estos mismos propósitos.

Artículo 29. Sanciones por exceder los límites de velocidad.

El conductor de un vehículo que circule excediendo la velocidad máxima permitida, le será impuesta la sanción que le corresponda de conformidad con la siguiente graduación:

1. Para los límites de velocidad de treinta kilómetros por hora (30 km/h) la sanción por excederlo, será de veinte (20) Unidades de Valor Tributario.
2. Para los límites de velocidad de cincuenta (50) y hasta noventa kilómetros por hora (90 k/h):
 - a. Si excede hasta diez kilómetros por hora (10 km/h) o menos sobre el límite de velocidad establecido, será sancionado con una multa correspondiente a cuatro (4) Unidades de Valor tributarios.
 - b. Si excede en más de diez kilómetros por hora (10 km/h) y hasta treinta kilómetros por hora (30 km/h) el límite de velocidad establecido, será sancionado con una multa correspondiente a



autoridad de tránsito respectiva, la documentación que acredite el cumplimiento de los criterios para la instalación y la operación de SAST.

ARTÍCULO 33. INDICADORES DE SEGURIDAD VIAL. La Agencia Nacional de Seguridad Vial publicará los indicadores anuales de seguridad vial que deberán reportar las autoridades de tránsito para el seguimiento al comportamiento de los usuarios viales y las condiciones de seguridad vial en los puntos autorizados para la instalación de SAST.

PARÁGRAFO. Las autoridades de tránsito deberán reportar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los datos requeridos para efectos de realizar el análisis de indicadores anuales de seguridad vial, que permitan establecer la efectividad de las medidas tomadas en cada punto autorizado.

ARTÍCULO 34. AUTORIZACIONES OTORGADAS PREVIAS EXPEDICIÓN DE LA PRESENTE LEY. Las autorizaciones otorgadas por el Ministerio de Transporte con anterioridad a la expedición de la presente ley, requerirán de una refrendación ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial donde cumplan los requisitos y los criterios estipulados en el presente texto, podrán seguir operando sin dificultad alguna y las resoluciones sancionadas en el tiempo que sea tramitada la nueva solicitud ante la ANSV se presumirán de legalidad administrativa.

ARTÍCULO 35. SISTEMA DE INFORMACIÓN DE LA ANSV. La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá disponer de un mecanismo virtual para la recepción y consulta de los trámites, procedimientos y

ocho (8) Unidades de Valor tributarios.

c. Si excede en más de treinta kilómetros por hora (30 km/h) el límite de velocidad establecido, será sancionado con multa de veinte (20) Unidades de Valor Tributario.

3. Para los límites de velocidad superiores a noventa kilómetros por hora (90k/h)

a. Si excede hasta diez kilómetros por hora (10 km/h) o menos sobre el límite de velocidad establecido, será sancionado con una multa correspondiente a seis (6) Unidades de Valor tributarios.

b. Si excede en más de diez kilómetros por hora (10 km/h) y hasta treinta kilómetros por hora (30 km/h) el límite de velocidad establecido, será sancionado con una multa correspondiente a doce (12) Unidades de Valor tributarios.

c. Si excede en más de treinta kilómetros por hora (30 km/h) el límite de velocidad establecido, será sancionado con multa de treinta (30) Unidades de Valor Tributario.

Parágrafo. Cuando en un mismo año calendario se reincida en la conducta de circular a una velocidad superior al límite establecido, la sanción que corresponda imponer de



solicitudes estipulados en la presente ley.

CAPÍTULO III

OTRAS DISPOSICIONES

ARTÍCULO 36. DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE

INFRACCIONES. En las vías nacionales, departamentales y municipales, en donde funcionen sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, se deberá adicionar en la vía señales visibles que informen que es una zona vigilada por cámaras o radar, localizadas antes de iniciar estas zonas.

Las zonas deberán ser establecidas con base en los estudios técnicos, por parte de las autoridades de tránsito, respetando los límites definidos por el Ministerio de Transporte conforme al artículo 30 de la presente ley.

Para las vías nacionales en donde operen sistemas tecnológicos automáticos o semiautomáticos fijos para la detección de infracciones, la señal tendrá que ubicarse con una antelación de 500 metros de distancia, y para las vías municipales urbanas, la señal deberá ubicarse en dos puntos, el primero a menos de 100 metros de distancia del SAST, y el segundo a 30 metros de distancia del SAST.

ARTÍCULO 37. CADUCIDAD. El artículo 161 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Artículo 161. Caducidad. La acción por contravención de las normas de tránsito, caduca al año (1), contado a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a ella. En consecuencia, durante este término se deberá decidir sobre

conformidad con lo establecido en el presente artículo, será incrementada en un treinta por ciento (30%).

Artículo 30. Sanciones por la no realización de la revisión oportuna del vehículo. Sin perjuicio de las sanciones que al conductor del vehículo, sea o no su propietario, corresponde por la conducción de un vehículo al que no se ha realizado la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, el propietario de un vehículo automotor que no efectúe la revisión técnico-mecánica de su vehículo en los períodos establecidos por el legislador será sancionado con multa equivalente a una (1) Unidad de Valor Tributario por cada mes o fracción de mes transcurrido. El valor de la multa se liquidará en el trámite para hacer efectivo su pago, a una razón máxima de cuarenta (40) Unidades de Valor Tributario por año hasta por tres años; cualquiera sea el tiempo que transcurra, la multa no podrá ser superior a ciento veinte (120) Unidades de Valor Tributario.

Se tendrá como prueba de la infracción la información del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT sobre la vigencia del Certificado de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes y de la fecha de su matrícula.

Parágrafo 1. En cualquier tiempo, el propietario podrá declarar que su vehículo no se encuentra en circulación. No habrá lugar a la configuración de la infracción ni a la imposición de la sanción de que trata el presente artículo si la declaración se realiza antes de la fecha en que debe ser realizada la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes.

No obstante lo anterior, si el propietario no realiza oportunamente la declaración de



la imposición de la sanción, en tal momento se entenderá realizada efectivamente la audiencia e interrumpida la caducidad, en el caso de las infracciones detectadas por SAST, la autoridad de tránsito deberá de incluir dicha declaratoria de caducidad en el expediente digital dentro de los 10 días hábiles a la fecha en que se causa la caducidad.

La decisión que resuelve los recursos, de ser procedentes, deberá ser expedida en un término de un (1) año contado a partir de su debida y oportuna interposición, si los recursos no se deciden en el término fijado en esta disposición, se entenderán fallados a favor del recurrente.

La revocación directa sólo podrá proceder en forma supletoria al procedimiento y en el evento de ser resuelta a favor de los intereses del presunto infractor sus efectos serán a futuro, iniciando la contabilización de la caducidad a partir de la notificación de la aceptación de su solicitud o su declaratoria de oficio, permitiendo al presunto infractor contar con los términos establecidos en la ley para la obtención de los descuentos establecidos en la ley o la realización de la audiencia contemplados en el Código Nacional de Tránsito.

ARTÍCULO 38. Adiciónese un párrafo al artículo 10 de la ley 2161 de 2021, el cual quedará así:

PARÁGRAFO: la obligación contenida en el presente artículo no puede ser interpretada por las autoridades de tránsito como una obligación objetiva de resultado, o de responsabilidad directa, para lo cual, en el procedimiento general para la comisión de contravenciones detectada por los SAST, deben aplicar las garantías constitucionales en cabeza del propietario del vehículo,

que trata el presente párrafo, la autoridad elaborará y notificará la orden de comparendo y agotará el proceso contravencional, dentro del cual el propietario podrá probar que la no renovación obedece a la decisión o a la necesidad de retirar temporal o definitivamente el vehículo de la circulación y que el mismo efectivamente no se encontraba en circulación, eventos en los cuales no habrá lugar a entender configurada la infracción ni habrá lugar, en consecuencia, a la imposición de la sanción.

En todo caso, si habiendo declarado el propietario que su vehículo no se encuentra en circulación, la autoridad de control en vía, directamente o con apoyo en mecanismos de detección electrónica, logra establecer que el vehículo efectivamente se encuentra circulando, la sanción se impondrá con los criterios del inciso primero del presente artículo como si la declaración de no circulación nunca hubiera sido presentada.

Cuando el propietario desee poner en circulación nuevamente el vehículo, podrá solicitar una única vez la autorización de hasta por setenta y dos (72) horas para transitar en él con el propósito de realizar la revisión técnico-mecánica. Vencido el plazo sin obtener la certificación, su desplazamiento solo podrá realizarse en grúa contratada por el propietario para estos fines.

Parágrafo 2. Cuando un vehículo automotor no pueda ser revisado dentro del plazo establecido para hacerlo, debido a imposibilidad física para trasladarlo por encontrarse en condiciones no aptas para operar o por estar inmovilizado por orden de autoridad competente, para efectos de evitar la aplicación de la sanción contemplada en el presente artículo por la no revisión oportuna, su propietario deberá justificar este hecho ante el



<p>garantizando la presunción de inocencia y el principio de responsabilidad.</p> <p>ARTÍCULO 39. RÉGIMEN DE TRANSICIÓN. De conformidad con lo previsto en el párrafo transitorio del artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019, las solicitudes de autorización en curso que se presenten con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley seguirán siendo tramitadas por la ANSV.</p> <p>Las detecciones electrónicas captadas por los SAST a partir de la expedición de la presente ley serán tramitadas por el procedimiento establecido en esta, pero las realizadas previas a la expedición de la presente ley, serán tramitadas bajo la normativa vigente al momento de su detección.</p> <p>ARTÍCULO 40. VEHÍCULOS EXENTOS. Quedan exentos de las fotodetecciones los vehículos de emergencia y urgencias como ambulancias, carros de bomberos, vehículos adscritos a la UNP, vehículos de policía y tránsito.</p> <p>ARTÍCULO 41. 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 artículo 86 de la Ley 1450 de 2011, la Ley 1843 de 2018 en su totalidad, la resolución 202030440011245 de 2020 del Ministerio de Transporte y rige a partir de su promulgación.</p>	<p>organismo de tránsito competente mediante prueba idónea, según el caso. El escrito de justificación no exonera el pago de las sanciones causadas con antelación a su presentación, pero podrá ser presentado con anterioridad a la fecha de vencimiento de la obligación.</p> <p>Los desplazamientos del vehículo que sean requeridos para superar las causas que imposibilitan la revisión técnico-mecánica indicadas en el presente párrafo deberán realizarse en grúa contratada por el propietario para estos fines. Una vez superadas estas causas, el propietario podrá solicitar por una sola vez autorización de hasta por treinta y seis (36) horas para transitar en el vehículo con el propósito de realizar la revisión técnico-mecánica. Vencido el plazo sin obtener la certificación, su desplazamiento solo podrá realizarse en grúa contratada por el propietario.</p> <p>Parágrafo 3. Las autorizaciones de que tratan párrafo 2 y 3 del presente artículo serán expedidas a través del sistema RUNT.</p> <p>El presente artículo no entrará en vigencia hasta tanto no se implementen las soluciones tecnológicas que permitan que las declaraciones y la solicitud de autorización de que trata el presente artículo se realicen en línea a través del Sistema RUNT y una vez implementadas estas, solo una vez vencido el término improrrogable de seis (6) meses, dentro del cual los propietarios de vehículos podrán declarar la no circulación del vehículo.</p> <p>En todo caso, la determinación de la infracción y la cuantificación de la sanción solo podrá tener en cuenta el tiempo transcurrido con posterior al vencimiento del plazo indicado en el inciso anterior.</p>	
--	---	--

Artículo 31. Sanciones por no adquirir y/o no mantener vigente el SOAT. Sin perjuicio de las sanciones que al conductor del vehículo corresponden por la conducción de un vehículo que no se encuentre amparado por una póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, el propietario que no adquiera ésta una vez vencida o no mantenga vigente permanentemente la cobertura de la misma en relación con el vehículo de su propiedad será sancionado con multa equivalente a dos (2) Unidad de Valor Tributario por cada mes o fracción de mes transcurrido sin la vigencia de la póliza. El valor de la multa seliquidará en el trámite para hacer efectivo su pago, a una razón máxima de cuarenta y cinco (45) Unidades de Valor Tributario por año hasta por tres años; cualquiera sea el tiempo que transcurra, la multa no podrá ser superior a ciento treinta y cinco (135) Unidades de Valor Tributario.

Se tendrá como prueba de la infracción la información del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT sobre la vigencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT.

Parágrafo 1. En cualquier tiempo, el propietario podrá declarar que su vehículo no se encuentra en circulación. No habrá lugar a la configuración de la infracción ni a la imposición de la sanción si la declaración se realiza antes de la fecha en que debe ser realizada la renovación o adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT.

No obstante lo anterior, si el propietario no realiza oportunamente la declaración de que trata el presente parágrafo, la autoridad elaborará y notificará la orden de comparendo y agotará el proceso contravencional, dentro del cual el propietario podrá probar que

la no renovación obedece a la decisión o a la necesidad de retirar temporal o definitivamente el vehículo de la circulación y que el mismo efectivamente no se encontraba en circulación, eventos en los cuales no habrá lugar a entender configurada la infracción ni habrá lugar, en consecuencia, a la imposición de la sanción.

En todo caso, si habiendo declarado el propietario que su vehículo no se encuentra en circulación, la autoridad de control en vía, directamente o con apoyo en mecanismos de detección electrónica, logra establecer que el vehículo efectivamente se encuentra circulando, la sanción se impondrá con los criterios del inciso primero del presente artículo como si la declaración de no circulación nunca hubiera sido presentada.

Parágrafo 2. El presente artículo no entrará en vigencia hasta tanto no se implementen las soluciones tecnológicas que permitan que las declaraciones de que trata el presente artículo se realicen en línea a través del Sistema RUNT y una vez implementadas estas, solo una vez vencido el término improrrogable de seis (6) meses, dentro del cual los propietarios de vehículos podrán declarar la no circulación del vehículo.

En todo caso, la determinación de la infracción y la cuantificación de la sanción solo podrá tener en cuenta el tiempo transcurrido con posterior al vencimiento del plazo indicado en el inciso anterior.

Artículo 32. Autoridad competente para infracción por no renovación oportuna. Las infracciones de que tratan los artículos 30 y 31 de la presente ley serán de conocimiento de la autoridad de tránsito de la jurisdicción en la cual se encuentra registrado el vehículo y las declaraciones y autorizaciones de



	<p>que tratan estos mismos artículos, serán tramitadas y expedidas a través del Registro Único Nacional de Tránsito.</p> <p>Parágrafo. La autoridad que imponga una orden de comparendo por las infracciones de que tratan los literales C.35 y de D.2 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, cuando no sea ante ella que se encuentre registrado el vehículo, trasladará copia digital del expediente al organismo en que se encuentra matriculado para los fines que corresponden de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 y 31 de la presente ley.</p> <p>Artículo 32. Detección de infracciones asociadas a la propiedad. podrá ser medio de prueba para acreditar la comisión de las infracciones de que trata el inciso segundo del parágrafo 1 del artículo 30 y el inciso segundo del parágrafo 1 del artículo 31 de la presente Ley, cualquier sistema electrónico que permita la identificación de un vehículo en circulación, incluidos todos aquellos que generan la información proveniente de la operación de peajes, pesaje y cualquier otra que acompañe a la operación de la infraestructura de transporte y la que instale la autoridad de control en su respectiva jurisdicción para los específicos propósitos de los artículos anteriores, para la cual no requerirá de autorización previa, debiendo en todo caso cumplir la reglamentación que sobre la tecnología, su operación e instalación expida el Ministerio de Transporte y sin perjuicio de las facultades que corresponden a la Superintendencia de Transporte de conformidad con sus funciones.</p> <p>Artículo 33. Transitorio. Los propietarios de vehículos podrán realizar el traspaso a persona indeterminada sin necesidad de encontrarse o sin que se le pueda</p>	
--	--	--



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.

Artículo 34. 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.

CAPÍTULO VI

OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 35. 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.

Artículo 36. Protección. Las garantías

	<p>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.</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>Artículo 37. 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 38. 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 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>	
--	--	--

8. PROPOSICIÓN

De acuerdo a los anteriores argumentos que motivan la presente ponencia de proyecto de ley, se le solicita muy comedidamente a la comisión sexta constitucional permanente de la H. Cámara de representantes del Congreso de la República de Colombia darle trámite y primer debate al proyecto de ley No. 312-2023 Cámara ***“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 SU INFRACCIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”***



JULIAN DAVID LÓPEZ TENORIO
Representante a la Cámara

9. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA DEL PROYECTO DE LEY 312-2023 CÁMARA *“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 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.

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.

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:

- 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.
- b) **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.

- 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.
- d) **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.
- 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.
- 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.

ARTÍCULO 4. DEFINICIONES.

- a) **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.
- 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 o 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 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.
- 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.

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 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.

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 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 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.

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.

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 renovará 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.

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.

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.

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 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.

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.

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.

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 tramite 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 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:

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

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 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.

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.

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 por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

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.

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.

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.

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 con un equipo de detección electrónica, cualquiera sea este, que no haya sido calibrado dentro del período indicado de conformidad con el presente artículo.

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.

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.

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.

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.

ARTÍCULO 16. INDICADORES DE SEGURIDAD VIAL. Adiciónese el siguiente párrafo al artículo 19 de la Ley 2251 de 2022:

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 párrafo.

ARTÍCULO 17. Modifíquese el párrafo 5° del artículo 7° de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

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.

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 meramente de instrumento de detección de infracciones con fines sancionatorios.

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.

CAPÍTULO IV

PROCESOS CONTRAVENCIONALES DERIVADOS DE LA DETECCIÓN ELECTRÓNICA

ARTÍCULO 18. Modifíquese el parágrafo 2 del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

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.

La orden de comparendo que contenga la infracción detectada por los SAST deberá contener:

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.

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.

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 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:

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.

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 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 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 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. 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. COMPARENCIA VIRTUAL. Las autoridades de tránsito implementarán mecanismos electrónicos que permitan la comparencia 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.

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 contravencional de tránsito cuando lo solicite el presunto infractor.

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:

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 propietario del vehículo se haya notificado personalmente.
8. Documento que certifique que el propietario del vehículo se acogió a los beneficios de pago, en caso de que este lo solicite.
9. Oficio que fija fecha y hora de realización de la audiencia de tránsito.
10. Pruebas que pretenda hacer valer la autoridad de tránsito respectiva.
11. Resolución que define la infracción.
12. Documentos anexos que haga llegar el propietario del vehículo o su apoderado.

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.

CAPÍTULO V

OTRAS OBLIGACIONES E INFRACCIONES

ARTÍCULO 23. Modificar el artículo 55 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

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.

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:

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 hechos, aunque se trate del mismo título no inscrito.

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.

Las autoridades de tránsito y transporte y el Registro Único Nacional de Tránsito podrán interactuar directamente con esta plataforma para estos mismos propósitos.

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.

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.

CAPÍTULO VI

OTRAS DISPOSICIONES

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.

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 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.

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.

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.



JULIAN DAVID LÓPEZ TENORIO
Representante a la Cámara