



Bogotá D.C., septiembre de 2024

41

Doctor


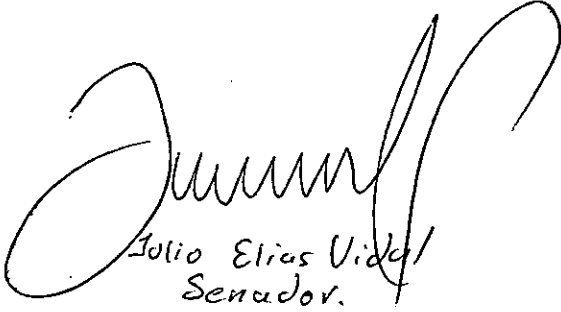
JUAN GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL

Honorable Senado de la República
E. S. D.
Ciudad

Ref.: Radicación Proyecto de Ley.

En mi condición de miembro del Congreso de la República y en uso del derecho consagrado en el artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, por su digno conducto me permito poner a consideración del Honorable Senado de la República el siguiente proyecto de ley: "POR MEDIO DEL CUAL SE REGULAN LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES (SAST) A LA PLENA IDENTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR INFRACITOR Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES". A continuación, los alcances del objeto del proyecto y, en consecuencia, le solicitamos dar comienzo al trámite legislativo respectivo.



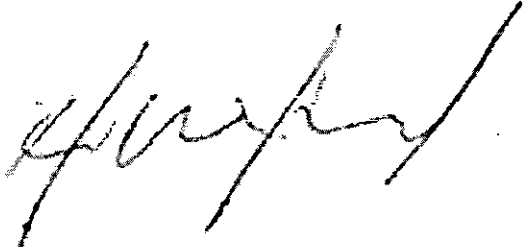
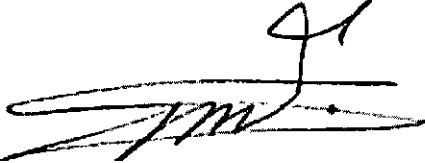


De los honorables Congresistas,

 Eduard Sarmiento Hidalgo Rpte. Condensamarec	 Julio Elias Vidal Senador.
--	---




<p><i>Juan Pablo Salazar</i> JUAN PABLO SALAZAR RIVERA Representante a la Cámara Cauca, Valle y Nariño</p>	<p><i>Erick Velasco Burbano</i> ERICK VELASCO BURBANO Representante a la Cámara por Nariño Pacto Histórico</p>
<p><i>Maria del Mar P.</i> Maria del Mar Pizarro García Representante a la Cámara por Bogotá</p>	<p><i>Orlando Castillo Advincula</i> ORLANDO CASTILLO ADVINCULA REPRESENTANTE A LA CÁMARA CITREP 9 PACIFICO MEDIO</p>
<p><i>Olga Lucia Velasquez Nieto</i> OLGA LUCIA VELASQUEZ NIETO Representante a la cámara por Bogotá Partido Alianza Verde</p>	<p><i>Cristóbal Caicedo Angulo</i> CRISTÓBAL CAICEDO ANGULO H. R. a la Cámara del Valle del Cauca</p>



	 <p>DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ Representante a la Cámara por Antioquia Pacto Histórico</p>
 <p>HERÁCLITO LANDÍNEZ SUÁREZ Representante a la Cámara Pacto Histórico</p>	 <p>PEDRO BARACUTAO GARCIA OSPINA Representante a la Cámara Partido COMUNES – Pacto Histórico</p>
 <p>ERMES EVELIO PETE VIVAS Representante a la Cámara por el Cauca Pacto Histórico - MAIS</p>	 <p>Julian Gallo Cubillos Senador de la República Partido Comunes</p>



 <p>PIEDAD CORREAL RUBIANO Representante a la Cámara.</p>	<p>Susana Gómez C.</p> <p>SUSANA GOMEZ CASTAÑO REPRESENTANTE A LA CAMARA DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA PACTO HISTÓRICO</p>
<p>Maríafernando Carrasquilla Rep. Bt. Pacto Histórico</p>	

PROYECTO DE LEY 220 DE 2024

"POR MEDIO DEL CUAL SE REGULAN LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES (SAST) A LA PLENA IDENTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR INFRACITOR Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto regular los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (SAST), entendiéndose que se debe identificar plenamente al conductor infractor.

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

PARÁGRAFO 2º. Las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la plena identificación del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo.

ARTÍCULO 3º. Modifíquese artículo 1º de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así:

ARTÍCULO 1º. OBJETO. La presente ley tiene por objeto regular la instalación, adecuada señalización, puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones.

Se entenderá por sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos a todas las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del conductor, de que trata el parágrafo 2º del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre.

ARTÍCULO 4º. Modifíquese el artículo 8º de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así

ARTÍCULO 8º. Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación:

El envío 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, copia del comparendo y sus soportes 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. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo.



Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción y la plena identificación del infractor con ayudas tecnológicas, se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito.

PARÁGRAFO 1o. 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.

PARÁGRAFO 2o. 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.

PARÁGRAFO 3o. En casos donde exista duda razonable debido a la coexistencia o superposición de vehículos o diferentes actores viales en la imagen capturada por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, que pueda generar diversas interpretaciones, no habrá lugar a la imposición del comparendo establecido en el artículo 129 de la Ley 769 de 2002. En los casos donde se realice la imposición del comparendo, la autoridad de tránsito deberá aplicar el principio de in dubio pro administrado, priorizando la presunción de inocencia del recurrente cuando este comparezca.

ARTÍCULO 5º. Adiciónese un párrafo al artículo 10 de la ley 2161 de 2021, el cual quedará así:

ARTÍCULO 10. MEDIDAS ANTIEVASIÓN. Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen:

- a) Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito,
- b) Habiendo realizado la revisión tecnicomecánica en los plazos previstos por la ley,
- c) Por lugares y en horarios que estén permitidos,
- d) Sin exceder los límites de velocidad permitidos,



e) Respetando la luz roja del semáforo.

La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1383 de 2010 para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito.

PARÁGRAFO. Respecto de las infracciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control de tráfico, sólo serán aplicables si se logra la plena identificación del conductor.

ARTÍCULO 6º. Adiciónese un párrafo al artículo 2º de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así:

ARTÍCULO 2o. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN. Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas 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.

Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia 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.

PARÁGRAFO 1o. Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento.

PARÁGRAFO 2o. Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semi automáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la detección de infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte, (i) en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, (ii) en las estaciones o (iii) a bordo de la flota vehicular de los sistemas de transporte público, sin que se requiera autorización por parte del Gobierno Nacional. Estos sistemas se orientarán exclusivamente a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público, y en todo caso se deberán señalar las zonas vigiladas. Los recursos que se obtengan por la imposición de sanciones por parte de las autoridades de tránsito por circular sin autorización por los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público se podrán destinar en un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial, para financiar la operación del respectivo sistema de transporte público.

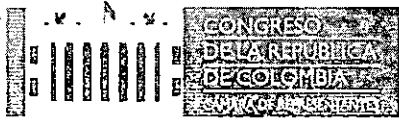
PARÁGRAFO 3o. Respecto de las infracciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control de tráfico, sólo serán aplicables si se logra la plena identificación del conductor.


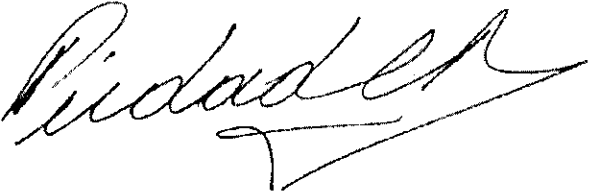

ARTÍCULO 7º. Vigencia y derogaciones. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

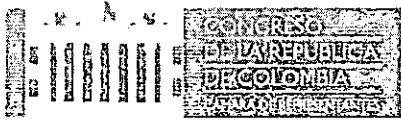


Cordialmente,

 <p>Eduard Sarmiento</p>	 <p>Julio Elias Vidales Senador.</p>
 <p>ERICK VELASCO BURBANO Representante a la Cámara por Nariño Pacto Histórico</p>	 <p>DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ Representante a la Cámara por Antioquia Pacto Histórico</p>
 <p>PEDRO BARACUTAO GARCIA OSPINA Representante a la Cámara Partido COMUNES – Pacto Histórico</p>	 <p>HERÁCLITO LANDÍNEZ SUÁREZ Representante a la Cámara Pacto Histórico</p>
 <p>OLGA LUCIA VELASQUEZ NIETO</p>	



<p>Representante a la cámara por Bogotá Partido Alianza Verde</p>	<p>ERMES EVELIO PETE VIVAS Representante a la Cámara por el Cauca Pacto Histórico - MAIS</p>
<p> Julian Gallo Cubillos Senador de la República Partido Comunes</p>	<p> PIEDAD CORREAL RUBIANO Representante a la Cámara.</p>
<p> SUSANA GOMEZ CASTAÑO REPRESENTANTE A LA CAMARA DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA PACTO HISTÓRICO</p>	



<h1>SENADO DE LA REPÚBLICA</h1> <p>Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)</p>	
<p>El día <u>03</u> del mes <u>Septiembre</u> del año <u>2024</u> se radicó en este despacho el proyecto de ley Nº. <u>220</u> Acto Legislativo N°. _____, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales</p>	
<p>por: <u>H. S. Julio Elias Vidal, Julian Gato Gabilles, H. R. Edward Sarmiento Hidalgo, Juan Pablo Salazar Rivera, Erick Velasco Burbano, Maria del Mar Pizarro Carola, Orlando Castillo Advinculo y otros congresales</u></p>	
<p>_____ SECRETARIO GENERAL</p>	

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley tiene por objeto establecer el procedimiento aplicable a los comparendos y las contravenciones de tránsito detectadas a través de ayudas tecnológicas, cámaras de video, equipos electrónicos de lectura y otros medios automáticos o semiautomáticos que permitan con precisión la



identificación del vehículo o del conductor, conforme a lo dispuesto por el parágrafo 2° del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 y las estimadas en el presente proyecto de ley.

El procedimiento que se establece mediante este proyecto de ley tiene como fin garantizar el respeto de las garantías constitucionales fundamentales al debido proceso, el derecho de defensa, los principios de legalidad, tipicidad, imputación personal y culpabilidad, así como los demás derechos de los presuntos infractores dentro del régimen contravencional de tránsito.

II. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

El desarrollo normativo y jurisprudencial de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (SAST), comenzó en el año 2002 con la expedición y entrada en vigencia del Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002), toda vez que en el parágrafo 2° del artículo 129 de dicha norma, se incluye el primer antecedente, donde se denominan las ayudas tecnológicas como las cámaras de video y equipos electrónicos, como prueba de la ocurrencia de una infracción de tránsito y por consiguiente una posible imposición de un comparendo, norma que resultaba insuficiente en su momento, por la falta de sistemas lo suficientemente avanzados para poner en marcha su operación.

Posteriormente, la Ley 1383 de 2010 modificó el artículo 135 de la Ley 769 de 2002, habilitando a los organismos de tránsito para suscribir contratos que permitieran la puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, sin embargo, su funcionamiento no fue posible con esta Ley, toda vez que no había una norma que regulara su instalación, puesta en marcha y procedimiento a seguir en pro de la detección de infracciones.

Debido a la situación anterior, Colombia continuó usando los retenes y los comparendos manuales como su único sistema de detección e imposición de infracciones hasta la entrada en vigencia de la Ley 1843 de 2017, por medio de la cual se implementaron los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (SAST), es decir que Colombia estuvo quince (15) años con un sistema arcaico y que necesitaba los apoyos tecnológicos con los que ya contaban países como España, Suecia, Estados Unidos o Australia.

La implementación del articulado incluido en la Ley 1843 de 2017, tuvo varios problemas de funcionamiento, toda vez que se impusieron comparendos con el uso de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos a los propietarios de los vehículos, cuando no eran estos quienes tenían la posesión del vehículo, además de la ocurrencia de otras situaciones que no podían ser aclaradas, pues la norma no permitía la plena identificación del infractor, sino que en su lugar era el propietario del vehículo quien recibía la orden de comparendo.

Si bien con el procedimiento incluido en la Ley 1843 de 2017 y la Ley 769 de 2002, se le dio la posibilidad al propietario del vehículo para impugnar la orden de comparendo, cuando este creyere que no fue él quien



cometió la infracción o cuando este no haya cometido la infracción que dio origen al comparendo, dicho procedimiento seguía sin ser completamente efectivo.

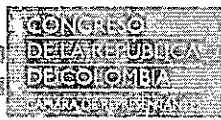
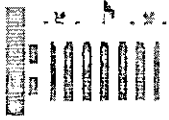
Posteriormente la Corte Constitucional mediante sentencia C-038 de 2020, señala la inconstitucionalidad de parte del artículo 129 del Código Nacional de Tránsito, sobre la solidaridad entre el conductor del vehículo y el propietario, dado que como se expuso en la sentencia, se debe individualizar plenamente al infractor para la imposición del comparendo.

la Corte falló la sentencia C-321 de 2022, como último antecedente jurisprudencial en el tema que cita la presente exposición de motivos, donde señala la Corte, que, en cuestión de infracciones, solamente se sancionará al conductor, cuando al interior del procedimiento administrativo sancionatorio, resulte probado que este, de manera culposa, incurrió en la infracción.

Dado que, a día de hoy, no hay una norma que regule de forma clara los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (SAST), las modificaciones que se realizarán en la ley para brindar plena claridad al respecto serán los siguientes:

CUADRO COMPARATIVO DE CAMBIOS QUE REALIZARÁ LA LEY DE 'FOTOCOMPARENDOS' EN LA LEY 769 DE 2002, LA LEY 1843 DE 2017 Y LA LEY 2161 DE 2021

<p>Leyes a modificar</p>	<p>"POR MEDIO DEL CUAL SE REGULAN LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES (SAST) A LA PLENA IDENTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR INFRACTOR Y NO DE QUIEN REGISTRE COMO PROPIETARIO DEL AUTOMOTOR Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p>
<p>Ley 769 de 2002. Artículo 129</p> <p>PARÁGRAFO 2°. Las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo.</p>	<p>ARTÍCULO 2°. Modifíquese el Parágrafo 2°, del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>PARÁGRAFO 2°. Las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la <u>plena</u> identificación del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo.</p>
<p>Ley 1843 de 2017. Artículo 1°</p>	<p>ARTÍCULO 3°. Modifíquese artículo 1° de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así:</p>



<p>OBJETO. La presente ley tiene por objeto regular la instalación, adecuada señalización, puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones.</p> <p>Se entenderá por sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos a todas las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, de que trata el parágrafo 2o del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre.</p>	<p>ARTÍCULO 1°. OBJETO. La presente ley tiene por objeto regular la instalación, adecuada señalización, puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones.</p> <p>Se entenderá por sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos a todas las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del conductor, de que trata el parágrafo 2o del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre.</p>
<p>Ley 1843 de 2017. Artículo 8°</p> <p>ARTÍCULO 8o. Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación:</p> <p>El envío se hará por correo 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, copia del comparendo y sus soportes 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. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo.</p> <p>Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción con ayudas tecnológicas se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los ocho (8) (11) días hábiles siguientes a la entrega del</p>	<p>ARTÍCULO 4°. Modifíquese el artículo 8° de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así</p> <p>ARTÍCULO 8o. Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación:</p> <p>El envío 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, copia del comparendo y sus soportes 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. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo.</p> <p>Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción y la plena identificación del infractor con ayudas tecnológicas, se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de</p>



comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito.

PARÁGRAFO 1o. 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.

PARÁGRAFO 2o. 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.

tránsito competente dentro de los **veinte (20)** días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito.

PARÁGRAFO 1o. 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.

PARÁGRAFO 2o. 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.

PARÁGRAFO 3o. En casos donde exista duda razonable debido a la coexistencia o superposición de vehículos o diferentes actores viales en la imagen capturada por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, que pueda generar diversas interpretaciones, no habrá lugar a la imposición del comparendo establecido en el artículo 129 de la Ley 769 de 2002. En los casos donde se realice la imposición del comparendo, la autoridad de tránsito deberá

	<p><u>aplicar el principio de in dubio pro administrado, priorizando la presunción de inocencia del recurrente cuando este comparezca.</u></p>
<p>Ley 2161 de 2021. Artículo 10.</p> <p>ARTÍCULO 10. MEDIDAS ANTIEVASIÓN. Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen:</p> <p>a) Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito,</p> <p>b) Habiendo realizado la revisión tecnomecánica en los plazos previstos por la ley,</p> <p>c) <Literal CONDICIONALMENTE exequible> Por lugares y en horarios que estén permitidos,</p> <p>d) <Literal CONDICIONALMENTE exequible> Sin exceder los límites de velocidad permitidos,</p> <p>e) <Literal CONDICIONALMENTE exequible> Respetando la luz roja del semáforo.</p> <p>La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1383 de 2010 para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito.</p>	<p>ARTÍCULO 5°. Adiciónese un párrafo al artículo 10 de la ley 2161 de 2021, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 10. MEDIDAS ANTIEVASIÓN. Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen:</p> <p>a) Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito,</p> <p>b) Habiendo realizado la revisión tecnomecánica en los plazos previstos por la ley,</p> <p>c) Por lugares y en horarios que estén permitidos,</p> <p>d) Sin exceder los límites de velocidad permitidos,</p> <p>e) Respetando la luz roja del semáforo.</p> <p>La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1383 de 2010 para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito.</p> <p><u>PARÁGRAFO. Respecto de las infracciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control de tráfico, sólo serán aplicables si se logra la plena identificación del conductor.</u></p>
<p>Ley 1843 de 2017. Artículo 2°</p> <p>ARTÍCULO 2o. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN. Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se pretenda instalar,</p>	<p>ARTÍCULO 6°. Adiciónese un párrafo al artículo 2° de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 2o. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN. Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas</p>



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.

Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia 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.

PARÁGRAFO. Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento.

PARÁGRAFO 2o. Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la detección de infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte, (i) en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, (ii) en las estaciones o (iii) a bordo de la flota vehicular de los sistemas de transporte público, sin que se requiera autorización por parte del Gobierno Nacional. Estos sistemas se orientarán ~~principalmente~~ a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público, y en todo caso se deberán señalar las zonas vigiladas. Los recursos que se obtengan por la imposición de sanciones por parte de las autoridades de tránsito por circular sin autorización por los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público se podrán destinar en un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial, para financiar la operación del respectivo sistema de transporte público.

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.

Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia 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.

PARÁGRAFO 1o. Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento.

PARÁGRAFO 2o. Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la detección de infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte, (i) en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, (ii) en las estaciones o (iii) a bordo de la flota vehicular de los sistemas de transporte público, sin que se requiera autorización por parte del Gobierno Nacional. Estos sistemas se orientarán **exclusivamente** a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público, y en todo caso se deberán señalar las zonas vigiladas. Los recursos que se obtengan por la imposición de sanciones por parte de las autoridades de tránsito por circular sin autorización por los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público se podrán destinar en un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial, para financiar la operación del respectivo sistema de transporte público.

	<p><u>PARÁGRAFO 3o. Respecto de las infracciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control de tráfico, sólo serán aplicables si se logra la plena identificación del conductor.</u></p>
--	--

III. NECESIDAD DEL PROYECTO

La Corte Constitucional, en la sentencia C-038 de 2020, declaró la inexecutable del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017 que establecía una responsabilidad solidaria del propietario del vehículo por las infracciones de tránsito cometidas por el conductor, al considerar que dicha disposición desconocía los principios de imputación personal y culpabilidad en materia sancionatoria.

La Corte encontró que la norma demandada no exigía que en el procedimiento administrativo se demostrara que la falta le era directa y personalmente imputable al propietario del vehículo, permitiendo una forma de responsabilidad sancionatoria por el hecho ajeno.

Por tal razón, se requiere una nueva regulación para los comparendos y contravenciones detectadas mediante ayudas tecnológicas, que se ajuste a los lineamientos fijados por la jurisprudencia constitucional y garantice debidamente los derechos de los ciudadanos sujetos al régimen contravencional de tránsito.

La legislación actual presenta vacíos e indeterminaciones en cuanto al procedimiento aplicable cuando las autoridades de tránsito detectan infracciones a través de medios tecnológicos, pero no es posible identificar inequívocamente al conductor responsable. Por ello, es necesario establecer reglas claras sobre la forma de vinculación de los presuntos infractores, la demostración de su responsabilidad personal en los hechos y el respeto de su derecho de defensa, de acuerdo con los principios constitucionales antes mencionados.

IV. IMPACTO ESPERADO

Este proyecto de ley busca fortalecer la legitimidad del régimen contravencional de tránsito y garantizar los derechos de los ciudadanos que puedan verse involucrados en procesos originados por la detección tecnológica de infracciones donde no sea posible identificar inequívocamente al conductor.

Se espera brindar mayor seguridad jurídica, tanto a los conductores como a las autoridades de tránsito, estableciendo procedimientos respetuosos de las garantías constitucionales para la imposición de comparendos y sanciones por medio de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos.

Con este proyecto se aspira a evitar la imposición de sanciones a personas que no hayan cometido las infracciones o no hayan participado en su realización. Así mismo, se busca garantizar el derecho de defensa



de los presuntos infractores, dándoles la posibilidad de controvertir las pruebas y demostrar que no incurrieron en el comportamiento reprochable detectado mediante ayudas tecnológicas.

De esta manera, se espera fortalecer la confianza ciudadana en el régimen sancionatorio de tránsito y los sistemas automáticos de detección de infracciones. Al brindar mayores garantías, se incentivará el respeto voluntario de las normas por parte de los conductores.

Así mismo, al establecer reglas claras se espera dar mayor seguridad a las autoridades de tránsito sobre la forma en que deben proceder en estos casos, evitando actuaciones arbitrarias y garantizando la eficacia del sistema contravencional, en concordancia con los principios constitucionales aplicables.

En síntesis, este proyecto de ley tiene como fin fortalecer la legitimidad de las actuaciones administrativas en el régimen de tránsito, brindando mayores garantías a los ciudadanos y una respuesta estatal eficiente, dentro del marco del respeto al debido proceso y los derechos fundamentales.

Espero que esta propuesta más extensa sirva como un ejercicio académico útil sobre este importante tema. Quedo atento a cualquier comentario adicional.

V. FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES

Para efecto del presente proyecto de ley y salvaguardando la esencia de la constitución, y la protección de los derechos constitucionales en Colombia, nos permitimos citar los siguientes artículos de la Carta Política como base sólida del presente Proyecto de Ley.

Artículo 2°.

"Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares". 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".

ARTÍCULO 6°.

Los particulares sólo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución y las leyes. Los servidores públicos lo son por la misma causa y por omisión o extralimitación en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 29:

El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas.

"Nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio.

En materia penal, la ley permisiva o favorable, aun cuando sea posterior, se aplicará de preferencia a la restrictiva o desfavorable.

Toda persona se presume inocente mientras no se la haya declarado judicialmente culpable. Quien sea sindicado tiene derecho a la defensa y a la asistencia de un abogado escogido por él, o de oficio, durante la investigación y el juzgamiento; a un debido proceso público sin dilaciones injustificadas; a presentar pruebas y a controvertir las que se alleguen en su contra; a impugnar la sentencia condenatoria, y a no ser juzgado dos veces por el mismo hecho.

Es nula, de pleno derecho, la prueba obtenida con violación del debido proceso."

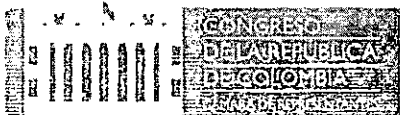
ARTÍCULO 33.

"Nadie podrá ser obligado a declarar contra sí mismo o contra su cónyuge, compañero permanente o parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil".

Artículo 150.

"Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:

- 1. Interpretar, reformar y derogar las leyes. 2. Expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones.*
- 3. Aprobar el Plan Nacional de Desarrollo y de Inversiones Públicas que hayan de emprenderse o continuarse, con la determinación de los recursos y apropiaciones que se autoricen para su ejecución, y las medidas necesarias para impulsar el cumplimiento de los mismos.*
- 4. Definir la división general del territorio con arreglo a lo previsto en esta Constitución, fijar las bases y condiciones para crear, eliminar, modificar o fusionar entidades territoriales y establecer sus competencias.*
- 5. Conferir atribuciones especiales a las asambleas departamentales.*
- 6. Variar, en circunstancias extraordinarias y por graves motivos de conveniencia pública, la actual residencia de los altos poderes nacionales.*
- 7. Determinar la estructura de la administración nacional y crear, suprimir o fusionar ministerios, departamentos administrativos, superintendencias, establecimientos públicos y otras entidades del orden nacional, señalando sus objetivos y estructura orgánica; reglamentar la creación y*



funcionamiento de las Corporaciones Autónomas Regionales dentro de un régimen de autonomía; así mismo, crear o autorizar la constitución de empresas industriales y comerciales del Estado y sociedades de economía mixta.

8. Expedir las normas a las cuales debe sujetarse el Gobierno para el ejercicio de las funciones de inspección y vigilancia que le señala la Constitución.

9. Conceder autorizaciones al Gobierno para celebrar contratos, negociar empréstitos y enajenar bienes nacionales. El Gobierno rendirá periódicamente informes al Congreso sobre el ejercicio de estas autorizaciones.

10. Revestir, hasta por seis meses, al Presidente de la República de precisas facultades extraordinarias, para expedir normas con fuerza de ley cuando la necesidad lo exija o la conveniencia pública lo aconseje. Tales facultades deberán ser solicitadas expresamente por el Gobierno y su aprobación requerirá la mayoría absoluta de los miembros de una y otra Cámara. El Congreso podrá, en todo tiempo y por iniciativa propia, modificar los decretos leyes dictados por el Gobierno en uso de facultades extraordinarias. Estas facultades no se podrán conferir para expedir códigos, leyes estatutarias, orgánicas, ni las previstas en el numeral d20 del presente artículo, ni para decretar impuestos.

11. Establecer las rentas nacionales y fijar los gastos de la administración.

12. Establecer contribuciones fiscales y, excepcionalmente, contribuciones parafiscales en los casos y bajo las condiciones que establezca la ley.

13. Determinar la moneda legal, la convertibilidad y el alcance de su poder liberatorio, y arreglar el sistema de pesas y medidas.

14. Aprobar o improbar los contratos o convenios que, por razones de evidente necesidad nacional, hubiere celebrado el Presidente de la República, con particulares, compañías o entidades públicas, sin autorización previa.

15. Decretar honores a los ciudadanos que hayan prestado servicios a la patria.

16. Aprobar o improbar los tratados que el Gobierno celebre con otros Estados o con entidades de derecho internacional. Por medio de dichos tratados podrá el Estado, sobre bases de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional, transferir parcialmente determinadas atribuciones a organismos internacionales, que tengan por objeto promover o consolidar la integración económica con otros Estados.

17. Conceder, por mayoría de los dos tercios de los votos de los miembros de una y otra Cámara y por graves motivos de conveniencia pública, amnistías o indultos generales por delitos políticos. En caso de que los favorecidos fueren eximidos de la responsabilidad civil respecto de particulares, el

Estado quedará obligado a las indemnizaciones a que hubiere lugar. En ningún caso el delito de secuestro, ni los delitos relacionados con la fabricación, el tráfico o el porte de estupefacientes, serán considerados como delitos políticos o como conductas conexas a estos, ni como dirigidas a promover, facilitar, apoyar, financiar, u ocultar cualquier delito que atente contra el régimen constitucional y legal. Por lo tanto, no podrá existir respecto de ellos, amnistía o indulto. Parágrafo. Las disposiciones del inciso segundo del numeral 17 del artículo 150 de la Constitución Política, en ningún caso afectarán las disposiciones de acuerdos de paz anteriores, ni sus respectivas disposiciones y serán aplicadas a conductas cometidas con posterioridad a la entrada en vigencia del presente acto legislativo.

18. Dictar las normas sobre apropiación o adjudicación y recuperación de tierras baldías.

19. Dictar las normas generales, y señalar en ellas los objetivos y criterios a los cuales debe sujetarse el Gobierno para los siguientes efectos: a) Organizar el crédito público; b) Regular el comercio exterior y señalar el régimen de cambio internacional, en concordancia con las funciones que la Constitución consagra para la Junta Directiva del Banco de la República; c) Modificar, por razones de política comercial los aranceles, tarifas y demás disposiciones concernientes al régimen de aduanas; d) Regular las actividades financiera, bursátil, aseguradora y cualquiera otra relacionada con el manejo, aprovechamiento e inversión de los recursos captados del público; e) Fijar el régimen salarial y prestacional de los empleados públicos, de los miembros del Congreso Nacional y la Fuerza Pública; f) Regular el régimen de prestaciones sociales mínimas de los trabajadores oficiales. Estas funciones en lo pertinente a prestaciones sociales son indelegables en las corporaciones públicas territoriales y éstas no podrán arrogárselas.

20. Crear los servicios administrativos y técnicos de las Cámaras. 21. Expedir las leyes de intervención económica, previstas en el artículo 334, las cuales deberán precisar sus fines y alcances y los límites a la libertad económica.

22. Expedir las leyes relacionadas con el Banco de la República y con las funciones que compete desempeñar a su Junta Directiva.

23. Expedir las leyes que regirán el ejercicio de las funciones públicas y la prestación de los servicios públicos.

24. Regular el régimen de propiedad industrial, patentes y marcas y las otras formas de propiedad intelectual.

25. Unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República. Compete al Congreso expedir el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y en especial de la Administración Nacional.

VI. MARCO LEGAL



Mediante la Ley 1450 de 2011 en su artículo 86, se generó la primera normatividad y/o regulación frente al tema de los comparendos electrónicos o detección de infracciones de tránsito por medios electrónicos, el cual dice a la letra:

“Artículo 86. Detección de infracciones de tránsito por medios tecnológicos. Derogado por el art. 15, Ley 1843 de 2017. En los eventos en que se empleen medios técnicos o tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito o transporte, las autoridades competentes deberán vincular al trámite contravencional o procedimiento administrativo sancionatorio, al propietario del vehículo, de acuerdo con lo establecido en el Código Nacional de Tránsito.

Si se tratare de un vehículo particular, serán solidariamente responsables frente al pago de las multas, el propietario y el conductor del vehículo. No obstante lo anterior, tratándose de vehículos dados en leasing, en arrendamiento sin opción de compra y/o en operaciones de renting, serán solidariamente responsables de la infracción el conductor y el locatario o arrendatario.

NOTA: Declarado EXEQUIBLE mediante el art. 1, Sentencia de la Corte Constitucional C-363 de 2012

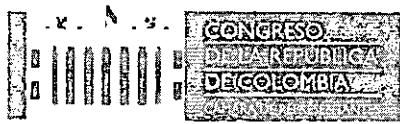
Posteriormente y con el artículo 15 de la Ley 1843 de 2017, se derogó la anterior norma respecto de las Detecciones de infracciones de tránsito por medios tecnológicos, pero en su demás articulado, nuevamente se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones.

De igual forma, el inciso segundo del artículo 1 de la referida Ley, indica que **“se entenderá por sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos a todas las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, de que trata el parágrafo 2o del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre.”**

En cuanto a lo que indica el Decreto Ley 2106 de 2019 en el artículo 109 el cual modifica el artículo 2 de la Ley 1843 de 2010, se definen los criterios para la correcta puesta en funcionamiento y marcha de los medios electrónicos para recaudar las pruebas que permitan establecer una posible infracción a las normas de tránsito y de esa manera iniciar el proceso sancionatorio, para lo cual la norma reza:

“ARTÍCULO 2. Criterios para la instalación y puesta en operación. Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas 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.

Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia 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.

PARÁGRAFO . Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento.

PARÁGRAFO TRANSITORIO. La autorización de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos por parte de Agencia Nacional de Seguridad Vial entrará a operar en un plazo de ciento ochenta (180) días, contados a partir de la entrada en vigencia del presente decreto ley.

Las solicitudes de autorización que se presenten durante el periodo de transición serán tramitadas por el Ministerio de Transporte, hasta su culminación, bajo la normativa vigente al momento de su radicación.”

Frente a lo que tiene que ver con estos sistemas de ayudas tecnológicas para lograr una evasión de la adquisición de la póliza del SOAT, la Ley 2161 de 2021 indica que por estos medios también pueden detectarse presuntas infracciones a las normas de tránsito, especialmente frente a la circulación de vehículos que no tengan vigente la póliza del SOAT, entre otros, como el certificado de revisión técnico mecánica que también debe estar vigente para vehículos que se encuentren en circulación por las vías nacionales.

Por su parte, la Ley 2294 de 2023 (Plan Nacional de Desarrollo) complementa la anterior Ley 2161 de 2021, que indica que *“La Agencia Nacional de Seguridad Vial definirá las tecnologías que permitan fortalecer el control, con énfasis en la capacidad de detección de infracciones, para la imposición de órdenes de comparendo por no contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-, y/o revisión técnico mecánica y emisión de gases contaminantes, y en coordinación con cada entidad territorial, implementará dichas tecnologías, de conformidad con la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte.”*

De otro lado, la Resolución No. 4247 del 2020 emitida por el Ministerio de Transporte indica en el inciso segundo del artículo 2, que las autoridades de control operativo podrán implementar las ayudas tecnológicas para elaborar los informes únicos de infracciones al transporte, con el fin de que sean tenidas en cuenta al momento de las investigaciones administrativas para la imposición de sanciones por contravenir las normas de tránsito.

Por último, la Resolución No. 20203040011245 de 2020 y también emitida por el Ministerio de Transporte, fija los criterios para la instalación y operación de los Sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito (SAST), tal y como lo disponen las normativas anteriores.

VII. FUNDAMENTOS JURISPRUDENCIALES



Para dar un contexto jurisprudencial nos realizamos los siguientes interrogantes.

¿Los SAST son inconstitucionales?

No. De conformidad con la sentencia C-038 de 2020, el uso de SAST para la detección de infracciones de tránsito es constitucional. Si bien, a través de dicha sentencia, la Corte Constitucional declaró inexecutable la responsabilidad solidaria en materia sancionatoria entre el propietario y el conductor de vehículos de servicio particular, aclara también que «esta decisión no implica la inconstitucionalidad del sistema de detección automática de infracciones de tránsito y se predica, únicamente, de la responsabilidad solidaria en materia sancionatoria prevista en la norma bajo control de constitucionalidad». Es pertinente recordar que la solidaridad en multas derivadas de infracciones de tránsito cometidas en la prestación del servicio de transporte público sigue vigente. Así las cosas, el artículo 93-1 del Código Nacional de Tránsito fue declarado executable en la sentencia C-089 de 2011, en la cual, la Corte Constitucional concluye que el propietario del vehículo automotor y la empresa a la cual esté vinculado dicho vehículo estarán obligados solidariamente a pagar la multa en aquellas infracciones imputables a los propietarios o a las empresas.

(Corte Constitucional. Sentencia C-038, 2020)

¿Aún existe solidaridad entre el propietario del vehículo y su conductor?

La Corte Constitucional declaró inconstitucional la norma que establecía responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor, para las infracciones cometidas en vehículos particulares. Por lo tanto, se podrá imputar la multa a quien reconoció la infracción o quien se le demuestre que cometió la infracción de tránsito. Entonces, los organismos de tránsito pueden utilizar la evidencia recaudada con los SAST, citar al propietario a la comparecencia, y acudir a otros medios probatorios que identifiquen como oportunos e idóneos para aclarar la situación, y así identificar si procede la imposición de la multa.

Durante el trámite de la sentencia C-038 de 2020, recibieron oportunamente escritos de intervención, dentro de los cuales citamos los escritos de solicitud de inexecutable,

“Solicitud de inexecutable. Algunos intervinientes sostienen que: (i) la norma prevé una responsabilidad objetiva derivada de la propiedad del vehículo, que implica responder por el hecho de terceros; (ii) la responsabilidad objetiva es inconstitucional, porque contraría la presunción de inocencia y los principios de culpabilidad o responsabilidad; (iii) la solidaridad invierte la carga de la prueba, porque obliga al propietario a probar que no fue él quien cometió la infracción, pero esta prueba sería inconducente y una negación indefinida, porque la norma ni siquiera obliga al Estado a demostrar el nexo causal entre la infracción y el propietario y lo hace responsable por el simple hecho de ser el propietario; (iv) vincular al propietario al procedimiento no es inconstitucional, pero sí disponer que una vez vinculado, será él quien debe pagar la multa, a pesar de no ser culpable; (v) la única defensa del propietario consistiría en demostrar que no es él el dueño del vehículo o que fue hurtado; (vi) la norma genera inseguridad jurídica, porque contradice el artículo 129 de la Ley 769 de 2002, que dispone que las multas no podrán imponerse a persona distinta a quien cometió la infracción;

(vii) la norma no exige que exista un vínculo jurídico entre el conductor y el propietario del vehículo que justifique la responsabilidad y no basta con ser propietario del vehículo; (viii) la norma no delimita respecto de qué se predica la solidaridad y, por lo tanto, podría referirse no únicamente a la multa, sino también a la suspensión de la licencia de conducción; (ix) se desconoce la presunción de inocencia, porque se establece que el propietario es responsable desde su vinculación al procedimiento, aun antes de haberlo oído; (x) la responsabilidad solidaria del propietario es ilógica en casos en los que el mismo es una persona jurídica o un patrimonio autónomo, porque éstos no pudieron haber cometido la infracción y la norma genera el incentivo adverso de cometer infracciones, con la tranquilidad de que sería la persona jurídica o el patrimonio autónomo quien respondería; (xi) la responsabilidad por el hecho de otro desconoce las finalidades reeducativas y de seguridad de las sanciones de tránsito; (xii) si bien la materia de tránsito ha sido considerada como una de aquellas donde excepcionalmente se acepta la responsabilidad objetiva, incluso en estos casos lo mínimo que se requiere es que se identifique al infractor, lo que no exige la norma y permite, entonces, responder por un hecho ajeno; (xiii) la identificación del infractor es una garantía no susceptible de modulación o limitación.”

(Corte Constitucional. Sentencia C-038, 2020)

Continuando con la sentencia C- 038 de 2020, uno de los análisis de corte fue frente al **derecho a la defensa**, para lo cual la corte dispone lo siguiente:

“considera la Sala Plena que aunque el propietario podrá ejercer formalmente los derechos propios de la defensa: la posibilidad de ser oído, de actuar directamente o mediante un apoderado, de aportar y solicitar pruebas y controvertir las allegadas al proceso y a ejercer los recursos legalmente previstos, en realidad, sin exigir imputabilidad personal para hacer exigible la obligación, el derecho a la defensa del propietario del vehículo se encuentra sustancialmente limitado, porque, a más de no exigir que sea el Estado quien demuestre que fue él quien cometió la infracción y que lo hizo de manera culpable – carga de la prueba del Estado en virtud de la presunción de inocencia-, se excluye, de los medios de defensa posibles, la prueba dirigida a demostrar que no fue él quien cometió la infracción. Igualmente, el Legislador, en la norma bajo control, no determinó cuáles serían las causales de exoneración del propietario respecto de la solidaridad legalmente establecida. En este sentido, ante la ausencia de exigencia de imputabilidad personal, el derecho a la defensa efectiva se encuentra vulnerado y la vinculación formal al proceso no es suficiente para garantizar el derecho fundamental al debido proceso, en su componente de derecho a la defensa”.

(Corte Constitucional. Sentencia C-038, 2020)

Es claro que la sentencia C-038 de 2021 (i) precisó el alcance del principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria, como garantía imprescindible frente al ejercicio del poder punitivo estatal; y (ii) concluyó que la solidaridad prevista en la legislación civil no es plenamente aplicable a las sanciones impuestas por el Estado. En consecuencia, (iii) solo es posible atribuir responsabilidad en materia sancionatoria administrativa si se garantiza el debido proceso de los obligados y se prueba la imputación personal de la infracción, “lo que implica demostrar que la infracción fue cometida por aquel a quien la ley le atribuye responsabilidad solidaria



o participó de alguna manera efectiva en su realización; y demostrar que la infracción fue cometida de manera culpable, es decir, sin que sea factible una forma de responsabilidad objetiva”.

Por otra parte en el 2022, en medio de su función constitucional y legal de aclaración de un derecho constitucional, la Corte Constitucional expide la Sentencia C-321 de 2022, en la cual, reafirma la sentencia C-038 de 2020, es decir que sigue inalterada la prohibición de establecer una responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor, por concepto de las contravenciones de tránsito detectadas por el sistema de ayudas tecnológicas, pero excluye las sanciones, además, desarrolla los deberes y responsabilidades que recaen en los propietarios de vehículos, las cuales surgen del derecho a la propiedad.

La Corte Constitucional realiza una aclaración importante en la sentencia C-038 de 2020, toda vez que si bien admite que en algunas ocasiones excepcionales y bajo estrictas condiciones, la jurisprudencia constitucional ha admitido la responsabilidad objetiva en materia sancionatoria, la existencia de una responsabilidad subjetiva o por culpa o dolo ha sido exigida como condición de la constitucionalidad de la solidaridad en lo sancionatorio, es decir que no se puede sancionar a una persona bajo la perspectiva de la responsabilidad objetiva, sino que se debe hacer especial observancia en la responsabilidad subjetiva, en pocas palabras, la Corte señala que la norma exigiría que la entidad administrativa demuestre la culpabilidad del propietario del vehículo, incluso si este es una persona jurídica.

Como se mencionó, el efectivo cumplimiento de las obligaciones especificadas en la disposición *sub examine* impuestas a los propietarios de los vehículos, en algunos casos están bajo el control directo de los propietarios y otras no. Veamos:

Contenido de la obligación	Acciones que se deben ejecutar para dar cumplimiento a la obligación	¿El propietario del vehículo tiene el control del resultado?	Tipo de obligación
El propietario del vehículo debe velar porque este circule habiendo adquirido el SOAT	Comprar el SOAT y renovarlo periódicamente antes del vencimiento	Sí	Obligación de resultado y <i>propter rem</i>

<p>El propietario del vehículo debe velar porque este circule habiendo realizado la revisión técnico-mecánica en los plazos previstos por la ley</p>	<p>Asegurarse de que el vehículo haya aprobado la revisión técnico-mecánica, así como renovar el permiso en los planos que dispone la ley.</p>	<p>Sí</p>	<p>Obligación de resultado y <i>propter rem</i></p>
<p>El propietario del vehículo debe velar porque este circule por lugares y en horarios que estén permitidos</p>	<p>Si el vehículo se encuentra bajo la custodia del propietario: transitar por lugares y en horarios que estén permitidos</p>	<p>Sí</p>	<p>Obligación de resultado y <i>propter rem</i></p>
	<p>Si el vehículo está fuera de la custodia del propietario: verificar que el conductor cuente con las capacidades técnicas y teóricas, así como con los permisos exigidos por la ley para conducir, exigir al conductor que circule con el vehículo por lugares y en horarios que están permitidos, y que responda por las infracciones de tránsito que este cometa.</p>	<p>No</p>	<p>Obligación de medio</p>
<p>El propietario del vehículo debe velar porque este circule sin exceder los</p>	<p>Si el vehículo se encuentra bajo la custodia del propietario: No exceder los límites de velocidad permitidos</p>	<p>Sí</p>	<p>Obligación de resultado y <i>propter rem</i></p>



límites de velocidad permitidos	Si el vehículo está fuera de la custodia del propietario: verificar que el conductor cuente con las capacidades técnicas y teóricas, así como con los permisos exigidos por la ley para conducir, exigir al conductor que circule con el vehículo por lugares y en horarios que están permitidos, y que responda por las infracciones de tránsito que este cometa.	No	Obligación de medio
El propietario del vehículo debe velar porque este circule respetando la luz roja del semáforo	Si el vehículo se encuentra bajo la custodia del propietario Respetar la luz roja del semáforo	Sí	Obligación de resultado y <i>propter rem</i>
	Si el vehículo esta fuera de la custodia del propietario: verificar que el conductor cuente con las capacidades técnicas y teóricas, así como con los permisos exigidos por la ley para conducir, exigir al conductor que circule con el vehículo por lugares y en horarios que están permitidos, y que responda por las infracciones de tránsito que este cometa.	No	Obligación de medio

Así pues, la obligación en cabeza de los propietarios de velar porque el vehículo de su propiedad circule dando cumplimiento a las normas señaladas de tránsito, es una obligación *propter rem*. En el caso de adquirir y mantener el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y de efectuar la revisión técnico- mecánica en el plazo estipulado en la ley, claramente se trata de una obligación de resultado que deberá cumplir el propietario por el solo hecho de ser el titular del derecho real del vehículo. Por su parte, en lo relativo a cumplir con las normas tránsito, es necesario distinguir dos escenarios; el primero, cuando el vehículo está bajo la custodia del propietario y el segundo, cuando el vehículo es conducido por un tercero. En el primer caso se puede considerar que también se trata de obligaciones que surgen por el solo hecho de ser el propietario y que, por



ende, tienen una naturaleza de obligaciones de resultado. Empero, puede entenderse que razonablemente se trata de una obligación de medio, cuando el vehículo no está bajo la custodia del propietario (segundo evento), como cuando este voluntariamente lo presta a un tercero. En estos casos, el propietario cuenta con una serie de conductas a su alcance para "velar" porque el vehículo circule dando cumplimiento a esas condiciones, como exigir a quién conducirá el vehículo que se haga responsable por el cumplimiento de las normas de tránsito, y que responda ante la autoridad administrativa en caso de la comisión de una infracción, verificar que el conductor cuente con las capacidades técnicas y teóricas, así como con los permisos exigidos por la ley para conducir, y exigir al conductor que circule con el vehículo por lugares y en horarios que están permitidos, entre otras cosas.

VIII. IMPACTO FISCAL

Respecto al impacto fiscal que podría tener la presente iniciativa legislativa, es preciso indicar que de acuerdo con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 334 de la Constitución Política, todo proyecto de ley que genere un impacto fiscal debe estar acompañado de una estimación de ese impacto y debe ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

En el caso concreto de este proyecto de ley, luego de un cuidadoso análisis se concluye que su implementación no generaría un impacto fiscal adverso, por cuanto no plantea la creación o aumento de obligaciones específicas de gasto público para el Estado ni tampoco la reducción de sus ingresos.

Por el contrario, según un estudio del Centro Nacional de Consultoría (2022), al brindar mayor seguridad jurídica a los micro y pequeños establecimientos comerciales minoristas, se esperaría un incremento de la actividad económica formal en este sector, lo que aumentaría el recaudo tributario por concepto de impuestos, tasas y contribuciones a la seguridad social.

IX. CONFLICTO DE INTERÉS

El artículo 183 de la Constitución Política consagra a los conflictos de interés como causal de pérdida de investidura. Igualmente, el artículo 286 de la Ley 5 de 1992 establece el régimen de conflicto de interés de los congresistas.

De conformidad con la jurisprudencia del Consejo de Estado y la Corte Constitucional, para que se configure el conflicto de intereses como causal de pérdida de investidura deben presentarse las siguientes condiciones o supuestos:

1. *Que exista un interés directo, particular y actual: moral o económico.*
2. *Que el congresista no manifieste su impedimento a pesar de que exista un interés directo en la decisión que se ha de tomar.*
3. *Que el congresista no haya sido separado del asunto mediante recusación.*
4. *Que el congresista haya participado en los debates y/o haya votado.*
5. *Que la participación del congresista se haya producido en relación con el trámite de leyes o de cualquier otro asunto sometido a su conocimiento.*



En cuanto al concepto del interés del congresista que puede entrar en conflicto con el interés público, la Sala ha explicado que el mismo debe ser entendido como *“una razón subjetiva que torna parcial al funcionario y que lo inhabilita para aproximarse al proceso de toma de decisiones con la ecuanimidad, la ponderación y el desinterés que la norma moral y la norma legal exigen”* y como *“el provecho, conveniencia o utilidad que, atendidas sus circunstancias, derivarían el congresista o los suyos de la decisión que pudiera tomarse en el asunto”* (Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, sentencia del 30 de junio de 2017).

De acuerdo a la Sentencia SU-379 de 2017, no basta con la acreditación del factor objetivo del conflicto de intereses, esto es, que haya una relación de consanguinidad entre el congresista y el pariente que pueda percibir un eventual beneficio. Deben ser dotadas de contenido de acuerdo a las circunstancias específicas del caso concreto.

La Sala Plena del Consejo de Estado en sentencia del 17 de octubre de 2000 afirmó lo siguiente frente a la pérdida de investidura de los Congresistas por violar el régimen de conflicto de intereses:

“El interés consiste en el provecho, conveniencia o utilidad que, atendidas sus circunstancias, derivarían el congresista o los suyos de la decisión que pudiera tomarse en el asunto. Así, no se encuentra en situación de conflicto de intereses el congresista que apoye o patrocine el proyecto que, de alguna manera, redundaría en su perjuicio o haría más gravosa su situación o la de los suyos, o se oponga al proyecto que de algún modo les fuera provechoso. En ese sentido restringido ha de entenderse el artículo 286 de la ley 5.ª de 1991, pues nadie tendría interés en su propio perjuicio, y de lo que trata es de preservar la rectitud de la conducta de los congresistas, que deben actuar siempre consultando la justicia y el bien común, como manda el artículo 133 de la Constitución. Por eso, se repite, la situación de conflicto resulta de la conducta del congresista en cada caso, atendidas la materia de que se trate y las circunstancias del congresista y los suyos (...)”

Teniendo en cuenta lo anterior, con relación al presente proyecto de ley, no es posible delimitar de forma exhaustiva los posibles casos de conflictos de interés que se pueden presentar con relación al establecimiento de medidas tendientes a la consolidación de los sistemas de trazabilidad e identificación animal como un instrumento para la lucha contra la deforestación., sin perjuicio de que se deban acreditar los mencionados requisitos de la jurisprudencia, para cada caso concreto.

En el presente Proyecto de Ley se pueden llegar a presentar Conflictos de Interés cuando los congresistas, su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, tengan relaciones, comerciales, accionarias o económicas, en general, con sociedades en cuyo objeto social se incluya el desarrollo de actividades relacionadas con la ganadería.

Se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la ley 5 de 1992 modificado por la ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales.



X. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS


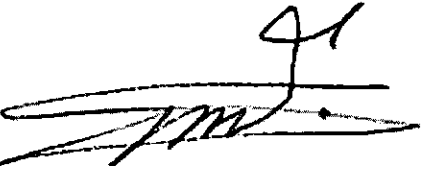
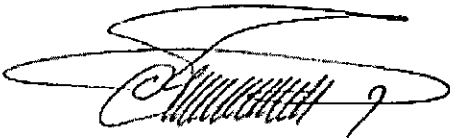


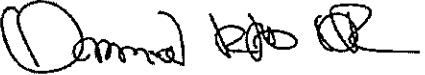
Corte Constitucional, Bogotá, D. C., seis (6) de febrero de dos mil veinte (2020). Sentencia C-038/2020. <https://www.corteconstitucional.gov.co/Relatoria/2020/C-038-20.htm>

Corte Constitucional, Bogotá D.C., catorce (14) de septiembre de dos mil veintidós (2022). Sentencia C-321/2022. <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2022/C-321-22.htm>

De los honorables congresistas,

 Eduard Sarmiento Hidalgo	 Julio Elías Viced Senador
 ERICK VELASCO BURBANO Representante a la Cámara por Nariño Pacto Histórico	 ORLANDO CASTILLO ADVINCULA REPRESENTANTE A LA CÁMARA CITREP 9 PACIFICO MEDIO
 DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ Representante a la Cámara por Antioquia Pacto Histórico	 OLGA LUCIA VELASQUEZ NIETO Representante a la cámara por Bogotá Partido Alianza Verde



 <p>HERÁCLITO LANDÍNEZ SUÁREZ Representante a la Cámara Pacto Histórico</p>	 <p>PEDRO BARACUTAO GARCIA OSPINA Representante a la Cámara Partido COMUNES – Pacto Histórico</p>
 <p>ERMES EVELIO PETE VIVAS Representante a la Cámara por el Cauca Pacto Histórico - MAIS</p>	 <p>Julian Gallo Cubillos Senador de la República Partido Comunes</p>
 <p>PIEDAD CORREAL RUBIANO Representante a la Cámara.</p>	 <p>OMAR DE JESUS RESTREPO CORREA Senador de la República Partido Comunes</p>



<p><i>Susana Gómez C.</i></p> <p>SUSANA GOMEZ CASTAÑO REPRESENTANTE A LA CAMARA DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA PACTO HISTÓRICO</p>	
---	--

SENADO DE LA REPUBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 03 del mes sep (bre) del año 2024

se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº. 220 Acto Legislativo N°. _____, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales

por: H.S. Julio Elias Vidal, Julian Gallo Cubillas, H.R. Eduard Sarmiento Hidalgo, Juan Pablo Salazar Rivera, Erick Velasco Burbano, Maria del Mar Piñero Carrea, Orlando Estillo Advincula y otros congresistas

SECRETARIO GENERAL