



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXV - N° 125

Bogotá, D. C., martes, 5 de abril de 2016

EDICIÓN DE 14 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 219 DE 2016 CÁMARA

por la cual se modifica el artículo 49 de la Ley 191 de 1995.

Bogotá, D. C., abril 5 de 2016

Señor

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

Secretario General

Cámara de Representantes

Capitolio Nacional

Ciudad

Asunto: Radicación Proyecto de ley número 219 de 2016 Cámara, por la cual se modifica el artículo 49 de la Ley 191 de 1995.

Respetado Secretario:

Reciba un cordial saludo. De conformidad con lo estipulado en los artículos 139 y 140 de la Ley 5ª de 1992 presentamos a consideración de la Cámara de Representantes el Proyecto de ley número 219 de 2016 Cámara, por la cual se modifica el artículo 49 de la Ley 191 de 1995, iniciativa legislativa que cumple las disposiciones correspondientes al orden en la redacción del proyecto consagradas en el artículo 145 de la citada ley.

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

Del señor Secretario General,

CHRISTIAN JOSÉ MORENO VILLAMIZAR
Representante a la Cámara

ALFREDO DELUQUE ZULETA
Representante a la Cámara

ALEJANDRO CARLOS CHACÓN
Representante a la Cámara

ANTENOR DURÁN CARRILLO
Representante a la Cámara

Oficina 430 - 431B Edificio Nido del Congreso
RIP - CESAP
Teléfono: 3823333
E-mail: christian.morgo@camara.gov.co

PARTE DISPOSITIVA

PROYECTO DE LEY NÚMERO 219 DE 2016 CÁMARA

por la cual se modifica el artículo 49 de la Ley 191 de 1995.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley pretende modificar el artículo 49 de la Ley 191 de 1995, autorizando a las Asambleas de los Departamentos de Frontera para que ordenen nuevamente la emisión de estampillas “Pro-desarrollo fronterizo”, hasta por la suma de doscientos mil millones de pesos.

Artículo 2º. El artículo 49 de la Ley 191 de 1995 quedará así:

Artículo 49. Autorízase a las Asambleas de los Departamentos de Frontera para que ordenen la emisión de estampillas “Pro-desarrollo fronterizo”, hasta por la suma de doscientos mil millones de pesos cada una. Estos departamentos podrán a través de sus asambleas ordenar la emisión hasta por doscientos mil millones de pesos adicionales cuando habiendo hecho la emisión inicial, los planes de inversiones en los sectores autorizados demanden mayores recursos para su financiación.

El producido se destinará a financiar el plan de inversiones en las Zonas de Frontera de los respectivos departamentos en materia de: desarrollo de la primera infancia y adolescencia, en especial para combatir la desnutrición; infraestructura de transporte; infraestructura, formación y dotación en educación básica, media, técnica y superior; preservación del medio ambiente; investigación y estudios en asuntos fronterizos; agua potable y saneamiento básico, bibliotecas departamentales; proyectos derivados de los convenios de cooperación e integración y desarrollo del sector agropecuario.

Parágrafo 1º. Las Asambleas Departamentales podrán autorizar la sustitución de la estampilla física por otro sistema de recaudo del gravamen que permi-

ta cumplir con seguridad y eficacia el objeto de esta Ley; determinarán las características y todos los demás asuntos referentes al uso obligatorio de las estampillas en las actividades y operaciones que se realicen en el departamento y en los municipios del mismo, de lo cual se dará información al Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Parágrafo 2º. Facúltense a los Concejos Municipales de los Departamentos Fronterizos para que previa autorización de la Asamblea del Departamento, hagan obligatorio el uso de la estampilla “Pro desarrollo fronterizo” que por esta ley se autoriza.

Parágrafo 3º. No se podrá gravar con la presente estampilla, los licores producidos en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo respectivas, ni las cervezas de producción nacional consumidas en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo.

Artículo 3º. Derogatorias y vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las demás disposiciones que le sean contrarias.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Definición

La Ley 191 de 1994, define las zonas de frontera como: “*Aquellos municipios, corregimientos especiales de los Departamentos Fronterizos, colindantes con los límites de la República de Colombia, y aquellos en cuyas actividades económicas y sociales se advierte la influencia directa del fenómeno fronterizo*”.

Por su parte, la Corte Constitucional de Colombia, en Sentencia C-076 de 1997, hizo hincapié en sus condiciones específicas al definir las como “*aquellos lugares donde sus habitantes viven una realidad diferente a la de los demás sectores nacionales, en virtud de la vecindad con los países limítrofes, lo cual influye notablemente en sus actividades culturales, el intercambio de bienes y servicios, la circulación de personas y vehículos y genera por las circunstancias mencionadas, la libre circulación de monedas con la incidencia que ello conlleva en la economía regional*”.

Entonces, los departamentos y municipios de frontera son espacios geográficos estratégicos para la consolidación de nuevos polos de desarrollo que permiten superar las problemáticas delictivas desde y hacia los países vecinos a los cuales hace referencia la definición realizada por la Corte, al tiempo que contribuyen a posicionar los límites internacionales como factor dinamizador de las relaciones económicas y políticas del país. En este sentido, el proyecto de ley busca re-

saltar el valor central que tienen las fronteras para el país tanto en términos de desarrollo territorial, integración y convergencia regional, reconociendo con esto la relevancia de los recursos que con ocasión a la ley le fueron asignados a los departamentos fronterizos que permitiera avanzar en procesos de infraestructura, sociales, culturales y económicos.

1. Marco Normativo

Con anterioridad a la Constitución Política de 1991, la más destacable norma sobre los asuntos fronterizos del país fue el Decreto número 3448 de 1983¹, expedido en uso de las facultades concedidas al Ejecutivo por la Ley 10 del mismo año, mediante el cual se promulgó un estatuto especial para la promoción de las regiones fronterizas. Ciertamente el Decreto número 3448 tuvo un gran avance hacia la política de desarrollo fronterizo, así como para la práctica de la planeación territorial.

La Constitución Política de 1991, definió la visión del Estado respecto a las zonas de frontera, reconociendo la particularidad y la diversidad de esos territorios, sin perjuicio de la unidad nacional². La Carta abordó temas como el desarrollo de las comunidades fronterizas³, la conservación de las áreas protegidas fronterizas⁴, el mandato de crear regímenes especiales para estos territorios⁵ y resaltó la integración regional como uno de los objetivos centrales del Estado colombiano⁶.

Posteriormente, la Ley 191 de 1995 “*por medio de la cual se dictaron disposiciones sobre zonas de frontera*”, estableció un régimen especial para las zonas de fronteras con miras a promover y facilitar su desarrollo económico, social, científico y cultural. Entre sus propósitos se destacan: (i) la integración de Colombia con los países vecinos, el aprovechamiento y preservación sostenible de los recursos naturales; (ii) el fortalecimiento institucional de las entidades territoriales fronterizas; y (iii) la intención de mejorar la calidad de vida de los grupos étnicos de frontera.

De igual forma, dicha ley estableció incentivos tributarios, arancelarios y cambiarios para estimular el desarrollo económico de las regiones fronterizas, especialmente, en las denominadas Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo. Entre otros instrumentos se creó “**La Estampilla Pro Desarrollo Fronterizo**”.

La Ley 191 de 1995 se expidió en desarrollo de los artículos 285, 289 y 337 de la Constitución Política, con el objeto de establecer un régimen especial para las Zonas de Frontera, con el fin de promover y facilitar su desarrollo económico, social, científico, tecnológico y cultural (artículo 1º). Dichas normas constitucionales prevén:

Artículo 286. *Son entidades territoriales los departamentos, los distritos, los municipios y los territorios indígenas.*

Artículo 289. *Por mandato de la ley, los departamentos y municipios ubicados en zonas fronterizas podrán adelantar directamente con la entidad territorial limítrofe del país vecino, de igual nivel, programas de cooperación e integración, dirigidos a fomentar el desarrollo comunitario, la prestación de servicios públicos y la preservación del ambiente.*

1 “por el cual se establece un estatuto especial para las zonas fronterizas, se otorgan estímulos e incentivos para su desarrollo y se dictan otras disposiciones”.

2 Ver en especial, artículos 80, 289 y 337 de la Constitución Política de Colombia de 1991.

3 Constitución Política de Colombia. Artículo 289.

4 *Ibíd.* Artículo 80.

5 *Ibíd.* Artículo 337.

6 *Ibíd.* Artículos 9º y 227.

Artículo 337. La ley podrá establecer para las zonas de frontera, terrestres y marítimas, normas especiales en materias económicas y sociales tendientes a promover su desarrollo.

El Plan Nacional de Desarrollo “Prosperidad para Todos 2010-2014” proyectó una instancia especializada para la gestión migratoria (regulando positivamente las dinámicas asociadas en frontera), lo cual se concretó con la creación de la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia mediante Decreto número 4062 de 2011, establecida como organismo civil de seguridad adscrito al Ministerio de Relaciones Exteriores.

Finalmente, el Plan de Desarrollo “**Todos por un Nuevo País**”, 2014-2018, establece en el Capítulo VII estrategia territorial: ejes articuladores del Desarrollo y prioridades para la Gestión territorial:

Artículo 181. Mecanismos estratégicos nacionales, binacionales o multilaterales. *Como parte del desarrollo de mecanismos nacionales, binacionales o multilaterales que permitan la ejecución de programas, proyectos e iniciativas estratégicas para el desarrollo transfronterizo binacional o multilateral, el Gobierno nacional podrá constituir e implementar fondos públicos de carácter nacional, binacional o multilateral. Para el efecto ambos Estados podrán designar un organismo multilateral.*

Estos fondos no corresponderán a los descritos en el artículo 30 del Estatuto Orgánico de Presupuesto.

Parágrafo. *El organismo multilateral quedará facultado para gestionar, recibir y administrar recursos provenientes de diferentes fuentes, incluyendo recursos públicos o privados de origen nacional o internacional.*

Artículo 184. Implementación de los Centros Integrados de Servicio (SI) y modelo de operación en Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF), Centros Nacionales de Atención de Fronteras (CENAF) y pasos de frontera.

El Departamento Nacional de Planeación implementará los Centros Integrados de Servicio (SI) en los que harán presencia entidades del orden nacional, departamental y municipal, que adoptarán estándares que garanticen al ciudadano un trato amable, digno y eficiente. Así mismo, el modelo de operación y el funcionamiento de los Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) y de los Centros Nacionales de Atención de Fronteras (CENAF) será el establecido por el Programa Nacional de Servicio al Ciudadano del Departamento Nacional de Planeación, quien coordinará y articulará a las entidades que presten sus servicios en dichos centros.

Artículo 201. Programas y proyectos para el desarrollo y la integración fronteriza. *A partir del año 2016, cada ministerio, departamento administrativo y demás entidades del orden nacional, identificarán en el marco de sus competencias, los programas y proyectos específicos encaminados al desarrollo e integración de las regiones de fronteras. Dichos programas serán concertados con las entidades territoriales fronterizas del país.*

Artículo 258. Transferencia de zonas francas de frontera a entidades territoriales. *Con el propósito de incentivar el desarrollo industrial, el Ministerio de Comercio Industria y Turismo podrá transferir las zonas francas localizadas en municipios de frontera a los entes territoriales donde ellas se ubican.*

La conducción del sector le corresponde, actualmente, al Ministerio de Relaciones Exteriores, quien ejerce sus funciones principalmente a través del Vice-ministerio de Relaciones Exteriores, la Dirección de

Soberanía Territorial y Desarrollo Fronterizo y del Plan Fronteras para la Prosperidad (PFP).

Jurisprudencia sobre las estampillas

Las estampillas han sido definidas por la jurisprudencia del Consejo de Estado como tributos dentro de la especie de “tasas parafiscales”, en la medida en que participan de la naturaleza de las contribuciones parafiscales, pues constituyen un gravamen cuyo pago obligatorio deben realizar los usuarios de algunas operaciones o actividades que se realizan frente a organismos de carácter público; son de carácter excepcional en cuanto al sujeto pasivo del tributo; los recursos se revierten en beneficio de un sector específico; y están destinados a sufragar gastos en que incurran las entidades que desarrollan o prestan un servicio público, como función propia del Estado. La “tasa” si bien puede corresponder a la prestación directa de un servicio público, del cual es usuario el contribuyente que se beneficia efectivamente, caso en el cual se definen como tasas administrativas, también puede corresponder al beneficio potencial por la utilización de servicios de aprovechamiento común, como la educación, la salud, el deporte, la cultura, es decir, que el gravamen se revierte en beneficio social, caso en el cual se definen como tasas parafiscales que son las percibidas en beneficio de organismos públicos o privados, pero no por la prestación de un servicio propiamente dicho, sino por contener un carácter social.

Sobre la naturaleza de las estampillas la Sección Cuarta del Consejo de Estado, en sentencia de 5 de octubre de 2006, Expediente número 14527, con ponencia de la doctora Ligia López Díaz, precisó:

“... las estampillas, pertenecen a lo que se conoce como tasas parafiscales, pues son un gravamen que surge de la realización de un acto jurídico, cual es la suscripción de un contrato con el Departamento, que se causan sobre un hecho concreto y que por disposición legal tienen una destinación específica, cuyas características difieren de las que permiten identificar al impuesto indirecto”.

Jurisprudencia sobre el artículo 49 de la Ley 191 de 1995

Artículo 49. *Autorízase a las Asambleas de los Departamentos fronterizos para que ordenen la emisión de estampillas “Pro-desarrollo fronterizo”, hasta por la suma de cien mil millones de pesos cada una, cuyo producido se destinará a financiar el plan de inversiones en las Zonas de Frontera de los respectivos departamentos en materia de infraestructura de transporte; infraestructura y dotación en educación básica, media técnica y superior; preservación del medio ambiente; investigación y estudios en asuntos fronterizos; agua potable y saneamiento básico, bibliotecas departamental; proyecto derivados de los convenios de cooperación e integración y desarrollo del sector agropecuario”.*

La Corte Constitucional decidió la exequibilidad de la norma anteriormente transcrita y manifestó en Sentencia C-413 de 1996 lo siguiente:

“El artículo acusado, perteneciente a la Ley 191 de 1995, que tiene por objeto la regulación de diversos aspectos socio-económicos en lo relativo a las zonas de frontera, se limita a autorizar a las asambleas de los departamentos de las mismas para ordenar la emisión de estampillas cuyo producido se destinará a financiar el plan de inversiones en materia de infraestructura y dotación en educación básica, media, técnica y superior; preservación del medio ambiente; investigación y estudios en asuntos fronterizos; agua potable y saneamiento básico; bibliotecas departamentales; proyectos

derivados de los convenios de cooperación e integración y desarrollo del sector agropecuario.

Se trata, evidentemente, de un gravamen que no puede considerarse como nacional sino como departamental, aplicable en los departamentos fronterizos, dadas sus necesidades y características, de lo cual resulta, precisamente por respeto a la autonomía de las entidades territoriales en referencia, que el legislador no se viera precisado a definir él mismo todos los elementos del tributo autorizado, que habrá de cobrarse únicamente dentro de los respectivos territorios.

Ello explica no solamente el carácter generalísimo de las pautas trazadas sino la expresa remisión del párrafo 1º a las competencias de las asambleas, las que “determinarán las características y todos los demás asuntos referentes al uso obligatorio de las estampillas en las actividades y operaciones que se realicen en el Departamento y en los municipios del mismo, de lo cual se dará información al Ministerio de Hacienda y Crédito Público”.

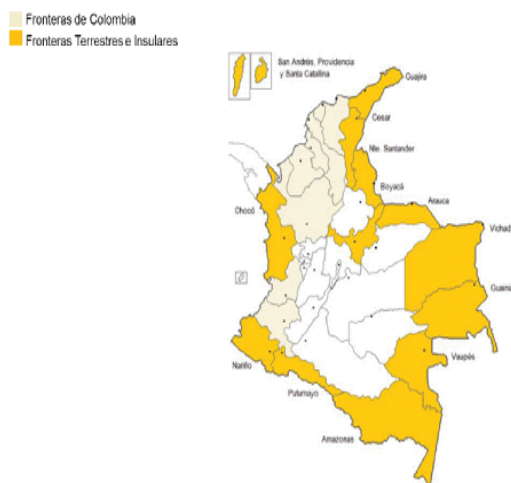
2. Fronteras

Colombia comparte frontera terrestre con cinco países: Venezuela (2.219 km), Brasil (1.645 km), Perú (1.626 km), Ecuador (586 km) y Panamá (266 km). En el caso marítimo, en los dos océanos, nos unen fronteras con: Costa Rica, Ecuador, Haití, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, República Dominicana y Venezuela (en proceso de delimitación).

Las fronteras terrestres, tienen 6.342 kilómetros de extensión y están conformadas por territorios limítrofes de los departamentos de Amazonas, Arauca, Boyacá, Cesar, Chocó, Guainía, La Guajira, Nariño, Norte de Santander, Putumayo, Vaupés y Vichada.

En términos de entidades territoriales del primer nivel, se observa que existen setenta y siete municipios fronterizos que se definen, de acuerdo a la normativa vigente, como aquellos que tienen la condición física de ser limítrofes o aquellos en cuyas actividades económicas y sociales se advierte la influencia directa del fenómeno fronterizo⁷.

Mapa 1. Departamentos fronterizos



Según las proyecciones del DANE para el año 2015, los doce departamentos con frontera terrestre cuentan con una población de 7.704.085 habitantes correspondiente al 16% de la población nacional.

En zona de frontera se asientan 53 pueblos indígenas, la población Raizal de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, las comunidades negras o población afrocolombiana, principalmente, en la frontera con Panamá y Ecuador, y la gran mayoría del pueblo Rom o Gitano en el área metropolitana de Cúcuta. Los resguardos indígenas constituyen el 27% del área territorial nacional y se ubican principalmente en 5 departamentos fronterizos (La Guajira, Vichada, Vaupés, Guainía y Amazonas).

Así mismo en zona de frontera se encuentran nueve (9) áreas protegidas del Sistema de Parques Nacionales: ocho (8) Parques Nacionales Naturales y una (1) Reserva Nacional Natural que ocupan un área de 4.690.028 ha del territorio Nacional y se ubican en 10 departamentos fronterizos que limitan con Venezuela, Brasil, Perú, Ecuador, Panamá y Nicaragua colindan con países del gran caribe.

Mapa 2. Áreas protegidas del Sistema Nacional de Áreas Protegidas Fronterizas



No obstante sus potencialidades, su diversidad cultural y étnica, y su favorable localización para el desarrollo económico, los departamentos y municipios fronterizos del país muestran índices de considerable rezago socioeconómico respecto al resto de la nación.

El PIB de los doce (12) departamentos de frontera terrestre en la estructura del PIB nacional para 2014p era de \$80,908 billones de pesos a precios constantes de 2005 equivale al 10,7% del producto interno bruto nacional.

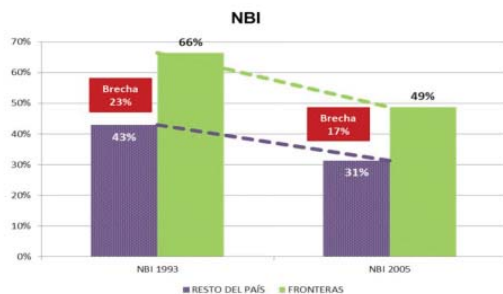
La tasa de desempleo en los departamentos fronterizos es mayor cinco puntos porcentuales frente a la media nacional, y la tasa de informalidad en el empleo asciende al 80%, que representa un veinte por ciento más que el promedio nacional.

Con respecto a indicadores sociales, los municipios fronterizos tienen un NBI promedio de 52,81% y los departamentos fronterizos uno de 47,75%, cuando el promedio nacional es de 27,78%. Esta situación es aún

7 Página 17, CONPES 3805.

más dramática cuando se observa que el NBI rural en los departamentos fronterizos es de 66,3%, mientras el nacional es de 42,8%. Es pertinente mencionar que ese indicador alcanza valores superiores al 80% en departamentos fronterizos como La Guajira, Guainía, Vaupés y Vichada (DANE, 2005).

Gráfico 1. Necesidades Básicas Insatisfechas.



Fuente: DANE.

Cuadro 1. Incidencia pobreza multidimensional⁸ para municipios fronterizos y sus departamentos

Departamento	Incidencia (H) municipios fronterizos	Incidencia (H) total departamento
San Andrés	39.8%	39.8%
Arauca	65.7%	65.2%
Norte de Santander	66.5%	72.7%
Cesar	69.5%	75.2%
Nariño	71.1%	76.9%
Guainía	75.6%	90.5%
La Guajira	76.1%	77.1%
Boyacá	78.8%	67.7%
Amazonas	79.3%	88.2%
Vaupés	82.6%	90.1%
Vichada	83.2%	84.9%
Putumayo	86.2%	77.9%
Choco	90.1%	91.3%

Adicionalmente, las zonas de frontera se encuentran afectadas por múltiples problemáticas derivadas de la presencia de actores armados ilegales y organizaciones criminales transnacionales que desarrollan actividades de narcotráfico y tráfico ilegal de armas y explosivos, minería criminal y explotación ilícita de recursos naturales (Ministerio de Defensa, 2011). Para la cual las bases del PND 2014-2018 plantea la siguiente estrategia:

Fortalecimiento del control, administración y seguridad en zonas de frontera: las zonas de frontera, vulnerables a complejas dinámicas socioeconómicas y de seguridad requieren de la atención de toda la institucionalidad del Estado colombiano, con una perspectiva de largo plazo, integral y sostenible. Para lograr lo anterior, la presente estrategia se enfocará en:

– Implementación de la Política Sectorial de Seguridad y Defensa Fronteriza.

⁸ Qué es el índice de Pobreza Multidimensional: El Índice de Pobreza Multidimensional (IPM) identifica múltiples carencias a nivel de los hogares y las personas en los ámbitos de la salud, la educación y el nivel de vida. Utiliza microdatos de encuestas de hogares, y, al contrario que el Índice de Desarrollo Humano ajustado por la Desigualdad, todos los indicadores necesarios para calcularlo deben extraerse de la misma encuesta. Cada miembro de una familia es clasificado como pobre o no pobre en función del número de carencias que experimenta su hogar. Estos datos se agregan (por ejemplo a nivel nacional) para conformar el indicador de la pobreza multidimensional.

– Incremento de la coordinación interinstitucional entre las instancias estatales con roles en el desarrollo socioeconómico y la seguridad en las zonas de frontera, en el marco de las respectivas competencias sectoriales señaladas en el documento CONPES 3805 Prosperidad para las Fronteras de Colombia.

– Fortalecimiento de las capacidades del cuerpo de guardacostas y la seguridad integral marítima con una adecuada gestión de riesgos.

– Implementación de programas de prevención de las problemáticas de criminalidad características de las zonas de fronteras tales como contrabando, tráfico de armas, trata de personas, secuestro, narcotráfico, hurto, homicidio y extorsión, entre otros.

La ANI y el Inviás serán las entidades encargadas de construir y mantener la infraestructura de pasos de frontera –Centros Binacionales de Atención en Frontera (Cebaf) o Centros Nacionales de Atención en Frontera (Cenaf)– de acuerdo con la viabilidad y en el marco de sus competencias, así: la ANI promoverá la construcción de la infraestructura fronteriza a través de APP, y el Inviás será el responsable de la construcción para los proyectos de obra pública. Una vez construida, las autoridades aduaneras, de inmigración, sanitarias, de seguridad binacionales, o la institucionalidad que plantee el Programa Nacional de Servicio al Ciudadano, comprometerán recursos de su presupuesto para la operación y la administración de las labores que le competen.

Recaudo de la Estampilla Pro Desarrollo Fronterizo

Las fronteras terrestres, tienen 6.342 kilómetros de extensión y están conformadas por territorios limítrofes de los departamentos de Amazonas, Arauca, Boyacá, Cesar, Chocó, Guainía, La Guajira, Nariño, Norte de Santander, Putumayo, Vaupés y Vichada.

En términos de entidades territoriales del primer nivel, se observa que existen setenta y siete municipios fronterizos que se definen, de acuerdo a la normativa vigente, como aquellos que tienen la condición física de ser limítrofes o aquellos en cuyas actividades económicas y sociales se advierte la influencia directa del fenómeno fronterizo. Otro gran número de municipios no se tiene lo que se conoce como “frontera viva”.

En la actualidad son varios los departamentos que están haciendo uso de la estampilla, regiones como La Guajira, Arauca y Norte de Santander, desde el año de 1996 están cobrando el tributo de acuerdo a sus correspondientes estatutos.

La estampilla significado para los departamentos fronterizos recursos que les han permitido ir mejorando las condiciones de recaudo, pero aún más, la inversión en áreas como: infraestructura de transporte; infraestructura y dotación en educación básica, media técnica y superior; preservación del medio ambiente; investigación y estudios en asuntos fronterizos; agua potable y saneamiento básico, bibliotecas departamentales; proyectos derivados de los convenios de cooperación e integración, desarrollo del sector agropecuario.

Se destacan en el recaudo los departamentos del Cesar, Norte Santander y La Guajira, este último ya superó el tope máximo del recaudo, por tanto no podrán volver a cobrar el tributo. Agudizando no solo la situación fiscal de este ente territorial, sino también el

del principal claustro universitario del departamento de La Guajira. Unos nueve mil millones de pesos dejará de recibir la Universidad por concepto de transferencias de los recursos de la Estampilla Pro-Desarrollo Fronterizo por parte del departamento.

El rector del alma mater, Carlos Robles Julio, manifestó su preocupación y dijo que: “No contar con estos recursos significa para la universidad, disminuir en gran porcentaje la inversión que la institución destina anualmente para el desarrollo de proyectos de investigación, salidas de campo de estudiantes y docentes, formación de alto nivel, inversión en tecnología, laboratorios y recorte de personal”.

Agregó que este gravamen es de vital importancia para el funcionamiento de la Universidad de La Gua-

jira que cuenta con más de 13 mil estudiantes que requieren una formación de calidad.

El caso particular del departamento del Cesar es de especial atención, toda vez que de seguir con el promedio del recaudo la estampilla llegará a su tope máximo en un poco más de un año.

Los departamentos de Boyacá y Nariño han certificado no estar cobrando la estampilla. No obstante, dejan claro la intención de iniciar los trámites correspondientes: “Sin embargo en la actual administración se ha advertido dicha circunstancia, la cual será objeto de estudio para eventuales reformas al Estatuto de Rentas del Departamento” Carlos Andrés Aranda Camacho, Director de Recaudo y Fiscalización de la Gobernación de Boyacá.

Recaudo de Estampilla Pro Desarrollo Fronterizo por Departamentos												
Año	Departamento											
	La Guajira	Cesar	Amazonas	Arauca	Boyacá	Chocó	Guainía	Nariño	Norte de Santander	Putumayo	Vaupés	Vichada
1996	493.432.360,00			89.127.771,00	N/C	S/D	S/D	N/C	128.906.174,00		S/D	S/D
1997	1.569.106.110,00			440.272.884,00	N/C	S/D	S/D	N/C	464.551.670,00		S/D	S/D
1998	1.374.848.000,00			235.200.064,00	N/C	S/D	S/D	N/C	595.567.432,00		S/D	S/D
1999	1.221.760.000,00	128.208.110,00		137.230.346,00	N/C	S/D	S/D	N/C	726.442.989,00		S/D	S/D
2000	1.514.133.136,00	239.590.099,00		264.525.963,00	N/C	S/D	S/D	N/C	808.562.172,00		S/D	S/D
2001	2.204.189.195,00	-		329.238.762,00	N/C	S/D	S/D	N/C	977.253.873,00		S/D	S/D
2002	2.436.857.913,00	189.352.979,00		331.815.859,00	N/C	S/D	S/D	N/C	985.564.439,00		S/D	S/D
2003	4.603.786.218,00	1.452.681.621,00		272.837.649,00	N/C	S/D	S/D	N/C	1.283.599.022,00	18.750.000,00	S/D	S/D
2004	4.284.060.341,00	728.486.831,00		143.921.860,00	N/C	S/D	S/D	N/C	1.424.386.896,00	174.308.750,00	S/D	S/D
2005	5.226.472.268,00	1.522.746.335,00		326.317.809,00	N/C	S/D	S/D	N/C	1.700.281.850,00	258.280.180,00	S/D	S/D
2006	6.505.940.519,00	3.130.121.657,00		559.209.471,00	N/C	S/D	S/D	N/C	2.005.991.758,00	193.955.642,00	S/D	S/D
2007	10.457.316.901,00	3.494.329.681,00		602.648.483,00	N/C	S/D	S/D	N/C	2.666.550.848,00	369.235.553,00	S/D	S/D
2008	14.056.707.743,00	3.749.116.123,00		312.830.697,00	N/C	S/D	S/D	N/C	4.013.091.928,00	236.304.202,00	S/D	S/D
2009	13.434.131.645,00	4.601.092.921,00		299.258.904,00	N/C	S/D	S/D	N/C	3.895.441.139,00	250.566.563,00	S/D	S/D
2010	14.521.604.127,00	6.116.856.385,00	1.268.474.955,00	528.141.718,00	N/C	S/D	S/D	N/C	2.303.474.960,00	166.804.527,00	S/D	S/D
2011	14.076.839.540,00	6.633.772.292,00	843.383.645,00	992.735.857,00	N/C	S/D	S/D	N/C	5.426.665.717,00	448.580.715,00	S/D	S/D
2012	21.910.225.440,00	3.171.847.542,00	199.800.007,00	714.044.436,00	N/C	S/D	S/D	N/C	7.053.014.711,00	186.729.183,00	S/D	S/D
2013	24.033.689.661,00	9.404.164.793,00	669.933.047,00	812.516.953,00	N/C	S/D	S/D	N/C	5.908.606.621,00	288.955.600,00	S/D	S/D
2014	24.964.688.229,00	17.634.368.910,00	1.693.755.229,00	1.686.178.790,00	N/C	S/D	S/D	N/C	7.213.093.538,00	424.520.500,00	S/D	S/D
2015	23.673.314.548,00	17.111.011.499,00	1.725.344.892,00	1.951.784.379,00	N/C	S/D	S/D	N/C	10.444.913.828,00	566.437.500,00	S/D	S/D
	192.563.103.894,00	79.307.747.778,00	6.400.691.775,00	11.029.838.655,00	-	-	-	-	60.025.961.565,00	3.583.428.915,00		

CÁMARA DE REPRESENTANTES SECRETARÍA GENERAL

El día 5 de abril de 2016 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de ley número 219 con su correspondiente exposición de motivos, por honorables

Representantes *Christian Moreno, Alfredo Deluque, Alejandro Chacón, Antenor Durán* y otros y honorables Representantes.

El Secretario General,
Jorge Humberto Mantilla Serrano.

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 116 DE 2015 CÁMARA

“por medio de la cual se establecen modificaciones al Código Nacional de Tránsito para uso de sistemas tecnológicos de fotodetección por parte de las autoridades de tránsito y garantizar el debido proceso administrativo para la imposición de multas de tránsito”.

Modificaciones en los artículos 129 y 137 y adición de un artículo en la Ley 769 de 2002.

Bogotá, D. C., 30 de marzo del 2016

Doctor

ATILANO ALONSO GIRALDO ARBOLEDA

Presidente Comisión Sexta Constitucional Permanente

Honorable Cámara de Representantes

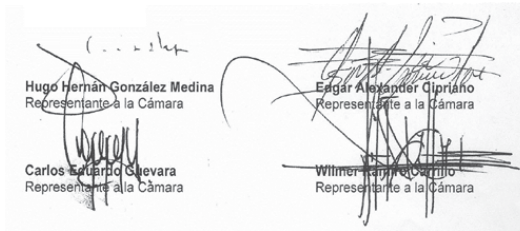
Ciudad

Referencia: Ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 116 del 2015 Cámara.

Respetado doctor Giraldo:

Cumpliendo la honrosa designación que nos hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, atentamente nos permitimos remitir el informe de ponencia y texto propuesto, para segundo debate del **Proyecto de ley número 116 de 2015 Cámara**, *“por medio de la cual se establecen modificaciones al Código Nacional de Tránsito para uso de sistemas tecnológicos de fotodetección por parte de las autoridades de tránsito y garantizar el debido proceso administrativo para la imposición de multas de tránsito”.* *Modificaciones en los artículos 129 y 137 y adición de un artículo en la Ley 769 de 2002.*

Quedamos atentos,



INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 116 DE 2015 CÁMARA

“por medio de la cual se establecen modificaciones al Código Nacional de Tránsito para uso de sistemas tecnológicos de fotodetección por parte de las autoridades de tránsito y garantizar el debido proceso administrativo para la imposición de multas de tránsito”.

Modificaciones en los artículos 129 y 137 y adición de un artículo en la Ley 769 de 2002.

1. Objeto del proyecto

El Proyecto de ley número 116 del 2015, tiene como objeto garantizar el debido proceso en la imposición de multas de tránsito, además de regular y optimizar los sistemas que se usan para imponer fotomultas en el país.

2. Antecedentes legislativos

El presente proyecto, recoge elementos de la iniciativa del Proyecto de ley número 218 de 2015, *por medio de la cual se adoptan modificaciones al Código Nacional de Tránsito para garantizar el debido proceso administrativo de tránsito en la imposición de comparendos electrónicos. En los artículos 129 y 137 de la Ley 769 del 2002 y artículo 22 de la ley 1383 de 2010 y se dictan otras disposiciones* de autoría del honorable Representante Alfredo Ape Cuello, cuyo objeto era garantizar a los ciudadanos el debido proceso en la imposición de multas de tránsito mediante sistemas de fotodetección, este proyecto de ley que fue retirado. Complementado lo anterior con la iniciativa de regular todo lo referido a fotodetección en un sentido más amplio e integral, el nuevo proyecto fue presentado por el Representante Hugo Hernán González Medina y la bancada del Centro Democrático, cumpliendo con lo establecido en el artículo 140 y 145 de la Ley 5ª de 1992.

El proyecto de ley fue radicado ante la Secretaría General el pasado 16 de septiembre de 2015, en la **Gaceta del Congreso número 423 de 2015**.

En la Comisión Sexta de Cámara fueron designados los honorables Representantes *Hugo Hernán González Medina, Carlos Eduardo Guevara y Édgar Alexander Cipriano Moreno*, como ponentes para el estudio y elaboración del informe de ponencia para primer debate. El 9 de diciembre de 2015, la Mesa Directiva de la Comisión Sexta se incluye también como ponente al honorable Representante *Wilmer Ramiro Carrillo*.

El 29 de septiembre el Senador Antonio Guerra de la Espriella y otros, radicaron el Proyecto de ley número 102 del 2015 Senado, *por la cual se establece*

como obligatorio el concepto previo para la instalación, puesta en operación y cobro de multas con los mecanismos de fotomultas y otros medios tecnológicos en Colombia; en vista de lo anterior el honorable Representante Hugo Hernán González Medina, el día 6 de octubre del 2015, solicita acumulación de proyectos ante la Secretaría General de Cámara de Representantes, basado en los principios de unidad de materia, celeridad de los procedimientos, prevenir vicios de inconstitucionalidad y fortalecer los mismos, esta solicitud fue debidamente aprobada por los Presidentes de Senado, doctor Luis Fernando Velasco Chaves y de Cámara, doctor Alfredo Rafael Deluque Zuleta, tal como consta en el Oficio número S.G.2-3031/2015, que fue notificado a los secretarios de las respectivas Comisiones Sexta de Cámara y Senado el 29 y 30 de octubre del 2015, (tal como se anexa en los oficios de recibido), esta directriz no fue acatada por parte de la Comisión Sexta de Senado debido a que ya se había radicado ponencia del Proyecto de ley número 112 de 2015, procediéndose a presentar ponencia en la Comisión Sexta de Cámara el pasado 4 de noviembre de 2015.

En la **Gaceta del Congreso** número 959 de 2015 se publica Fe de Erratas referida a errores involuntarios en fechas y números de la ponencia del proyecto, a su vez en la **Gaceta del Congreso** número 943 de 2015 se hace la publicación del texto de ponencia del primer debate que fue aprobado con algunas modificaciones y adiciones, en la Comisión Sexta de Cámara de Representantes el día 9 de diciembre de 2015.

Para el segundo debate del Proyecto de ley número 116 de 2015, se ha procurado recoger la argumentación dada en los debates de Senado en la Comisión Sexta con motivo del Proyecto de ley número 102 de 2015, así mismo el debate dado en la Cámara de Representantes, de igual manera incorpora solicitudes y necesidades evidenciadas por los actores afectados por el presente proyecto.

Este proyecto cumple jurídicamente con lo establecido en los artículos 150, 154, 157 y 158 de la Constitución Política.

3. Contenido y alcance del proyecto

El Proyecto de ley número 116 del 2015 consta de siete (7) artículos que hacen alusión a lo siguiente:

Artículo 1º. Modificación al artículo 129 de la Ley 769 de 2002. De los informes de tránsito.

En este artículo pretende darse nuevos elementos para garantizar el debido proceso, (en especial el derecho de contradicción, publicidad, celeridad y economía), en la imposición de la multa de tránsito al propietario del vehículo, quien podrá ser llamado a descargos, para que demuestre su ausencia de responsabilidad e individualice al presunto infractor de así considerarlo este.

Artículo 2º. Adición del Título “DE LA IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS DE FOTODETECCIÓN”.

Se busca ordenar todo lo referido a sistemas de fotodetección en los artículos siguientes, dando la importancia que merece este tema en el Código Nacional de Tránsito.

Artículo 3°. El artículo 137 de la Ley 769 de 2002, Información.

Se realiza reorganización de los artículos. Se incluye término RUNT a fin de dar claridad al registro de la información. Se establece que el cobro jurídico no pueda iniciarse, hasta que no esté plenamente identificado y notificado el sancionado. Adicionalmente se brindan herramientas tecnológicas al presunto infractor para que haciendo uso de estas, se defienda sin tener que estar presente, abriendo la posibilidad de programas de voz y video en línea, chats y correo electrónico, entre otros.

Artículo 4°. Adición del artículo 137 A en la Ley 769 de 2002, De los sistemas tecnológicos para el control de tránsito.

Este artículo establece algunos criterios a tener en cuenta para la expedición el aval técnico por parte del Ministerio de Transporte, plazos para reglamentación y aprobación, así como otras consideraciones a tener en cuenta por las autoridades de tránsito a la hora de solicitar dicho aval. Finalmente se hace la eliminación del párrafo transitorio por considerar que el contenido de este ya está inmerso en los otros artículos del proyecto de ley.

Artículo 5°. Adición del artículo 137 B, Otros mecanismos para el control del tránsito.

Se realiza reorganización de los artículos dada la eliminación del artículo 3° de la ponencia aprobada en primer debate, (el artículo 137 B. Operación de los sistemas tecnológicos para el control del tránsito).

En este artículo se establecen alternativas diferentes a las de fotodetección para el control de tránsito, así como su prevalencia en tramos cortos de las vías. Se hace la eliminación del párrafo 1° para ajustar la redacción del proyecto de ley.

Artículo 6°: nuevo artículo, el artículo 137 C de la Ley 769 de 2001, Competencia para sancionar.

Se realiza reorganización de los artículos. Se establece aquí la competencia para sancionar y seguir procedimientos para establecer dicha sanción, así como la imposibilidad de delegación de estos.

Artículo 7°: Artículo nuevo, Vigencia y derogación.

Se realiza reorganización de los artículos. Establece la vigencia de la presente ley y derogación de las leyes que le sean contrarias.

4. PLIEGO DE MODIFICACIONES

PROYECTO DE LEY NÚMERO 116 DEL 2015

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	OBSERVACIONES
“Por medio de la cual se establecen modificaciones al Código Nacional de Tránsito para uso de sistemas tecnológicos de fotodetección por parte de las autoridades de tránsito y garantizar el debido proceso administrativo para la imposición de multas de tránsito.” Modificaciones en los artículos 129 y 137 y adición de un artículo en la Ley 769 de 2002.	“Por medio de la cual se establecen modificaciones al Código Nacional de Tránsito para uso de sistemas tecnológicos de fotodetección por parte de las autoridades de tránsito y garantizar el debido proceso administrativo para la imposición de multas de tránsito, y se dictan otras disposiciones.” <u>LEY DE FOTOMULTAS</u>	Se agrega al título: <u>y se dictan otras disposiciones.” LEY DE FOTOMULTAS, con el fin de brindar más claridad.</u>

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	OBSERVACIONES
Artículo 1°. El artículo 129 de la Ley 769 de 2002, quedará así: Artículo 129. De los informes de tránsito. Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este Código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpa y el nombre y número de placa del agente que lo realiza. En el caso de no poder indicar el número de licencia de conducción del infractor, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción, intentando la notificación al conductor; si no fuere viable identificarlo, se notificará al último propietario registrado del vehículo, quien será llamado a descargos, dentro de los siguientes diez (10) días al recibo de la notificación, para que demuestre su ausencia de responsabilidad e individualice al presunto infractor.	Artículo 1°. El artículo 129 de la Ley 769 de 2002, quedará así: Artículo 129. De los informes de tránsito. Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este Código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpa y el nombre y número de placa del agente que lo realiza. En el caso de no poder indicar el número de licencia de conducción del infractor, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción, intentando la notificación al conductor; si no fuere viable identificarlo, se notificará al último propietario registrado del vehículo, quien será llamado a descargos, dentro de los siguientes diez (10) días al recibo de la notificación, para que demuestre su ausencia de responsabilidad e individualice al presunto infractor. <u>Salvo en los vehículos objeto de un contrato de leasing, caso en el cual la notificación del comparendo se remitirá al locatario o arrendatario registrado en el RUNT.</u> En toda la actuación de vinculación del propietario y del presunto infractor se observará de manera estricta los principios de la actuación administrativa, en especial los del debido proceso, el derecho de contradicción, publicidad, celeridad y economía.	Se adiciona una aclaración de la imposición de comparendos en el caso de los vehículos que están en la modalidad de contrato de leasing.
Parágrafo 1°. Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción. Parágrafo 2°. Las ayudas tecnológicas que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor serán válidos como pruebas de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo”.	Parágrafo 1°. Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción. Parágrafo 2°. Las ayudas tecnológicas que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor serán válidos como pruebas de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo”.	
ARTÍCULO NUEVO	Artículo 2°. Adiciónese el siguiente Título “ <u>DE LA IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS DE FOTODETECCIÓN</u> ”.	Inclusión de un título que agrupe y ordene lo referido a FOTODETECCIÓN, quedará antes del artículo 137.
Artículo 2°. El artículo 137 de la Ley 769 de 2002, quedará así: “Artículo 137. Información. En los casos en que la infrac	Artículo 3°. El artículo 137 de la Ley 769 de 2002, quedará así: “Artículo 137. Información. En los casos en que la infrac	Se reorganizan los artículos, que queden en orden

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	OBSERVACIONES	TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	OBSERVACIONES
<p>ción 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.</p> <p>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.</p> <p>Si no se presentare el citado a rendir sus descargos ni solicitar pruebas que desvirtúen la comisión de la infracción, y si la autoridad de tránsito no puede individualizar al conductor que cometió la infracción y este no pudo ser vinculado al proceso, la sanción se registrará a cargo del citado en el Registro de Conductores e Infractores.</p> <p>Parágrafo 1°. La autoridad de tránsito con jurisdicción en el lugar donde se cometió la infracción debe agotar todos los medios a su alcance para notificar al citado y garantizar que comparezca al proceso, con el fin de que este individualice al conductor infractor y el mismo sea vinculado al proceso.</p> <p>Parágrafo 2°. El respeto al derecho a defensa será materializado y garantizado por los organismos de tránsito, adoptando para uso de sus inculpadados 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 inculpadado, bajo claros principios de oportunidad, transparencia y equidad”.</p>	<p>ción fuere detectada por medios que permitan comprobar la identidad del vehículo o del conductor, el comparendo se remitirá a la dirección registrada <u>en el RUNT</u> del último propietario del vehículo, <u>salvo en los vehículos objeto de un contrato de leasing, caso en el cual la notificación del comparendo se remitirá al locatario o arrendatario registrado en el RUNT.</u></p> <p>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.</p> <p>Si no se presentare el citado a rendir sus descargos ni solicitar pruebas que desvirtúen la comisión de la infracción, y si la autoridad de tránsito no puede individualizar al conductor que cometió la infracción y este no pudo ser vinculado al proceso, la sanción se registrará a cargo del citado en el Registro de Conductores e Infractores.</p> <p><u>El proceso coactivo no se podrá iniciar hasta que no exista plena certeza de la notificación personal del sancionado.</u></p> <p>Parágrafo 1°. La autoridad de tránsito con jurisdicción en el lugar donde se cometió la infracción debe agotar todos los medios a su alcance para notificar al citado y garantizar que comparezca al proceso, con el fin de que este individualice al conductor infractor y el mismo sea vinculado al proceso.</p> <p>Parágrafo 2°. El respeto al derecho a defensa será materializado y garantizado por los organismos de tránsito, adoptando para uso de sus inculpadados 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 inculpadado, <u>sin requerir obligatoriamente su presencia física</u>, bajo claros principios de oportunidad, <u>celeridad, economía</u>, transparencia y equidad”.</p>	<p>Se incluye término RUNT a fin de dar claridad al registro de la información.</p> <p>Se adiciona una aclaración de la imposición de comparendos en el caso de los vehículos que están en la modalidad de contrato de leasing</p> <p>Buscando aportar, más elementos al debido proceso, se establece que el cobro jurídico no pueda iniciarse, hasta que no esté plenamente identificado y notificado el sancionado.</p> <p>Con este aporte se brindan herramientas tecnológicas al presunto infractor para que haciendo uso de estas, se defienda sin tener que estar presente, esto es posible hacerlo vía programas de voz y video en línea, chats y correo electrónico. Así mismo se incluyen otros principios a observar en el proceso.</p>	<p>Artículo 5°. Adición del artículo 137 A en la Ley 769 de 2002, quedará así:</p> <p>Artículo 137 A. De los sistemas tecnológicos para el control de tránsito. En las vías nacionales los sistemas tecnológicos para el control de tránsito solo podrán ser instalados cuando haya mediado aval técnico favorable del Ministerio de Transporte, de acuerdo con los términos establecidos en las leyes y regulaciones que para tal efecto se expidan.</p> <p>Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte tendrá 120 días calendario, contados desde la radicación de la solicitud, para la expedición del aval técnico, el cual será de obligatorio acatamiento por parte de las autoridades de tránsito que pretendan recurrir a la utilización de dichas alternativas tecnológicas para el control de tránsito y la imposición de comparendos.</p> <p>Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte reglamentará los criterios para la expedición del aval técnico al que hace referencia este artículo, dentro de los tres meses siguientes a la expedición de esta ley.</p>	<p>Artículo 4°. Adición del artículo 137 A en la Ley 769 de 2002, quedará así:</p> <p>Artículo 137 A. De los sistemas tecnológicos para el control de tránsito en las vías nacionales. En las vías nacionales los sistemas tecnológicos para el control de tránsito solo podrán ser instalados cuando haya mediado aval técnico favorable del Ministerio de Transporte, de acuerdo con los términos establecidos en las leyes y regulaciones que para tal efecto se expidan.</p> <p><u>La autoridad de tránsito que solicite este aval acreditará la inclusión y aprobación del proyecto en el plan de seguridad vial respectivo. No requieren este aval las autoridades distritales y locales de tránsito de ciudades con más de 1.000.000 de habitantes. Las cámaras y sensores en la vía nacional son parte de un sistema integrado que apunta a buen tránsito en toda la vía. El Ministerio no podrá oponerse a su uso en trayectos reducidos por parte de autoridades locales de tránsito cuando dichos instrumentos sean parte de una red mayor urbana de fotodetección, en atención a la complejidad del tráfico local y al plan de seguridad vial respectivo.</u></p> <p>Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte tendrá 120 días calendario, contados desde la radicación de la solicitud, para la expedición del aval técnico, el cual será de obligatorio acatamiento por parte de las autoridades de tránsito que pretendan recurrir a la utilización de dichas alternativas tecnológicas para el control de tráfico y la imposición de comparendos.</p> <p>Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte reglamentará los criterios para la expedición del aval técnico al que hace referencia este artículo, dentro de los tres meses siguientes a la expedición de esta ley, <u>teniendo en cuenta aspectos como:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Inclusión en Plan de Seguridad Vial y concurrencia de autoridades de tránsito.</u> 2. <u>Estudios previos de accidentalidad y otras variables concordantes.</u> 3. <u>Geometría de la vía, ubicación, calibración y tipo de equipos.</u> 4. <u>Capacidad del cuerpo de tránsito.</u> 5. <u>Cumplimiento de los artículos 159 parágrafo 2° y 160.</u> 6. <u>Modalidad de ejecución y operación del sistema.</u> <p>Parágrafo 3° En aquellos ca</p>	<p>Se realiza reorganización de los artículos.</p> <p>Se incluye el término En las vías nacionales, a fin de dar claridad al alcance del artículo.</p> <p>Se incluyen aspectos técnicos que se deben tener en cuenta al momento de expedir o no el aval técnico, a la autoridad que pretende instalar el sistema de foto detección.</p> <p>Se establecen disposiciones para aquellos casos en los que ya existen sistemas de fotodetección instalados, previos a la expedición de la presente ley.</p> <p>Se realiza la eliminación del parágrafo transitorio debido a que el contenido de este ya está contemplado en los artículos anteriores.</p>

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	OBSERVACIONES
	<p><u>sos que se hayan instalado y estén en operación sistemas de foto detección en entidades territoriales, los Alcaldes y Gobernadores contarán con un plazo de 30 días para realizar el trámite del aval técnico ante la autoridad competente, dado que estos sistemas quedarán suspendidos y no podrán imponer válidamente comparendos a los ciudadanos hasta tanto las entidades territoriales no obtengan el Aval Técnico favorable establecido en el artículo 137 A de la presente ley.</u></p> <p><u>Parágrafo 4°. Si las autoridades de tránsito siguen imponiendo comparendos a través de mecanismos de foto detección u otros elementos, sin haber tramitado el respectivo aval técnico previo dentro de los plazos establecidos en el presente artículo, será considerado causal de mala conducta para el funcionario correspondiente.</u></p>	
<p>Parágrafo transitorio. El Ministerio de Transporte cuenta con 6 meses a partir de la promulgación de la presente ley para reglamentar lo pertinente a la calibración en los casos que aplique, ubicación y condiciones bajo las cuales se pueden utilizar los sistemas de tecnológico para el control de tránsito y/o cualquier otro medio tecnológico de imposición de comparendos.</p>	<p>Parágrafo transitorio. El Ministerio de Transporte cuenta con 6 meses a partir de la promulgación de la presente ley para reglamentar lo pertinente a la calibración en los casos que aplique, ubicación y condiciones bajo las cuales se pueden utilizar los sistemas de tecnológico para el control de tránsito y/o cualquier otro medio tecnológico de imposición de comparendos.</p>	
<p>Artículo 3°. Adición al artículo 137 B en la Ley 769 de 2002, quedará así:</p> <p>Artículo 137 B. <i>Operación de los sistemas tecnológicos para el control del tránsito.</i> Los sistemas tecnológicos para el control del tránsito serán operados por las autoridades de tránsito territoriales con jurisdicción en el sitio donde estos se encuentren, para lo cual podrán establecer convenios con la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional, salvo que estos equipos sean parte de una red urbana mayor de instrumentos electrónicos en atención a la complejidad del tráfico técnicamente justificada en el plan de seguridad vial, avalado por el Ministerio de Transporte.</p>	<p>Artículo 3°. Adición al artículo 137 B en la Ley 769 de 2002, quedará así:</p> <p>Artículo 137 B. <i>Operación de los sistemas tecnológicos para el control del tránsito.</i> Los sistemas tecnológicos para el control del tránsito serán operados por las autoridades de tránsito territoriales con jurisdicción en el sitio donde estos se encuentren, para lo cual podrán establecer convenios con la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional, salvo que estos equipos sean parte de una red urbana mayor de instrumentos electrónicos en atención a la complejidad del tráfico técnicamente justificada en el plan de seguridad vial, avalado por el Ministerio de Transporte.</p>	<p>Se realiza eliminación del artículo 3°, el artículo 137 B. Operación de los sistemas tecnológicos para el control del tránsito, por considerarse que los artículos del proyecto ya contienen lo allí mencionado.</p>
<p>Artículo 4°. Adición al artículo 137 C en la Ley 769 de 2002, quedará así:</p> <p>Artículo 137 C. <i>Otros mecanismos para el control del tránsito.</i> Tratándose de aquellos sitios o tramos de las vías nacionales con alto flujo vehicular y peatonal o que por su geometría ameritan forzar la reducción de velocidad por trayectos inferiores a 1 km, la</p>	<p>Artículo 5°. El artículo 137 B en la Ley 769 de 2002, quedará así:</p> <p>Artículo 137 B. <i>Otros mecanismos para el control del tránsito.</i> Tratándose de aquellos sitios o tramos de las vías nacionales con alto flujo vehicular y peatonal o que por su geometría ameritan forzar la reducción de velocidad por trayectos inferiores a 1 km, la</p>	<p>Se realiza reorganización de los artículos.</p>

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	OBSERVACIONES
<p>autoridad competente podrá agotar otros mecanismos para lograr tal fin, como reductores, resonadores, resaltos y suficiente señalización de acuerdo con cada necesidad y conforme lo establezcan las normas especiales sobre seguridad y señalización vial que rijan la materia.</p> <p>Parágrafo 1°. Cuando se implementen mecanismos electrónicos para el control de velocidad, la Policía Nacional velará por el cumplimiento de estos con la reglamentación para sistemas inteligentes de tránsito y transporte que haya expedido el Ministerio de Transporte.</p>	<p>autoridad competente podrá agotar otros mecanismos para lograr tal fin, como reductores, resonadores, resaltos y suficiente señalización de acuerdo con cada necesidad y conforme lo establezcan las normas especiales sobre seguridad y señalización vial que rijan la materia.</p> <p>Parágrafo 1°. Cuando se implementen mecanismos electrónicos para el control de velocidad, la Policía Nacional velará por el cumplimiento de estos con la reglamentación para sistemas inteligentes de tránsito y transporte que haya expedido el Ministerio de Transporte.</p>	<p>Se hace la eliminación del parágrafo 1° para ajustar la redacción del proyecto de ley.</p>
<p>Artículo 5°. ARTÍCULO NUEVO</p>	<p>Artículo 6° Artículo 137 C, en la Ley 769 de 2002, quedará así: <u>Artículo 137 C. <i>Competencia para sancionar.</i> Solo las autoridades a que hace referencia el Código Nacional de Tránsito son las competentes para adelantar el procedimiento de sanción e imposición de comparendos y multas. No podrá entregarse dicha facultad ni por delegación ni mediante convenio a ninguna entidad de carácter privado.</u></p>	<p>Se realiza la inclusión de un artículo nuevo, en el que se establecen que solo las entidades contenidas en el Código de Tránsito puedan sancionar a los infractores sin posibilidad de delegación a privados.</p>
<p>Artículo 6°. La presente ley tiene vigencia a partir de su sanción y promulgación y deroga todas aquellas normas que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 7°. La presente ley tiene vigencia a partir de su sanción y promulgación y deroga todas aquellas normas que le sean contrarias.</p>	<p>Se realiza reorganización de los artículos.</p>

5. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 116 DEL 2015 CÁMARA.

PROYECTO DE LEY NÚMERO 116 DEL 2015 CÁMARA.

“por medio de la cual se establecen modificaciones al Código Nacional de Tránsito para uso de sistemas tecnológicos de fotodetección por parte de las autoridades de tránsito y garantizar el debido proceso administrativo para la imposición de multas de tránsito, y se dictan otras disposiciones”.

“LEY DE FOTOMULTAS”

Artículo 1°. El artículo 129 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

Artículo 129. De los informes de tránsito. Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este Código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpaado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza. En el caso de no poder indicar el número de licencia de conducción del infractor, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción, intentando la notificación al conductor; si no fuere viable identificarlo, se notificará al último propietario registrado del vehículo, quien será llamado a descargos, dentro de los siguientes diez (10) días al recibo de la notificación, para que demuestre su ausencia de responsabilidad e individualice al presunto infractor, Salvo en los vehículos objeto de un contrato

de leasing, caso en el cual la notificación del comparendo se remitirá al locatario o arrendatario registrado en el RUNT.

En toda la actuación de vinculación del propietario y del presunto infractor se observará de manera estricta los principios de la actuación administrativa, en especial los del debido proceso, el derecho de contradicción, publicidad, celeridad y economía.

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

Parágrafo 2º. Las ayudas tecnológicas que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor serán válidos como pruebas de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo.

Artículo 2º. *De la implementación de sistemas de fotodetección.*

Artículo 3º. El artículo 137 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

“Artículo 137. Información. 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 en el RUNT del último propietario del vehículo, salvo en los vehículos objeto de un contrato de leasing, caso en el cual la notificación del comparendo se remitirá al locatario o arrendatario registrado en el RUNT.

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, y si la autoridad de tránsito no puede individualizar al conductor que cometió la infracción y este no pudo ser vinculado al proceso, la sanción se registrará a cargo del citado en el Registro de Conductores e Infractores.

El proceso coactivo no se podrá iniciar hasta que no exista plena certeza de la notificación personal del sancionado.

Parágrafo 1º. La autoridad de tránsito con jurisdicción en el lugar donde se cometió la infracción debe agotar todos los medios a su alcance para notificar al citado y garantizar que comparezca al proceso, con el fin de que este individualice al conductor infractor y el mismo sea vinculado al proceso.

Parágrafo 2º. 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 inculpadado, sin requerir obligatoriamente su presencia física, bajo claros principios de oportunidad, celeridad, economía transparencia y equidad”.

Artículo 4º. Adición del artículo 137 A en la Ley 769 de 2002, quedará así:

Artículo 137 A. De los sistemas tecnológicos para el control de tránsito en las vías nacionales. En las vías nacionales los sistemas tecnológicos para el control de tránsito solo podrán ser instalados cuando haya mediado aval técnico favorable del Ministerio de Transporte, de acuerdo con los términos establecidos en las leyes y regulaciones que para tal efecto se expidan. La autoridad de tránsito que solicite este aval acreditará la inclusión y aprobación del proyecto en el plan de seguridad vial respectivo. No requieren este aval las autoridades distritales y locales de tránsito de ciudades con más de 1.000.000 de habitantes. Las cámaras y sensores en la vía nacional son parte de un sistema integrado que apunta a buen tránsito en toda la vía. El ministerio no podrá oponerse a su uso en trayectos reducidos por parte de autoridades locales de tránsito cuando dichos instrumentos sean parte de una red mayor urbana de fotodetección en atención a la complejidad del tráfico local y al plan de seguridad vial respectivo.

Parágrafo 1º. El Ministerio de Transporte tendrá 120 días calendario, contados desde la radicación de la solicitud, para la expedición del aval técnico, el cual será de obligatorio acatamiento por parte de las autoridades de tránsito que pretendan recurrir a la utilización de dichas alternativas tecnológicas para el control de tráfico y la imposición de comparendos.

Parágrafo 2º. El Ministerio de Transporte reglamentará los criterios para la expedición del aval técnico al que hace referencia este artículo, dentro de los tres meses siguientes a la expedición de esta ley, teniendo en cuenta aspectos como:

1. Inclusión en Plan de Seguridad Vial y concurrencia de autoridades de tránsito.
2. Estudios previos de accidentalidad y otras variables concordantes.
3. Geometría de la vía, ubicación, calibración y tipo de equipos.
4. Capacidad del cuerpo de tránsito.
5. Cumplimiento de los artículos 159 parágrafo 2º y 160.
6. Modalidad de ejecución y operación del sistema.

Parágrafo 3º. En aquellos casos que se hayan instalado y estén en operación sistemas de fotodetección en entidades territoriales, los Alcaldes y Gobernadores contarán con un plazo de 30 días para realizar el trámite del aval técnico ante la autoridad competente, dado que estos sistemas quedarán suspendidos y no podrán imponer válidamente comparendos a los ciudadanos hasta tanto las entidades territoriales no obtengan el aval técnico favorable establecido en el artículo 137 A de la presente ley.

Parágrafo 4º. Si las autoridades de tránsito siguen imponiendo comparendos a través de mecanismos de fotodetección u otros elementos, sin haber tramitado el respectivo aval técnico previo dentro de los plazos establecidos en el presente artículo, será considerado causal de mala conducta para el funcionario correspondiente.

Artículo 5º. El artículo 137 B en la Ley 769 de 2002, quedará así:

Artículo 137 B. Otros mecanismos para el control del tránsito. Tratándose de aquellos sitios o tramos de las vías nacionales con alto flujo vehicular y peatonal

o que por su geometría ameritan forzar la reducción de velocidad por trayectos inferiores a 1 Km, la autoridad competente podrá agotar otros mecanismos para lograr tal fin, como reductores, resonadores, resaltos y suficiente señalización de acuerdo con cada necesidad y conforme lo establezcan las normas especiales sobre seguridad y señalización vial que rijan la materia.

Artículo 6° Artículo 137 C, en la Ley 769 de 2002, quedará así:

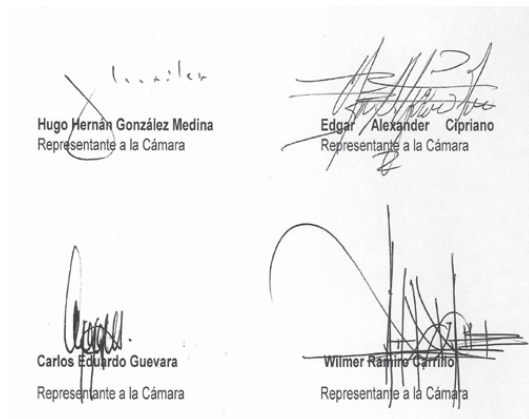
Artículo 137 C. Competencia para sancionar. Solo las autoridades a que hace referencia el Código Nacional de Tránsito son las competentes para adelantar el procedimiento de sanción e imposición de comparendos y multas. No podrá entregarse dicha facultad ni por delegación ni mediante convenio a ninguna entidad de carácter privado.

Artículo 7°. La presente ley tiene vigencia a partir de su sanción y promulgación y deroga todas aquellas normas que le sean contrarias.

6. Proposición

En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, solicitamos a los honorables miembros de la de la Plenaria de la Cámara de Representantes, dar segundo debate al Proyecto de ley número 116 del 2015 Cámara, con las modificaciones propuestas.

De los honorables Congresistas,



COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN
INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER
DEBATE

Bogotá D. C., 30 de marzo de 2016.

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el pliego de modificaciones, el texto que se propone para segundo debate y el texto aprobado en primer debate del Proyecto de ley número 116 de 2015 Cámara, “*por medio de la cual se establecen modificaciones al Código Nacional de Tránsito para uso de sistemas tecnológicos de foto-detección por parte de las autoridades de tránsito y garantizar el debido proceso administrativo para la imposición de multas de tránsito*”, modificaciones en los artículos 129 y 137 y adición de un artículo en la Ley 769 de 2002.

La ponencia fue firmada por los honorables Representantes *Hugo Hernán González* (Ponente Coordinador), *Edgar Alexander Cipriano*, *Carlos Eduardo Guevara*, *Wilmer Ramiro Carrillo*.

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6 - 108 / del 30 de marzo de 2016, se solicita la publicación en la *Gaceta del Congreso* de la República.

JAIR JOSÉ EBRATT DÍAZ
Secretario

**TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE
POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE DE LA HONORABLE
CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN
DEL DÍA NUEVE (9) DE DICIEMBRE DE 2015,
AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 116 DE 2015
CÁMARA**

“por medio de la cual se establecen modificaciones al Código Nacional de Tránsito para uso de sistemas tecnológicos para el control del tránsito por parte de las autoridades de tránsito y garantizar el debido proceso administrativo para la imposición de multas de tránsito”. Modificaciones en los artículos 129 y 137 y adición de un artículo en la Ley 769 de 2002.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 129 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

“Artículo 129. De los informes de tránsito. Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este Código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza. En el caso de no poder indicar el número de licencia de conducción del infractor, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción, intentando la notificación al conductor; si no fuere viable identificarlo, se notificará al último propietario registrado del vehículo, quien será llamado a descargos, dentro de los siguientes diez (10) días al recibo de la notificación, para que demuestre su ausencia de responsabilidad e individualice al presunto infractor.

En toda la actuación de vinculación del propietario y del presunto infractor se observará de manera estricta los principios de la actuación administrativa, en especial los del debido proceso, el derecho de contradicción, publicidad, celeridad y economía.

Parágrafo 1°. Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción.

Parágrafo 2º. Las ayudas tecnológicas que permitan con precisión la identificación del vehículo o 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 2º. El artículo 137 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

“**Artículo 137. Información.** 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, y si la autoridad de tránsito no puede individualizar al conductor que cometió la infracción y este no pudo ser vinculado al proceso, la sanción se registrará a cargo del citado en el Registro de Conductores e Infractores.

Parágrafo 1º. La autoridad de tránsito con jurisdicción en el lugar donde se cometió la infracción debe agotar todos los medios a su alcance para notificar al citado y garantizar que comparezca al proceso, con el fin que este individualice al conductor infractor y el mismo sea vinculado al proceso.

Parágrafo 2º. 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 inculpadado bajo claros principios de oportunidad, transparencia y equidad”.

Artículo 3º. Adición del artículo 137 B en la Ley 769 de 2002, este quedará así:

Artículo 137 B. Operación de los sistemas tecnológicos para el control del tránsito. Los sistemas tecnológicos para el control del tránsito serán operados por las autoridades de tránsito territoriales con jurisdicción en el sitio donde estos se encuentren, para lo cual podrán establecer convenios con la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional, salvo que estos equipos sean parte de una red urbana mayor de instrumentos electrónicos en atención a la complejidad del tráfico técnicamente justificada en el plan de seguridad vial, avalado por el Ministerio de Transporte.

Artículo 4º. Adición del artículo 137C en la Ley 769 de 2002, este quedará así:

Artículo 137 C. Otros mecanismos para el control del tránsito. Tratándose de aquellos sitios o tramos de las vías nacionales con alto flujo vehicular y peatonal o que por su geometría ameritan forzar la reducción

de velocidad por trayectos inferiores a 1 km, la autoridad competente podrá agotar otros mecanismos para lograr tal fin, como reductores, resonadores, resaltos y suficiente señalización de acuerdo con cada necesidad y conforme lo establezcan las normas especiales sobre seguridad y señalización vial que rijan la materia.

Parágrafo 1º. Cuando se implementen mecanismos electrónicos para control de velocidad, la Policía Nacional velará por el cumplimiento de estos con la reglamentación para sistemas inteligentes de tránsito y transporte que haya expedido el Ministerio de Transporte.

Artículo 5º. Adiciónese el siguiente artículo al proyecto de ley, el cual quedará así:

Artículo Nuevo. Adición del artículo 137 A en la Ley 769 de 2002, este quedará así:

Artículo 137 A. De los sistemas tecnológicos para el control del tránsito. En las vías nacionales los sistemas tecnológicos para el control del tránsito solo podrán ser instalados cuando haya mediado aval técnico favorable del Ministerio de Transporte, de acuerdo con los términos establecidos en las leyes y regulaciones que para tal efecto se expidan.

Parágrafo 1º. El Ministerio de Transporte tendrá 120 días calendario, contados desde la radicación de la solicitud, para la expedición del aval técnico, el cual será de obligatorio acatamiento por parte de las autoridades de tránsito que pretendan recurrir a la utilización de dichas alternativas tecnológicas para el control de tráfico y la imposición de comparendos.

Parágrafo 2º. El Ministerio de Transporte reglamentará los criterios para la expedición del aval técnico al que hace referencia este artículo dentro de los tres meses siguientes a la expedición de esta ley.

Parágrafo transitorio. El Ministerio de Transporte cuenta con 6 meses a partir de la promulgación de la presente ley para reglamentar lo pertinente a la calibración en los casos que aplique, ubicación y condiciones bajo los cuales se pueden utilizar los sistemas tecnológicos para el control de tránsito y/o cualquier otro medio tecnológico de imposición de comparendos.

Artículo 6º. La presente ley tiene vigencia a partir de su sanción y promulgación y deroga todas aquellas normas que le sean contrarias.

CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE


Diciembre 9 de 2015.

En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate y en los términos anteriores el Proyecto de ley número 116 de 2015 Cámara, “por medio de la cual se establecen modificaciones al Código Nacional de Tránsito para uso de sistemas tecnológicos para el control del tránsito por parte de las autoridades de tránsito y garantizar el debido proceso administrativo para la imposición de multas de tránsito”. Modificaciones en los artículos 129 y 137 y adición de un artículo en la Ley 769 de 2002. (Acta número 021) previo anuncio

de su votación en sesiones ordinarias de los días 25 de noviembre y 1° de diciembre de 2015, según Actas número 019 y número 020 de 2015 respectivamente; en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo número 01 de 2003.

Lo anterior con el fin de que el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la Plenaria de la Cámara de Representantes.

ATILANO GIRALDO ARBOLEDA
 Presidente



JAIR JOSÉ EBRATT DÍAZ
 Secretario

CONTENIDO

Gaceta número 125 - Martes, 5 de abril de 2016

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

Págs.

Proyecto de ley número 219 de 2016 Cámara, por la cual se modifica el artículo 49 de la Ley 191 de 1995.	1
---	---

PONENCIAS

Informe de ponencia, Pliego de modificaciones y texto propuesto para segundo debate y texto aprobado en primer debate al proyecto de ley número 116 de 2015 Cámara, por medio de la cual se establecen modificaciones al Código Nacional de Tránsito para uso de sistemas tecnológicos de fotodetección por parte de las autoridades de tránsito y garantizar el debido proceso administrativo para la imposición de multas de tránsito.	6
---	---