



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)
IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 568

Bogotá, D. C., martes, 29 de abril de 2025

EDICIÓN DE 16 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA NEGATIVA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 312 DE 2023 CÁMARA

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

Bogotá, D. C., 8 de abril de 2025

Honorable Representante

HERNANDO GONZÁLEZ

Presidente

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Ciudad

Asunto: Informe de ponencia segundo debate al Proyecto de Ley número 312 de 2023 Cámara, por medio del cual se regula la instalación y operación de las ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito, se establecen obligaciones asociadas a la propiedad de los vehículos, se determinan las sanciones por su infracción y se dictan otras disposiciones.

Respetado presidente,

En los términos de los artículos 150, 153 y 169 de la Ley 5ª de 1992, y en cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, me permito presentar informe de ponencia negativa para segundo debate del **Proyecto de Ley número 312-2023 Cámara**, por medio del cual se regula la instalación y operación de las ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de

tránsito, se establecen obligaciones asociadas a la propiedad de los vehículos, se determinan las sanciones por su infracción y se dictan otras disposiciones.

Cordialmente.

JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Representante a la Cámara.

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

I. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

El **Proyecto de Ley número 312 de 2023 Cámara**, por medio del cual se regula la instalación y operación de las ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito, se establecen obligaciones asociadas a la propiedad de los vehículos, se determinan las sanciones por su infracción y se dictan otras disposiciones, fue radicado el veintiuno (21) de noviembre de 2023 en la Secretaría General de la Honorable Cámara de Representantes por parte del Honorable Representante y presidente de la corporación Andrés David Calle Aguas.

El día veintiocho (28) de noviembre de 2023, mediante nota interna número C.S.C.P.3.6-732/2023

de la comisión sexta constitucional permanente de la Honorable Cámara de Representantes, fui informado y designado como ponente de la iniciativa legislativa en primer debate en la comisión.

El día 12 de diciembre de 2023 fue aprobado el presente proyecto de ley como consta en el acta número 24 y 25 del 2023.

De acuerdo a la nota interna número C.S.C.P. 3.6 – 050/2024 fui designado el 20 de febrero de 2024 como ponente para segundo debate de la presente iniciativa.

II. FUNDAMENTOS DE LA INICIATIVA

Esta iniciativa legislativa busca fortalecer las herramientas, directas e indirectas, para la identificación de las conductas de tránsito con la finalidad de proteger el derecho a la vida y a la integridad personal mediante la reducción de los comportamientos viales inadecuados; así como la materialización de las garantías del debido proceso en el proceso contravencional por fotodetecciones.

Dentro de los objetivos específicos establecidos por el autor, se encuentran:

- Regular por primera vez en Colombia de forma clara y expresa en la ley, el procedimiento general para la comisión de contravenciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones.
- Establecer y actualizar los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito.
- Proteger los derechos de los usuarios de tránsito en Colombia, especialmente el derecho al debido proceso contravencional y generar unas reglas claras respecto a las fotodetecciones realizadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito.

III. CONSIDERACIONES DEL PONENTE

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

Y de acuerdo con las cifras, todo lo que actualmente se encuentra reglamentado ha cumplido su fin. Estos sistemas de detección de infracciones mediante los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos han contribuido a bajar los altos índices de accidentes y muertes en Colombia.

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

inicial, sin embargo, el autor decidió acoger dicho texto presentado por el ministerio de transporte y ajustarlo a la naturaleza e intencionalidad inicial, por lo que se puede decir que se concertó en un 89% los puntos críticos que se tenían entre el ministerio y el autor.

Es cierto que, en Colombia, actualmente existen varias normas y decretos de forma separada que regulan el procedimiento a seguir cuando se impone una fotodetección por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito. No obstante, entrar nuevamente a regular el presente tema podría generar dificultades interpretativas para el operador de la norma.

Actualmente en la legislación nacional existe una regulación robusta donde la autoridad de tránsito o quien hace sus veces debe tomar, analizar e interpretar diferentes disposiciones de una ley y aplicar según su hermenéutica jurídica.

El procedimiento aquí plasmado no es otra cosa que la aplicación de principios básicos contenidos en la constitución política y en el mismo código de tránsito y transporte terrestre, lo que se busca entonces es revestir de contenido constitucional y en materia de tránsito terrestre en un procedimiento que ya está contenido en varias normas y disposiciones del mismo rango legal y constitucional.

Así las cosas, este proyecto puede generar una duplicidad normativa, al legislar sobre los temas que ya se encuentran regulados por otras disposiciones normativas.

Sobre el particular, la Corte Constitucional en Sentencia C-121 de 2020 ha dicho que,

“en el entendido que el derecho sustancial debe prevalecer sobre las formalidades, y por economía legislativa no debe haber regresiones en el tiempo generando vacíos normativos junto con trámites que saturan la actividad legislativa siempre y cuando no se esté menoscabando ninguna disposición constitucional y el articulado en referencia tiene plena armonía con el ordenamiento jurídico”.

Igualmente, los objetivos legislativos propuestos deben conseguirse por medio de un número restringido de normas, cada una expresada de forma concisa y rigurosa. Es decir, la economía legislativa se refiere tanto al número de preceptos por los que se regula una materia como a la descripción contenida en cada uno de ellos. Dice relación con textos menos numerosos, más duraderos y breves, y con la necesaria eliminación de las redundancias normativas.

IV. IMPACTO FISCAL

El artículo 7° de la Ley 819 de 2.003 establece que “el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.”

Es importante resaltar que, la Honorable Corte Constitucional, mediante sentencia C-502 de 2007, consideró lo siguiente con respecto a la aplicación del artículo 7° de la Ley 819 de 2003:

“Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.

Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.

Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente.”

Así las cosas, la interpretación constitucional conlleva a que la carga la asuma el Ministerio de Hacienda y Crédito Público con respecto a las iniciativas que pueden implicar gasto público y afectar el marco fiscal.

V. CONFLICTO DE INTERÉS

Con base en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, según el cual el autor del proyecto y los ponentes presentan en el cuerpo de la exposición de motivos

un acápite que describe las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo con el artículo 286 de la Ley 5° de 1992. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar.

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

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

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil”.

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

a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.

b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.

c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.

d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.

e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y

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

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

De lo anterior y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión del Proyecto de Ley número 303 de 2023 que no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte del honorable congresista, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés.

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

VI. TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA DOCE (12) DE DICIEMBRE DE 2023, AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 312 DE 2023 CÁMARA

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

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPÍTULO I

Objeto, alcance, principios y Definiciones

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto fortalecer las herramientas, directas e indirectas, para la identificación de las conductas que pueden constituir infracciones de tránsito con la finalidad de proteger el derecho a la vida y a la integridad personal mediante la reducción de los comportamientos viales riesgosos; así como la materialización de las garantías del debido proceso en el procedimiento contravencional de tránsito por infracciones detectadas a través de medios técnicos o tecnológicos.

Artículo 2º. Ámbito de Aplicación. La presente ley es aplicable a los sujetos de sanción y a todas las autoridades de tránsito del país que pretendan

instalar, operar y expedir en su jurisdicción órdenes de comparendo mediante ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones al tránsito.

Artículo 3º. Principios. La presente ley se fundamenta en las disposiciones constitucionales y legales que rigen las actuaciones administrativas sancionatorias, así como en los siguientes principios:

a) **ACCESO A LA INFORMACIÓN:** Las actuaciones realizadas en el proceso contravencional por infracciones detectadas por medio de sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito deberán estar contenidas en un expediente en cabeza de la autoridad de tránsito competente, quien tendrá el deber de custodia del mismo de forma integral y completa, y deberá ser entregado a las partes o sus apoderados cuando estos los requieran.

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

c) **DEBIDO PROCESO:** Las actuaciones administrativas sancionatorias derivadas del incumplimiento de las normas de tránsito deben ajustarse a las garantías otorgadas por la Constitución y la ley a los ciudadanos.

d) **EFFECTIVIDAD ESTATAL:** El Estado debe implementar medidas encaminadas a realizar el control y la supervisión efectiva para el cumplimiento de las normas de tránsito. Dichas medidas deben estar orientadas a lograr el cumplimiento de los fines esenciales que por mandato constitucional le han sido asignados.

e) **PRESUNCIÓN DE INOCENCIA:** dándole cumplimiento al artículo 29 constitucional, este principio consiste que el presunto contraventor de la infracción detectada por los SAST tiene derecho a que se presuma su inocencia mientras no se pruebe su culpabilidad por parte de la autoridad de tránsito en dicha conducta mediante los medios probatorios contemplados en la legislación nacional vigente.

f) **RESPONSABILIDAD SOCIAL:** Las acciones sancionatorias buscan la prevención de conductas que atentan contra la vida, integridad y salud de los ciudadanos, así como de aquellas que dificultan la salvaguarda de los derechos fundamentales.

g) **DERECHO A LA VIDA:** Es deber del Estado adoptar acciones para la salvaguarda del derecho fundamental e inviolable de la vida de los actores viales.

Artículo 4º. Definiciones.

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

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

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

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

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

e) **ENTIDAD ADMINISTRADORA DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL:** Entidad estatal que tiene a su cargo la administración, planeación, coordinación, construcción, conservación y mantenimiento de la infraestructura vial.

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

g) **SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO (SAST):** Dispositivos electrónicos automáticos o semiautomáticos, los cuales podrán ser utilizados como prueba de ocurrencia de una presunta infracción de tránsito dentro de un proceso contravencional. Los SAST pueden ser dispositivos de instalación fija, móvil y aéreo.

h) **VALIDACIÓN DE LA INFRACCIÓN:** Procedimiento a través del cual un agente de tránsito analiza la información registrada mediante los SAST, con la finalidad de determinar si efectivamente esta da cuenta de la presunta comisión de infracciones al tránsito y en el que verifica que el dispositivo de detección electrónica tiene vigente su autorización, se encuentra calibrado y que el sitio de control estaba adecuadamente señalizado, de manera que

la información reportada pueda tenerse como prueba válida en el proceso contravencional; caso en el cual procedería la expedición de una orden de comparendo.

CAPÍTULO II

Autorización para la Instalación y Puesta en Operación de SAST

Artículo 5°. Competencia. Solo las autoridades de tránsito a que hace referencia el Código Nacional de Tránsito son las competentes para expedir órdenes de comparendo por infracciones de tránsito, así como la de expedir la resolución que declara la responsabilidad del infractor.

El proceso contravencional por infracciones a las normas de tránsito, deberá siempre estar precedido por una autoridad de tránsito competente y en ningún caso podrá ser encargado total o parcialmente a particulares, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso tercero del párrafo 3 del artículo 6° de la Ley 769 de 2002.

Artículo 6°. Autorización para la Instalación de SAST. Las zonas o tramos de vía para la detección electrónica de infracciones mediante SAST, deberá ser autorizado previamente por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de oficio o a petición de parte, con fundamento en un análisis técnico que elabore de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Una vez autorizada la zonas o tramos de vía para la detección electrónica de infracciones mediante SAST, las infracciones que a través de las mismas se podrán detectar estarán limitadas exclusivamente por la capacidad de la tecnológica para registrar evidencia que pueda ser tenida como prueba en un proceso contravencional. Así mismo, en el trámite de autorización y en la operación, no se exigirá en ningún caso que la autoridad disponga de SAST suficientes para operar la totalidad de las zonas o tramos autorizados y podrá generar entre ellos la rotación de los equipos existentes en un ejercicio de control aleatorio.

Parágrafo 1°. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2° del artículo 2° de la Ley 1843 de 2017, adicionado por el artículo 181 de la Ley 2294 de 2023, solo podrán ser autorizadas como zonas o tramos de vías de control electrónica de infracciones y autorizarse en ellas la ubicación e instalación u operación de los SAST, las clasificadas en condiciones críticas de movilidad y de siniestralidad o de alto riesgo en términos de seguridad vial, clasificados o señalados como tales, de oficio o a petición de parte, por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, previa valoración que realice de los estudios propios o de terceros, dando cumplimiento a los criterios técnicos establecidos en la presente ley.

En cualquier caso, a partir de la expedición de la presente ley, no se otorgarán nuevas autorizaciones sin que la autoridad de tránsito que la solicita, acredite previamente haber desplegado y realizado

acciones que, siendo pertinentes, han resultado insuficientes conforme los resultados de las evaluaciones realizados a la zona. La efectividad de las acciones previas implementadas deberá ser soportadas mediante datos estadísticos de un periodo no inferior a seis meses, asociados a la siniestralidad, velocidad y comportamientos seguros que den cuenta del impacto de estas acciones.

De estas acciones deberán formar parte el desarrollo e intervención en las áreas de acción del Plan Nacional de Seguridad y principalmente las acciones de la infraestructura vial segura que en éste y en su regulación complementaria se establecen.

El Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, reglamentará estas condiciones de manera que se garantice que el control electrónico resulta indispensable ante la insuficiencia demostrada de los demás recursos.

Parágrafo 2º. El uso de equipos de apoyo para las labores de control en vía desarrolladas por los agentes de tránsito y el uso de dispositivos electrónicos con fines exclusivamente pedagógicos o de análisis de tráfico, no requerirá de autorización.

Parágrafo 3º. Tanto el documento de autorización o rechazo de la instalación del SAST, como toda la documentación aportada, reposará en el Sistema de Información dispuesto para tal fin por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para facilitar su consulta por parte de la respectiva Autoridad de Tránsito y de las autoridades competentes.

Artículo 7º. Vigencia de la Autorización. Toda autorización otorgada en Colombia para la operación de los SAST tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha reportada en el sistema de información como fecha de inicio de operación.

La autorización podrá ser. Para el efecto, la autoridad de tránsito deberá desarrollar y radicar ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los seis (6) meses previos al vencimiento de su autorización, la evaluación de impacto de que trata el artículo 19 de la Ley 2251 de 2022 y, con base en esta, la Agencia Nacional de Seguridad Vial resolverá sobre la continuidad o finalización de la autorización con base en los criterios técnicos que reglamentariamente establezca.

No obstante lo anterior, en ningún caso y bajo ninguna circunstancia se dará una nueva autorización a la misma zona o tramo de vía o se renovará la existente, si no se acredita el despliegue permanente y concomitante de acciones complementarias para responder a las circunstancias que dieron lugar a la autorización de los SAST. Si la renovación es negada por esta causa, la autoridad deberá proceder conforme se dispone en el artículo 6º de la presente ley para obtener una nueva autorización.

Parágrafo. Lo dispuesto en el inciso anterior no aplica a las autorizaciones otorgadas atendiendo el criterio de movilidad de que trata el literal d del artículo 11 de la presente ley.

Artículo 8º. Autorizaciones Otorgadas previa Expedición de la Presente Ley. Las autorizaciones otorgadas antes de la expedición de la presente ley, por el Ministerio de Transporte o la Agencia Nacional de Seguridad Vial, mantendrán su vigencia por cinco (5) años contados desde el otorgamiento de su licencia para operar, sin perjuicio de la obligación de calibrar oportunamente los equipos y actualizar la señalización de la zona de conformidad con lo establecido en la presente ley y la reglamentación derivada.

Artículo 9. Autoridad Competente para la Verificación del Cumplimiento de los Criterios Técnicos. La Superintendencia de Transporte tendrá como función adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial; en el evento de encontrar incumplimientos en relación con estos criterios por parte de la autoridad de tránsito, iniciará la investigación correspondiente y aplicará las sanciones establecidas en el artículo 158A de la Ley 769 de 2002.

Artículo 10. Documentación Disponible y Medidas Preventivas. La Superintendencia de Transporte, en el ejercicio de sus competencias, podrá requerir en cualquier momento a la autoridad de tránsito respectiva la documentación que acredite el cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios para la instalación y la operación de los SAST.

Vencido el plazo para responder el requerimiento que defina la Superintendencia, si la autoridad omite total o parcialmente la entrega de la información, la Superintendencia de Transporte ordenará como medida preventiva la suspensión de la operación de los SAST relacionadas con el requerimiento y, en consecuencia, no podrán tenerse como medios de prueba de la comisión de ninguna infracción de tránsito la información a través de ellos recolectada durante la suspensión. La medida se levantará por la entidad que la ha adoptado, una vez acreditado el cumplimiento integral del requerimiento.

Cuando la suspensión se prolongue por más de seis (6) meses, la autorización deberá ser por este solo hecho revocada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, sin perjuicio de que la autoridad de tránsito interesada solicite y tramite una nueva autorización en cualquier tiempo que lo encuentre conveniente, agotando el procedimiento legal y reglamentariamente dispuesto para el efecto, y de que la Superintendencia de Transporte continúe con el procedimiento administrativo sancionatorio por las infracciones que haya advertido.

Parágrafo. La Superintendencia de Transporte implementará un sistema de consulta ciudadana que garantice el acceso a la información sobre las medidas preventivas dictadas de conformidad con el inciso anterior. El sistema de consulta deberá permitir la expedición en línea de certificados de inexistencia de medidas preventivas sobre el SAST.

La Superintendencia de Transporte, a su vez, reportará en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la fecha de inicio y finalización de las medidas de suspensión de la operación de los SAST adoptadas.

CAPÍTULO III

Criterios Técnicos para la Instalación y Operación de los SAST

Artículo 11. Criterios Técnicos para la Instalación y Operación de los SAST. Para solicitar la autorización de instalación de los SAST de que trata el artículo 6 de la presente Ley, la autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretendan instalar deberá acreditar ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cumplimiento de los criterios técnicos de seguridad vial y de eficiencia en la movilidad que establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los que deberán como mínimo incluir los siguientes:

- a) **SINIESTRALIDAD:** Criterio relacionado con los sucesos que producen un daño material o humano, estando involucrado un vehículo en una vía pública y/o privada abiertas al público.
- b) **PREVENCIÓN:** Criterio que evidencie los hallazgos y la evaluación del riesgo en la zona de influencia del SAST en materia de siniestralidad vial.
- c) **INFRACCIONES:** Estadísticas de infracciones detectadas por la Autoridad de Tránsito en la zona de influencia del SAST que afecten las condiciones de movilidad o impliquen un riesgo para la seguridad vial.
- d) **MOVILIDAD:** Criterio relacionado con la identificación de zonas de alta congestión, en las cuales, dentro de las causas principales pueda señalarse el comportamiento de los conductores que configure una infracción a las normas de tránsito.

Parágrafo 1º. La evaluación del criterio de siniestralidad podrá ser desarrollada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial con base en los estudios de los puntos críticos o de alto riesgo identificados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Parágrafo 2º. La metodología para sustentar y evaluar los criterios anteriormente referidos se deberá adoptar y publicar por la Agencia Nacional de Seguridad Vial dentro de los 30 días siguientes a la expedición de la presente ley mediante resolución que deberá ser pública y de conocimiento de todos los ciudadanos.

Artículo 12. Señalización. En las vías nacionales, departamentales y municipales en donde operen SAST se deberá ubicar la señalización que informe que es una zona vigilada por cámaras o radar y, dentro de esta, la señalización asociada a la norma que se vigile con el dispositivo de detección electrónica.

La señalización deberá localizarse en el lugar donde opere el SAST y también antes de iniciar estas zonas de acuerdo con lo previsto en el Manual

de Señalización Vial o la norma que la adicione, modifique o sustituya y con los criterios técnicos establecidos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 13. Trazabilidad de los Equipos Medidores de Velocidad. Los equipos medidores de velocidad deberán demostrar trazabilidad, conforme a los patrones de referencia nacional definidos por el Instituto Nacional de Metrología en laboratorios debidamente acreditados. Para el efecto, la autoridad de tránsito deberá remitir los certificados de calibración vigentes.

El servicio de trazabilidad de los equipos medidores de velocidad se prestará con sujeción a las tarifas establecidas por dicho Instituto. La calibración de los equipos medidores de velocidad estará a cargo del Instituto Nacional de Metrología y deberá realizarse en los periodos que determine el fabricante de los equipos a instalar.

La Superintendencia de Industria y Comercio será la encargada de revisar el cumplimiento de requisitos de calibración y el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) se encargará de acreditar la prestación del servicio de estos laboratorios, definiendo criterios y políticas para la prestación de dicho servicio.

Parágrafo 1º. Dentro del proceso de autorización de que trata el artículo 6º de la presente Ley, la autoridad de tránsito remitirá a la Agencia Nacional de Seguridad Vial el manual del fabricante de los equipos, en el que se especifique el periodo de calibración y el margen de tolerancia. Esta información deberá especificarse en el acto administrativo de autorización y con base en ellas las entidades de control ejercerán sus competencias en la materia.

Parágrafo 2º. No se tendrá para ningún efecto y en ningún sentido como prueba de la comisión de infracción, la información sobre la velocidad de circulación recolectada con un equipo de detección electrónica, cualquiera sea este, que no haya sido calibrado dentro del período indicado de conformidad con el presente artículo.

Artículo 14. Viabilidad en El uso de Infraestructura Vial. La autoridad de tránsito deberá contar con la evidencia de cierre para el uso, ocupación temporal o intervención de la vía en la cual operarán los SAST, expedido por la entidad administradora de la respectiva infraestructura vial, de acuerdo con el procedimiento que adopte previamente dicha entidad para tal efecto.

El procedimiento asociado a este trámite no podrá versar sobre los criterios técnicos establecidos por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio de Transporte en ejercicio de las competencias que les corresponden de conformidad con la facultad otorgada en la presente ley y se limitará a la aprobación del procedimiento, protocolos y cronograma de intervención en la infraestructura.

Parágrafo. Las entidades administradoras de la infraestructura vial deberán resolver las solicitudes de permisos para el uso, ocupación temporal o intervención de la vía en la cual operarán los SAST dentro de los tres (3) meses siguientes a su radicación e informar de los permisos otorgados a la Agencia Nacional de Seguridad Vial a través del Sistema de Información que se disponga para el efecto.

Los términos establecidos en el presente parágrafo se suspenden con la realización de requerimientos para la complementación y subsanación de la solicitud. La solicitud se entenderá desistida, sin perjuicio de la posibilidad de elevarla nuevamente dentro de la misma autorización, cuando el requerimiento no se responda dentro de los dos (2) meses siguientes a su notificación.

Artículo 15. Indicadores de Seguridad Vial. Adiciónese el siguiente parágrafo al artículo 19 de la Ley 2251 de 2022:

Parágrafo 2°. Las autoridades de tránsito deberán reportar en el sistema de información que disponga la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los datos requeridos para efectos de realizar el análisis de indicadores anuales de seguridad vial y la evaluación de impacto de la operación de los SAST.

Desde el momento del vencimiento del plazo reglamentario y hasta el reporte efectivo y completo de la información, no podrá tenerse como elemento probatorio la información recopilada por los medios de detección electrónica respecto de los cuales la autoridad no haya reportado la información de que trata el presente parágrafo.

Artículo 16. Modifíquese el parágrafo 5° del artículo 7° de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

Parágrafo 5°. La contratación con privados para la implementación de ayudas tecnológicas por parte de las autoridades de tránsito deberá realizarse conforme las reglas que para tal efecto dicten las normas de contratación estatal.

La remuneración de la inversión, operación y mantenimiento en contratación con privados para la instalación y puesta en operación de los SAST deberá ceñirse a criterios e indicadores técnicos y financieros. La remuneración debe responder a parámetros de eficiencia en la operación, gestión de resultados, evaluaciones de impacto, operaciones esperados y reales, costos fijos y variables, remuneración con resultados, incentivos a la pedagogía y seguridad, retribución al contratista de los costos de la implementación y operación de los SAST con el real alcance y valoración de su prestación, entre otros. La metodología y cálculo de la remuneración deberá ser razonablemente determinada como resultado de una evaluación técnica, financiera y jurídica que considere de manera detallada, entre otros aspectos, especificaciones técnicas, alcances de las ayudas tecnológicas y la inversión que representa su implementación y operación así como los objetivos de política pública. No se fijará un porcentaje, sin desarrollar la fundamentación indicada, atendiendo

su función disuasiva y preventiva y no meramente de instrumento de detección de infracciones con fines sancionatorios.

Las autoridades de tránsito podrán igualmente suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el cobro y el recaudo de las multas, independientemente del medio utilizado para su detección.

CAPÍTULO IV

Procesos Contravencionales Derivados de la Detección Electrónica

Artículo 17. Modifíquese el parágrafo 2° del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Parágrafo 2°. Las capturas detectadas por medio de los SAST que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, serán válidas como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y, por lo tanto, darán lugar a la imposición de un comparendo a quien la autoridad de tránsito logre probar como responsable.

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

1. Las imágenes y/o videos captados en el lugar de los hechos.
2. La fecha y hora de validación de la infracción por parte del agente de tránsito.
3. Cualquier otro documento soporte que pretenda hacer valer la entidad de tránsito respectiva.

En cualquiera de las etapas del procedimiento contravencional, durante el periodo probatorio el propietario del vehículo podrá desvirtuar su responsabilidad acreditando el desprendimiento legítimo de la guarda del vehículo o aportando pruebas que permitan demostrar su debida diligencia y cuidado al momento de los hechos o permita identificar al conductor del vehículo al momento de los hechos.

En todo caso, la presunción de responsabilidad del propietario admitirá prueba en contrario y cuando para la acreditación de la comisión de la infracción la autoridad de tránsito recurra a la presunción establecida en el presente parágrafo, se impondrán las sanciones establecidas en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 18. Procedimiento ante la Comisión de una Contravención Detectada por SAST. La autoridad de tránsito de la jurisdicción en la que opera los SAST, validará la información recolectada por el instrumento tecnológico de detección electrónica dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la captura o registro de los datos y si advierte conforme a ellos la presunta comisión de una infracción de tránsito, elaborará dentro de este mismo término la orden de comparendo; dicha validación deberá ser realizada por un agente de tránsito en propiedad.

La orden de comparendo será notificada al propietario del vehículo a través de su envío por

correo certificado, dirigido a la dirección física registrada en el Registro Nacional de Conductores y en el Registro Nacional de Automotores del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), y además, mediante correo electrónico, remitido a la dirección que de este repose en los mismos registros. La notificación deberá realizarse dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la validación de que trata el inciso anterior, anexando la prueba de la comisión de la infracción.

Todas las autoridades de tránsito que tengan implementados los SAST, deberán mantener pública en su página web todas las autorizaciones otorgadas por cada zona o tramo de vía, así como las certificaciones de la última calibración de cada equipo de detección electrónica cuando la presunta infracción consista en sobrepasar los límites de velocidad.

Cuando la comisión de la presunta infracción haya tenido lugar en vehículos de servicio público, deberá igualmente notificarse a la empresa de transporte a la que se encuentre esté vinculado, observando para tal fin los términos y las condiciones señaladas en el presente artículo.

Parágrafo 1º. En ningún caso podrá realizarse la notificación por mensaje de datos a aplicaciones de mensajería instantánea o mensajes de texto sin la autorización del propietario del vehículo.

Parágrafo 2º. En el proceso de validación de que trata el inciso primero del presente artículo, cuando la conducta advertida consista en no respetar la luz roja del semáforo, antes de generar la orden de comparendo se deberá validar que en la conducta no se haya incurrido con la finalidad de dar la prelación a un vehículo de atención de emergencias, si la autoridad de tránsito logra comprobar dicho actuar, deberá exonerar al presunto responsable por cumplimiento a un deber de cuidado y bienestar al interés general.

Artículo 19. Procedimiento en caso de Fracaso de la Notificación. Cuando la dirección física no exista o no se reciba en ella la notificación por no residir en ella la persona a quien se dirige, y no se tenga una dirección de correo electrónico registrada o en la registrada se rechace o rebote la recepción del mensaje enviado, cualquiera sea la causa de rebote siempre que no sea atribuible a la entidad que realiza la notificación, esta deberá realizarse en los términos del código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo.

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

Parágrafo 1º. Es deber de los propietarios de vehículos, así como de toda persona con licencia de conducción, informar y mantener actualizada la dirección de notificación en el Registro Nacional de Conductores y en el Registro Nacional Automotor del Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Es igualmente un deber de las empresas de transporte mantener actualizada su información de

notificaciones en el Registro Nacional de Empresas de Transporte del Sistema RUNT.

Parágrafo 2º. Una vez surtida la notificación en los términos de los artículos 17 y 18 de la presente Ley, se observará en la actuación el procedimiento establecido en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Artículo 20. Comparecencia Virtual. Las autoridades de tránsito implementarán mecanismos electrónicos que permitan la comparecencia a distancia del presunto infractor o conductor del vehículo y en el momento en que le sea notificada la orden de comparendo deberán informarle sobre los mecanismos disponibles y la forma de acceder a ellos.

Parágrafo. La comparecencia virtual de la que trata el presente artículo no exime del deber que tiene cada autoridad de tránsito de disponer del personal y medios para atender las audiencias presenciales dentro del proceso contravencional de tránsito cuando lo solicite el presunto infractor.

Artículo 21. Expediente. El expediente de cada procedimiento general para la comisión de contravenciones detectada por los SAST deberá ser creado de forma virtual y estará conformado, además de los anexos que deben acompañar a la orden de comparendo en su notificación, por los siguientes documentos:

1. Oficio de autorización de operación de los SAST emitida por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial o Ministerio de Transporte.
2. Calibración vigente de los SAST mediante el cual se detectó la presunta infracción, emitida por el laboratorio certificado (cuando aplique).
3. Certificación del laboratorio autorizado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC).
4. Constancia de reporte efectivo y completo de los datos requeridos para efectos de realizar el análisis de indicadores anuales de seguridad vial y la evaluación de impacto de la operación de los SAST.
5. Infracción, con todos sus elementos.
6. Orden de comparendo en el formulario único nacional indicado por el Ministerio de Transporte.
7. Notificación por correo certificado y sus guías de entrega, notificación virtual y evidencia de la información enviada a través del correo electrónico registrado en el RUNT, en caso de que se haya notificado por este medio, o notificación por aviso en la página web de la entidad o notificación personal en caso de que el propietario del vehículo se haya notificado personalmente.
8. Documento que certifique que el propietario del vehículo se acogió a los beneficios de pago, en caso de que este lo solicite.
9. Oficio que fija fecha y hora de realización de la audiencia de tránsito.
10. Pruebas que pretenda hacer valer la autoridad de tránsito respectiva.

11. Resolución que define la infracción.

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

Parágrafo. El expediente virtual se encuentra en cabeza de la autoridad de tránsito respectiva, quien tendrá el deber de custodia del mismo de forma integral y completa y podrá ser entregado a las partes o sus apoderados cuando estos los requieran.

CAPÍTULO V

Otras Obligaciones e Infracciones

Artículo 22. Modificar el artículo 55 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 55. *Comportamiento del conductor, pasajero o peatón.* Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

Considerando el riesgo que implica la circulación de vehículos automotores y los deberes que pueden asociarse a la función social de la propiedad, los propietarios estarán especialmente obligados a:

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

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

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

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

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

El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones de que trata el presente artículo será sancionado con multa de cinco (5) Unidades de Valor Tributario. En el supuesto del numeral 5 del presente artículo, la multa solo se impondrá cuando el propietario acredite el desprendimiento legítimo de la guarda mediante la presentación del título idóneo, siempre que el plazo para realizar su inscripción ante el organismo de tránsito se encuentre vencido.

Parágrafo. La Federación Colombiana de Municipios, a través del sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT), estará autorizada para crear una herramienta que permita en línea y

tiempo real el registro de la información necesaria para realizar los trámites de cambio de infractor, que procederán cuando un sujeto diferente de aquel a quien se ha extendido la orden de comparendo, se declare como el conductor en los hechos que presuntivamente configuran la infracción.

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

Artículo 23. *Responsabilidad sobre la Viabilidad de Identificación Electrónica Vehicular.* Todo propietario de vehículo, será responsable de garantizar permanentemente la visibilidad de los mecanismos de identificación externa del vehículo. Cualquier condición en que se encuentre el mecanismo de identificación o la adición en este de cualquier elemento que impida, de manera permanente o transitoria, la plena identificación del vehículo será sancionada con una multa de ocho (8) Unidades de Valor Tributario (UVT).

En la misma infracción incurrirá y será sancionado con la multa indicada en el inciso anterior, el conductor de un vehículo que circule en estas condiciones. Sin embargo, cuando concorra en una misma persona la condición de propietario y conductor, se impondrá una sola vez la multa.

En ninguno de los casos anteriores se podrá aplicar una reducción de la multa.

CAPÍTULO VI

Otras disposiciones

Artículo 24. *Normas Complementarias.* En lo que respecta a las demás actuaciones que se surten en el procedimiento general para la comisión de contravenciones detectada por los SAST, se regirá por las disposiciones del Código Nacional de Tránsito y en lo no regulado por esta, a lo dispuesto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y en el Código General del Proceso.

Artículo 25. *Protección.* Las garantías y derechos fundamentales constituidos en el presente procedimiento constituyen y conforman el debido proceso, para lo cual pueden ser protegidos mediante las acciones de protección de garantías y derechos fundamentales contenidas en la Constitución Política y legislación nacional dispuestos para tales fines.

Cuando en un mismo día, en la misma o en diferentes jurisdicciones, zonas o tramos de vía se detecte electrónicamente más de una vez la violación de las restricciones a la circulación por “pico y placa” o de las infracciones de que tratan los literales C.35 y D.2 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, todas y cada una las detecciones darán cuenta de una única conducta que representa una única infracción y se adelantará un único procedimiento contravencional que solo podrá dar lugar a la imposición de una única multa por la conducta desplegada el día respectivo.

En el caso de que la detección de las infracciones de que trata el inciso anterior se realice en diferentes

jurisdicciones, la competencia para conocer de la infracción corresponderá exclusivamente a la autoridad de la jurisdicción que registro primero en el tiempo la infracción. En estos casos, la notificación de la infracción realizada por esta autoridad, será evidencia suficiente para que las autoridades de las demás jurisdicciones terminen la actuación por falta de competencia y archiven el expediente.

Artículo 26. Divulgación. La Agencia Nacional de Seguridad Vial dispondrá en la página web la información de las autorizaciones concedidas para la operación de SAST indicando su ubicación con el objeto de facilitar su consulta en línea por toda la ciudadanía.

Artículo 27. Vigencia y Derogatorias. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias, en especial lo dispuesto en el literal, el parágrafo 2° del artículo 136 y el artículo 137 de la Ley 769 de 2002, la Ley 1843 de 2017, salvo lo dispuesto en el parágrafo 2° del artículo 2° y artículo 11 de dicha ley, adicionado por el artículo 181 de la Ley 2294 de 2023.

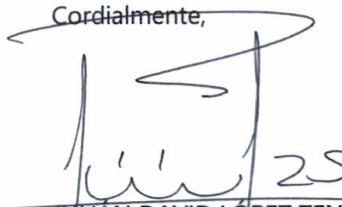
CÁMARA DE REPRESENTANTES -
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE.

12 de diciembre de 2023.-En sesión de la fecha, fue aprobado en primer debate, y en los términos anteriores el Proyecto de Ley número 312 de 2023 Cámara, *por medio del cual se regula la instalación y operación de las ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito, se establecen obligaciones asociadas a la propiedad de los vehículos, se determinan las sanciones por su infracción y se dictan otras disposiciones* (Acta número 025 de 2023) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 6 de diciembre de 2023, según Acta número 024 en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo 01 de 2003.

VII. PROPOSICIÓN

De acuerdo a los anteriores argumentos que motivan la presente ponencia de Proyecto de ley, se le solicita muy comedidamente a la Plenaria de la Cámara de Representantes del Congreso de la República de Colombia archivar el **Proyecto de Ley número 312 de 2023 Cámara, por medio del cual se regula la instalación y operación de las ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito, se establecen obligaciones asociadas a la propiedad de los vehículos, se determinan las sanciones por su infracción y se dictan otras disposiciones**, de acuerdo a las consideraciones anteriormente expuestas.

Cordialmente,



JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Representante a la Cámara

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA DOCE (12) DE DICIEMBRE DE 2023, AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 312 DE 2023 CÁMARA

“POR MEDIO DEL CUAL SE REGULA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LAS AYUDAS TECNOLÓGICAS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO, SE ESTABLECEN OBLIGACIONES ASOCIADAS A LA PROPIEDAD DE LOS VEHÍCULOS, SE DETERMINAN LAS SANCIONES POR SU INFRACCIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA

CAPÍTULO I

OBJETO, ALCANCE, PRINCIPIOS Y DEFINICIONES

ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto fortalecer las herramientas, directas e indirectas, para la identificación de las conductas que pueden constituir infracciones de tránsito con la finalidad de proteger el derecho a la vida y a la integridad personal mediante la reducción de los comportamientos viales riesgosos; así como la materialización de las garantías del debido proceso en el procedimiento contravencional de tránsito por infracciones detectadas a través de medios técnicos o tecnológicos.

ARTÍCULO 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN. La presente ley es aplicable a los sujetos de sanción y a todas las autoridades de tránsito del país que pretendan instalar, operar y expedir en su jurisdicción órdenes de comparendo mediante ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones al tránsito.

ARTÍCULO 3. PRINCIPIOS. La presente ley se fundamenta en las disposiciones constitucionales y legales que rigen las actuaciones administrativas sancionatorias, así como en los siguientes principios:

- a) **ACCESO A LA INFORMACIÓN:** Las actuaciones realizadas en el proceso contravencional por infracciones detectadas por medio de sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito deberán estar contenidas en un expediente en cabeza de la autoridad de tránsito competente, quien tendrá el deber de custodia del mismo de forma integral y completa, y deberá ser entregado a las partes o sus apoderados cuando estos los requieran.
- b) **BUENA FE:** las autoridades de tránsito presumirán la buena fe de los infractores y sus apoderados en el procedimiento para la detección y sanción de infracciones detectadas mediante los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos bajo su conocimiento.
- c) **DEBIDO PROCESO:** Las actuaciones administrativas sancionatorias derivadas del incumplimiento de las normas de tránsito deben ajustarse a las garantías otorgadas por la Constitución y la ley a los ciudadanos.
- d) **EFFECTIVIDAD ESTATAL:** El Estado debe implementar medidas encaminadas a realizar el control y la supervisión efectiva para el cumplimiento de las normas de tránsito. Dichas medidas deben estar orientadas a lograr el cumplimiento de los fines esenciales que por mandato constitucional le han sido asignados.
- e) **PRESUNCIÓN DE INOCENCIA:** dándole cumplimiento al artículo 29 constitucional, este principio consiste que el presunto contraventor de la infracción detectada por los SAST tiene derecho a que se presuma su inocencia mientras no se pruebe su culpabilidad por parte de la autoridad de tránsito en dicha conducta mediante los medios probatorios contemplados en la legislación nacional vigente.
- f) **RESPONSABILIDAD SOCIAL:** Las acciones sancionatorias buscan la prevención de conductas que atentan contra la vida, integridad y salud de los ciudadanos, así como de aquellas que dificultan la salvaguarda de los derechos fundamentales.
- g) **DERECHO A LA VIDA:** Es deber del Estado adoptar acciones para la salvaguarda del derecho fundamental e inviolable de la vida de los actores viales.

ARTÍCULO 4. DEFINICIONES.

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

medida asociadas obtenidas a partir de los patrones de medida y las correspondientes indicaciones con sus incertidumbres asociadas y, en una segunda etapa, utiliza esta información para establecer una relación que permita obtener un resultado de medida a partir de una indicación. b) CONTROL AÉREO: Procedimiento de registro de presuntas evidencias sobre infracciones al tránsito a partir de controles en vía realizados de manera directa por las autoridades de tránsito, desde un dispositivo electrónico instalado en helicóptero o vehículo de transporte aéreo autónomo o tripulado. c) CONTROL EN VÍA APOYADO EN DISPOSITIVO ELECTRÓNICO: Procedimiento realizado de manera directa por un agente de tránsito presente y visible en el sitio del evento, quien realiza la detección apoyado por dispositivo(s) electrónico(s) que opera para registrar la evidencia de la presunta infracción al tránsito y para la elaboración en el sitio de la orden de comparendo. d) DETECCIÓN ELECTRÓNICA: Actividad relacionada con el registro de evidencia de la presunta infracción al tránsito a través Sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, en la cual no se entrega la orden de comparendo al presunto infractor en el lugar de los hechos y de forma inmediata. e) ENTIDAD ADMINISTRADORA DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL: Entidad estatal que tiene a su cargo la administración, planeación, coordinación, construcción, conservación y mantenimiento de la infraestructura vial. f) EVIDENCIA DE CIERRE: Documento expedido por la entidad administradora de la infraestructura vial, de acuerdo con sus procedimientos internos, por el cual se determina el cumplimiento de los requisitos relacionados con la autorización del uso, ocupación o intervención temporal para la instalación del sistema de soporte de las ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones al tránsito, así como de la señalización asociada. g) SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO -SAST-: Dispositivos electrónicos automáticos o semiautomáticos, los cuales podrán ser utilizados como prueba de ocurrencia de una presunta infracción de tránsito dentro de un proceso contravencional. Los SAST pueden ser dispositivos de instalación fija, móvil y aéreo.	h) VALIDACIÓN DE LA INFRACCIÓN: Procedimiento a través del cual un agente de tránsito analiza la información registrada mediante los SAST, con la finalidad de determinar si efectivamente esta da cuenta de la presunta comisión de infracciones al tránsito y en el que verifica que el dispositivo de detección electrónica tiene vigente su autorización, se encuentra calibrado y que el sitio de control estaba adecuadamente señalado, de manera que la información reportada pueda tenerse como prueba válida en el proceso contravencional; caso en el cual procederla la expedición de una orden de comparendo. CAPÍTULO II AUTORIZACIÓN PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN DE SAST ARTÍCULO 5. COMPETENCIA. Solo las autoridades de tránsito a que hace referencia el Código Nacional de Tránsito son las competentes para expedir órdenes de comparendo por infracciones de tránsito, así como la de expedir la resolución que declara la responsabilidad del infractor. El proceso contravencional por infracciones a las normas de tránsito, deberá siempre estar precedido por una autoridad de tránsito competente y en ningún caso podrá ser encargado total o parcialmente a particulares, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso tercero del párrafo 3 del artículo 6 de la Ley 769 de 2002. ARTÍCULO 6. AUTORIZACIÓN PARA LA INSTALACIÓN DE SAST. Las zonas o tramos de vía para la detección electrónica de infracciones mediante SAST, deberá ser autorizado previamente por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de oficio o a petición de parte, con fundamento en un análisis técnico que elabore de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Una vez autorizada la zonas o tramos de vía para la detección electrónica de infracciones mediante SAST, las infracciones que a través de las mismas se podrán detectar estarán limitadas exclusivamente por la capacidad de la tecnológica para registrar evidencia que pueda ser tenida como prueba en un proceso contravencional. Así mismo, en el trámite de autorización y en la operación, no se
PARÁGRAFO TERCERO. Tanto el documento de autorización o rechazo de la instalación del SAST, como toda la documentación aportada, reposará en el Sistema de Información dispuesto para tal fin por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para facilitar su consulta por parte de la respectiva Autoridad de Tránsito y de las autoridades competentes. ARTÍCULO 7. VIGENCIA DE LA AUTORIZACIÓN. Toda autorización otorgada en Colombia para la operación de los SAST tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha reportada en el sistema de información como fecha de inicio de operación. La autorización podrá ser renovada. Para el efecto, la autoridad de tránsito deberá desarrollar y radicar ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los seis (6) meses previos al vencimiento de su autorización, la evaluación de impacto de que trata el artículo 19 de la Ley 2251 de 2022 y, con base en esta, la Agencia Nacional de Seguridad Vial resolverá sobre la continuidad o finalización de la autorización con base en los criterios técnicos que reglamentariamente establezca. No obstante lo anterior, en ningún caso y bajo ninguna circunstancia se dará una nueva autorización a la misma zona o tramo de vía o se renovará la existente, si no se acredita el despliegue permanente y concomitante de acciones complementarias para responder a las circunstancias que dieron lugar a la autorización de los SAST. Si la renovación es negada por esta causa, la autoridad deberá proceder conforme se dispone en el artículo 6 de la presente ley para obtener una nueva autorización. PARÁGRAFO. Lo dispuesto en el inciso anterior no aplica a las autorizaciones otorgadas atendiendo el criterio de movilidad de que trata el literal d del artículo 11 de la presente ley. ARTÍCULO 8. AUTORIZACIONES OTORGADAS PREVIA EXPEDICIÓN DE LA PRESENTE LEY. Las autorizaciones otorgadas antes de la expedición de la presente ley, por el Ministerio de Transporte o la Agencia Nacional de Seguridad Vial, mantendrán su vigencia por cinco (5) años contados desde el otorgamiento de su licencia para operar, sin perjuicio de la obligación de calibrar oportunamente los equipos y actualizar la señalización de la zona de conformidad con lo establecido en la presente ley y la reglamentación derivada.	exigirá en ningún caso que la autoridad disponga de SAST suficientes para operar la totalidad de las zonas o tramos autorizados y podrá generar entre ellos la rotación de los equipos existentes en un ejercicio de control aleatorio. PARÁGRAFO PRIMERO. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 2 de la Ley 1843 de 2017, adicionado por el artículo 181 de la Ley 2294 de 2023, solo podrán ser autorizadas como zonas o tramos de vías de control electrónica de infracciones y autorizarse en ellas la ubicación e instalación u operación de los SAST, las clasificadas en condiciones críticas de movilidad y de siniestralidad o de alto riesgo en términos de seguridad vial, clasificados o señalados como tales, de oficio o a petición de parte, por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, previa valoración que realice de los estudios propios o de terceros, dando cumplimiento a los criterios técnicos establecidos en la presente ley. En cualquier caso, a partir de la expedición de la presente ley, no se otorgarán nuevas autorizaciones sin que la autoridad de tránsito que la solicita, acredite previamente haber desplegado y realizado acciones que, siendo pertinentes, han resultado insuficientes conforme los resultados de las evaluaciones realizados a la zona. La efectividad de las acciones previas implementadas deberá ser soportadas mediante datos estadísticos de un periodo no inferior a seis meses, asociados a la siniestralidad, velocidad y comportamientos seguros que den cuenta del impacto de estas acciones. De estas acciones deberán formar parte el desarrollo e intervención en las áreas de acción del Plan Nacional de Seguridad y principalmente las acciones de la infraestructura vial segura que en éste y en su regulación complementaria se establecen. El Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, reglamentará estas condiciones de manera que se garantice que el control electrónico resulta indispensable ante la insuficiencia demostrada de los demás recursos. PARÁGRAFO SEGUNDO. El uso de equipos de apoyo para las labores de control en vía desarrolladas por los agentes de tránsito y el uso de dispositivos electrónicos con fines exclusivamente pedagógicos o de análisis de tráfico, no requerirá de autorización.

ARTÍCULO 9. AUTORIDAD COMPETENTE PARA LA VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS TÉCNICOS. La Superintendencia de Transporte tendrá como función adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial; en el evento de encontrar incumplimientos en relación con estos criterios por parte de la autoridad de tránsito, iniciará la investigación correspondiente y aplicará las sanciones establecidas en el artículo 158A de la Ley 769 de 2002. ARTÍCULO 10. DOCUMENTACIÓN DISPONIBLE Y MEDIDAS PREVENTIVAS. La Superintendencia de Transporte, en el ejercicio de sus competencias, podrá requerir en cualquier momento a la autoridad de tránsito respectiva la documentación que acredite el cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios para la instalación y la operación de los SAST. Vencido el plazo para responder el requerimiento que defina la Superintendencia, si la autoridad omite total o parcialmente la entrega de la información, la Superintendencia de Transporte ordenará como medida preventiva la suspensión de la operación de los SAST relacionadas con el requerimiento y, en consecuencia, no podrán tenerse como medios de prueba de la comisión de ninguna infracción de tránsito la información a través de ellos recolectada durante la suspensión. La medida se levantará por la entidad que la ha adoptado, una vez acreditado el cumplimiento integral del requerimiento. Cuando la suspensión se prolongue por más de seis (6) meses, la autorización deberá ser por este solo hecho revocada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, sin perjuicio de que la autoridad de tránsito interesada solicite y tramite una nueva autorización en cualquier tiempo que lo encuentre conveniente, agotando el procedimiento legal y reglamentariamente dispuesto para el efecto, y de que la Superintendencia de Transporte continúe con el procedimiento administrativo sancionatorio por las infracciones que haya advertido. PARÁGRAFO. La Superintendencia de Transporte implementará un sistema de consulta ciudadana que garantice el acceso a la información sobre las medidas preventivas dictadas de conformidad con el inciso anterior. El sistema de consulta deberá permitir la expedición en línea de certificados de inexistencia de medidas preventivas sobre el SAST.	La Superintendencia de Transporte, a su vez, reportará en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la fecha de inicio y finalización de las medidas de suspensión de la operación de los SAST adoptadas. CAPÍTULO III CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SAST ARTÍCULO 11. CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS SAST. Para solicitar la autorización de instalación de los SAST de que trata el artículo 6 de la presente Ley, la autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretendan instalar deberá acreditar ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cumplimiento de los criterios técnicos de seguridad vial y de eficiencia en la movilidad que establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los que deberán como mínimo incluir los siguientes: a. SINIESTRALIDAD: Criterio relacionado con los sucesos que producen un daño material o humano, estando involucrado un vehículo en una vía pública y/o privada abiertas al público. b. PREVENCIÓN: Criterio que evidencie los hallazgos y la evaluación del riesgo en la zona de influencia del SAST en materia de siniestralidad vial. c. INFRACCIONES: Estadísticas de infracciones detectadas por la Autoridad de Tránsito en la zona de influencia del SAST que afecten las condiciones de movilidad o impliquen un riesgo para la seguridad vial. d. MOVILIDAD: Criterio relacionado con la identificación de zonas de alta congestión, en las cuales, dentro de las causas principales pueda señalarse el comportamiento de los conductores que configure una infracción a las normas de tránsito. PARÁGRAFO PRIMERO. La evaluación del criterio de siniestralidad podrá ser desarrollada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial con base en los estudios de los puntos críticos o de alto riesgo identificados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.
PARÁGRAFO SEGUNDO. La metodología para sustentar y evaluar los criterios anteriormente referidos se deberá adoptar y publicar por la Agencia Nacional de Seguridad Vial dentro de los 30 días siguientes a la expedición de la presente ley mediante resolución que deberá ser pública y de conocimiento de todos los ciudadanos. ARTÍCULO 12. SEÑALIZACIÓN. En las vías nacionales, departamentales y municipales en donde operen SAST se deberá ubicar la señalización que informe que es una zona vigilada por cámaras o radar y, dentro de esta, la señalización asociada a la norma que se vigile con el dispositivo de detección electrónica. La señalización deberá localizarse en el lugar donde opere el SAST y también antes de iniciar estas zonas de acuerdo con lo previsto en el Manual de Señalización Vial o la norma que la adicione, modifique o sustituya y con los criterios técnicos establecidos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. ARTÍCULO 13. TRAZABILIDAD DE LOS EQUIPOS MEDIDORES DE VELOCIDAD. Los equipos medidores de velocidad deberán demostrar trazabilidad, conforme a los patrones de referencia nacional definidos por el Instituto Nacional de Metrología en laboratorios debidamente acreditados. Para el efecto, la autoridad de tránsito deberá remitir los certificados de calibración vigentes. El servicio de trazabilidad de los equipos medidores de velocidad se prestará con sujeción a las tarifas establecidas por dicho Instituto. La calibración de los equipos medidores de velocidad estará a cargo del Instituto Nacional de Metrología y deberá realizarse en los periodos que determine el fabricante de los equipos a instalar. La Superintendencia de Industria y Comercio será la encargada de revisar el cumplimiento de requisitos de calibración y el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC se encargará de acreditar la prestación del servicio de estos laboratorios, definiendo criterios y políticas para la prestación de dicho servicio. PARÁGRAFO PRIMERO. Dentro del proceso de autorización de que trata el artículo 6 de la presente Ley, la autoridad de tránsito remitirá a la Agencia Nacional de Seguridad Vial el manual del fabricante de los equipos, en el que se especifique el periodo de calibración y el margen de tolerancia. Esta información deberá	especificarse en el acto administrativo de autorización y con base en ellas las entidades de control ejercerán sus competencias en la materia. PARÁGRAFO SEGUNDO. No se tendrá para ningún efecto y en ningún sentido como prueba de la comisión de infracción, la información sobre la velocidad de circulación recolectada con un equipo de detección electrónica, cualquiera sea este, que no haya sido calibrado dentro del periodo indicado de conformidad con el presente artículo. ARTÍCULO 14. VIABILIDAD EN EL USO DE INFRAESTRUCTURA VIAL. La autoridad de tránsito deberá contar con la evidencia de cierre para el uso, ocupación temporal o intervención de la vía en la cual operarán los SAST, expedido por la entidad administradora de la respectiva infraestructura vial, de acuerdo con el procedimiento que adopte previamente dicha entidad para tal efecto. El procedimiento asociado a este trámite no podrá versar sobre los criterios técnicos establecidos por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio de Transporte en ejercicio de las competencias que les corresponden de conformidad con la facultad otorgada en la presente ley y se limitará a la aprobación del procedimiento, protocolos y cronograma de intervención en la infraestructura. PARÁGRAFO. Las entidades administradoras de la infraestructura vial deberán resolver las solicitudes de permisos para el uso, ocupación temporal o intervención de la vía en la cual operarán los SAST dentro de los tres (3) meses siguientes a su radicación e informar de los permisos otorgados a la Agencia Nacional de Seguridad Vial a través del Sistema de Información que se disponga para el efecto. Los términos establecidos en el presente parágrafo se suspenden con la realización de requerimientos para la complementación y subsanación de la solicitud. La solicitud se entenderá desistida, sin perjuicio de la posibilidad de elevarla nuevamente dentro de la misma autorización, cuando el requerimiento no se responda dentro de los dos (2) meses siguientes a su notificación. ARTÍCULO 15. INDICADORES DE SEGURIDAD VIAL. Adiciónese el siguiente parágrafo al artículo 19 de la Ley 2251 de 2022:

Parágrafo segundo. Las autoridades de tránsito deberán reportar en el sistema de información que disponga la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los datos requeridos para efectos de realizar el análisis de indicadores anuales de seguridad vial y la evaluación de impacto de la operación de los SAST. Desde el momento del vencimiento del plazo reglamentario y hasta el reporte efectivo y completo de la información, no podrá tenerse como elemento probatorio la información recopilada por los medios de detección electrónica respecto de los cuales la autoridad no haya reportado la información de que trata el presente parágrafo. ARTÍCULO 16. Modifíquese el parágrafo 5° del artículo 7° de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así: Parágrafo quinto. La contratación con privados para la implementación de ayudas tecnológicas por parte de las autoridades de tránsito deberá realizarse conforme las reglas que para tal efecto dicten las normas de contratación estatal. La remuneración de la inversión, operación y mantenimiento en contratación con privados para la instalación y puesta en operación de los SAST deberá ceñirse a criterios e indicadores técnicos y financieros. La remuneración debe responder a parámetros de eficiencia en la operación, gestión de resultados, evaluaciones de impacto, operaciones esperados y reales, costos fijos y variables, remuneración con resultados, incentivos a la pedagogía y seguridad, retribución al contratista de los costos de la implementación y operación de los SAST con el real alcance y valoración de su prestación, entre otros. La metodología y cálculo de la remuneración deberá ser razonablemente determinada como resultado de una evaluación técnica, financiera y jurídica que considere de manera detallada, entre otros aspectos, especificaciones técnicas, alcances de las ayudas tecnológicas y la inversión que representa su implementación y operación así como los objetivos de política pública. No se fijará un porcentaje, sin desarrollar la fundamentación indicada, atendiendo su función disuasiva y preventiva y no meramente de instrumento de detección de infracciones con fines sancionatorios.	Las autoridades de tránsito podrán igualmente suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el cobro y el recaudo de las multas, independientemente del medio utilizado para su detección. CAPÍTULO IV PROCESOS CONTRAVENCIONALES DERIVADOS DE LA DETECCIÓN ELECTRÓNICA ARTÍCULO 17. Modifíquese el parágrafo 2 del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Parágrafo segundo. Las capturas detectadas por medio de los SAST que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, serán válidas como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y, por lo tanto, darán lugar a la imposición de un comparendo a quien la autoridad de tránsito logre probar como responsable. La orden de comparendo que contenga la infracción detectada por los SAST deberá contener: 1. Las imágenes y/o videos captados en el lugar de los hechos. 2. La fecha y hora de validación de la infracción por parte del agente de tránsito. 3. Cualquier otro documento soporte que pretenda hacer valer la entidad de tránsito respectiva. En cualquiera de las etapas del procedimiento contravencional, durante el periodo probatorio el propietario del vehículo podrá desvirtuar su responsabilidad acreditando el desprendimiento legítimo de la guarda del vehículo o aportando pruebas que permitan demostrar su debida diligencia y cuidado al momento de los hechos o permita identificar al conductor del vehículo al momento de los hechos. En todo caso, la presunción de responsabilidad del propietario admitirá prueba en contrario y cuando para la acreditación de la comisión de la
infracción la autoridad de tránsito recurra a la presunción establecida en el presente parágrafo, se impondrán las sanciones establecidas en el artículo 131 de la ley 769 de 2002. ARTÍCULO 18. PROCEDIMIENTO ANTE LA COMISIÓN DE UNA CONTRAVENCIÓN DETECTADA POR SAST. La autoridad de tránsito de la jurisdicción en la que opera los SAST, validará la información recolectada por el instrumento tecnológico de detección electrónica dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la captura o registro de los datos y si advierte conforme a ellos la presunta comisión de una infracción de tránsito, elaborará dentro de este mismo término la orden de comparendo; dicha validación deberá ser realizada por un agente de tránsito en propiedad. La orden de comparendo será notificada al propietario del vehículo a través de su envío por correo certificado, dirigido a la dirección física registrada en el Registro Nacional de Conductores y en el Registro Nacional de Automotores del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, y además, mediante correo electrónico, remitido a la dirección que de este repose en los mismos registros. La notificación deberá realizarse dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la validación de que trata el inciso anterior, anexando la prueba de la comisión de la infracción. Todas las autoridades de tránsito que tengan implementados los SAST, deberán mantener publicada en su página web todas las autorizaciones otorgadas por cada zona o tramo de vía, así como las certificaciones de la última calibración de cada equipo de detección electrónica cuando la presunta infracción consista en sobrepasar los límites de velocidad. Cuando la comisión de la presunta infracción haya tenido lugar en vehículos de servicio público, deberá igualmente notificarse a la empresa de transporte a la que se encuentre esté vinculado, observando para tal fin los términos y las condiciones señaladas en el presente artículo. PARÁGRAFO PRIMERO. En ningún caso podrá realizarse la notificación por mensaje de datos a aplicaciones de mensajería instantánea o mensajes de texto sin la autorización del propietario del vehículo.	PARÁGRAFO SEGUNDO. En el proceso de validación de que trata el inciso primero del presente artículo, cuando la conducta advertida consista en no respetar la luz roja del semáforo, antes de generar la orden de comparendo se deberá validar que en la conducta no se haya incurrido con la finalidad de dar la prelación a un vehículo de atención de emergencias, si la autoridad de tránsito logra comprobar dicho actuar, deberá exonerar al presunto responsable por cumplimiento a un deber de cuidado y bienestar al interés general. ARTÍCULO 19. PROCEDIMIENTO EN CASO DE FRACASO DE LA NOTIFICACIÓN. Cuando la dirección física no exista o no se reciba en ella la notificación por no residir en ella la persona a quien se dirige, y no se tenga una dirección de correo electrónico registrada o en la registrada se rechace o rebote la recepción del mensaje enviado, cualquiera sea la causa de rebote siempre que no sea atribuible a la entidad que realiza la notificación, esta deberá realizarse en los términos del código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo. Si la notificación no se realiza dentro del término improrrogable indicado, la facultad sancionatoria caducará. PARÁGRAFO PRIMERO. Es deber de los propietarios de vehículos, así como de toda persona con licencia de conducción, informar y mantener actualizada la dirección de notificación en el Registro Nacional de Conductores y en el Registro Nacional Automotor del Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT. Es igualmente un deber de las empresas de transporte mantener actualizada su información de notificaciones en el Registro Nacional de Empresas de Transporte del Sistema RUNT. PARÁGRAFO SEGUNDO. Una vez surtida la notificación en los términos de los artículos 17 y 18 de la presente Ley, se observará en la actuación el procedimiento establecido en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya. ARTÍCULO 20. COMPARENCIA VIRTUAL. Las autoridades de tránsito implementarán mecanismos electrónicos que permitan la comparencia a distancia del presunto infractor o conductor del vehículo y en el momento en que le

sea notificada la orden de comparendo deberán informarle sobre los mecanismos disponibles y la forma de acceder a ellos. PARÁGRAFO. La comparecencia virtual de la que trata el presente artículo no exime del deber que tiene cada autoridad de tránsito de disponer del personal y medios para atender las audiencias presenciales dentro del proceso contravencional de tránsito cuando lo solicite el presunto infractor. ARTÍCULO 21. EXPEDIENTE. El expediente de cada procedimiento general para la comisión de contravenciones detectada por los SAST deberá ser creado de forma virtual y estará conformado, además de los anexos que deben acompañar a la orden de comparendo en su notificación, por los siguientes documentos: 1. Oficio de autorización de operación de los SAST emitida por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial o Ministerio de Transporte. 2. Calibración vigente de los SAST mediante el cual se detectó la presunta infracción, emitida por el laboratorio certificado (cuando aplique). 3. Certificación del laboratorio autorizado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC. 4. Constancia de reporte efectivo y completo de los datos requeridos para efectos de realizar el análisis de indicadores anuales de seguridad vial y la evaluación de impacto de la operación de los SAST. 5. Infracción, con todos sus elementos. 6. Orden de comparendo en el formulario único nacional indicado por el Ministerio de Transporte. 7. Notificación por correo certificado y sus guías de entrega, notificación virtual y evidencia de la información enviada a través del correo electrónico registrado en el RUNT, en caso de que se haya notificado por este medio, o notificación por aviso en la página web de la entidad o notificación personal en caso de que el propietario del vehículo se haya notificado personalmente. 8. Documento que certifique que el propietario del vehículo se acogió a los beneficios de pago, en caso de que este lo solicite. 9. Oficio que fija fecha y hora de realización de la audiencia de tránsito. 10. Pruebas que pretenda hacer valer la autoridad de tránsito respectiva. 11. Resolución que define la infracción.	12. Documentos anexos que haga llegar el propietario del vehículo o su apoderado. PARÁGRAFO. El expediente virtual se encuentra en cabeza de la autoridad de tránsito respectiva, quien tendrá el deber de custodia del mismo de forma integral y completa y podrá ser entregado a las partes o sus apoderados cuando estos los requieran. CAPÍTULO V OTRAS OBLIGACIONES E INFRACCIONES ARTÍCULO 22. Modificar el artículo 55 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 55. Comportamiento del conductor, pasajero o peatón. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito. Considerando el riesgo que implica la circulación de vehículos automotores y los deberes que pueden asociarse a la función social de la propiedad, los propietarios estarán especialmente obligados a: 1. Estar informado del uso que se da al vehículo de su propiedad y no dar lugar a que el mismo circule sin su permiso. 2. Permitir o facilitar el uso de su vehículo únicamente a personas que cuenten con la licencia de conducción requerida, de conformidad con las características del vehículo. 3. Suministrar a la autoridad, en aquellos eventos en que logre desvirtuar la presunción de responsabilidad que permite vincularlo como presunto responsable de las infracciones detectadas por medios electrónicos, información veraz que permita la identificación de la persona que conducía el vehículo. 4. Informar oportunamente a las autoridades competentes cuando el vehículo de su propiedad le sea sustraído de forma ilícita.
5. Realizar la tradición del dominio dentro de los plazos establecidos en el artículo 47 de la Ley 769 de 2002 o la norma que la modifique, adicione o sustituya. El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones de que trata el presente artículo será sancionado con multa de cinco (5) Unidades de Valor Tributario. En el supuesto del numeral 5 del presente artículo, la multa solo se impondrá cuando el propietario acredite el desprendimiento legítimo de la guarda mediante la presentación del título idóneo, siempre que el plazo para realizar su inscripción ante el organismo de tránsito se encuentre vencido. PARÁGRAFO. La Federación Colombiana de Municipios, a través del sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT), estará autorizada para crear una herramienta que permita en línea y tiempo real el registro de la información necesaria para realizar los trámites de cambio de infractor, que procederán cuando un sujeto diferente de aquel a quien se ha extendido la orden de comparendo, se declare como el conductor en los hechos que presuntivamente configuran la infracción. Las autoridades de tránsito y transporte y el Registro Único Nacional de Tránsito podrán interactuar directamente con esta plataforma para estos mismos propósitos. ARTÍCULO 23. RESPONSABILIDAD SOBRE LA VIABILIDAD DE IDENTIFICACIÓN ELECTRÓNICA VEHICULAR. Todo propietario de vehículo, será responsable de garantizar permanentemente la visibilidad de los mecanismos de identificación externa del vehículo. Cualquier condición en que se encuentre el mecanismo de identificación o la adición en este de cualquier elemento que impida, de manera permanente o transitoria, la plena identificación del vehículo será sancionada con una multa de ocho (8) Unidades de Valor Tributario (UVT). En la misma infracción incurrirá y será sancionado con la multa indicada en el inciso anterior, el conductor de un vehículo que circule en estas condiciones. Sin embargo, cuando concurra en una misma persona la condición de propietario y conductor, se impondrá una sola vez la multa. En ninguno de los casos anteriores se podrá aplicar una reducción de la multa.	CAPÍTULO VI OTRAS DISPOSICIONES ARTÍCULO 24. NORMAS COMPLEMENTARIAS. En lo que respecta a las demás actuaciones que se surten en el procedimiento general para la comisión de contravenciones detectada por los SAST, se regirá por las disposiciones del Código Nacional de Tránsito y en lo no regulado por esta, a lo dispuesto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y en el Código General del Proceso. ARTÍCULO 25. PROTECCIÓN. Las garantías y derechos fundamentales constituidos en el presente procedimiento constituyen y conforman el debido proceso, para lo cual pueden ser protegidos mediante las acciones de protección de garantías y derechos fundamentales contenidas en la Constitución Política y legislación nacional dispuestos para tales fines. Cuando en un mismo día, en la misma o en diferentes jurisdicciones, zonas o tramos de vía se detecte electrónicamente más de una vez la violación de las restricciones a la circulación por "pico y placa" o de las infracciones de que tratan los literales C.35 y D.2 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, todas y cada una las detecciones darán cuenta de una única conducta que representa una única infracción y se adelantará un único procedimiento contravencional que solo podrá dar lugar a la imposición de una única multa por la conducta desplegada el día respectivo. En el caso de que la detección de las infracciones de que trata el inciso anterior se realice en diferentes jurisdicciones, la competencia para conocer de la infracción corresponderá exclusivamente a la autoridad de la jurisdicción que registre primero en el tiempo la infracción. En estos casos, la notificación de la infracción realizada por esta autoridad, será evidencia suficiente para que las autoridades de las demás jurisdicciones terminen la actuación por falta de competencia y archiven el expediente. ARTÍCULO 26. DIVULGACIÓN. La Agencia Nacional de Seguridad Vial dispondrá en la página web la información de las autorizaciones concedidas para la operación de SAST indicando su ubicación con el objeto de facilitar su consulta en línea por toda la ciudadanía.

ARTÍCULO 27. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias. CÁMARA DE REPRESENTANTES. -COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 12 de diciembre de 2023.-En sesión de la fecha, fué aprobado en primer debate, y en los términos anteriores el Proyecto de Ley 312 DE 2023 CÁMARA <i>"POR MEDIO DEL CUAL SE REGULA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LAS AYUDAS TECNOLÓGICAS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO, SE ESTABLECEN OBLIGACIONES ASOCIADAS A LA PROPIEDAD DE LOS VEHÍCULOS, SE DETERMINAN LAS SANCIONES POR SU INFRACCIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</i> (Acta No. 025 de 2023) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 08 de diciembre de 2023, según Acta No. 024 en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003. Lo anterior con el fin de que en el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes, JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO Presidente  RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN Secretario General	CÁMARA DE REPRESENTANTES COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE SUSTANCIACIÓN INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE Bogotá, D.C., 10 de abril de 2025 Autorizo la publicación del presente Informe de Ponencia Negativa para Segundo Debate y el texto aprobado en primer debate del Proyecto de Ley No. 312 de 2023 Cámara <i>"POR MEDIO DEL CUAL SE REGULA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LAS AYUDAS TECNOLÓGICAS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO, SE ESTABLECEN OBLIGACIONES ASOCIADAS A LA PROPIEDAD DE LOS VEHÍCULOS, SE DETERMINAN LAS SANCIONES POR SU INFRACCIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</i>. La ponencia para segundo debate fue firmada por el Honorable Representante JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 254 /25 del 10 de abril de 2025, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.  RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN Secretario
--	--