



INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY 212 DE 2016 CÁMARA, 102 DE 2015 SENADO

Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones.

1. Introducción y antecedentes del proyecto de ley

Es bien sabido que los medios tecnológicos utilizados en los últimos cinco años para imponer comparendos se han convertido en el dolor de cabeza de muchos colombianos. La atribución de posibles infracciones teniendo la fotografía como medio de prueba ha llegado a ser un negocio en donde las autoridades de las diferentes entidades territoriales realizan contratos de concesión a particulares entregando la función administrativa de instalación, puesta en funcionamiento y entrega de la prueba recaudada a través de: ¿medios técnicos y tecnológicos que permiten evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora¿, amparados por el artículo 22 de la Ley 1322 de 2010 reformado por el artículo 135 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito.

Dichos contratos de concesión se pagan con porcentajes que se logran a través del recaudo de los dineros obtenidos con la imposición de multas a los presuntos ¿infractores de tránsito¿ determinados dentro de un proceso contravencional que se sigue por parte de los ¿inspectores¿ de la jurisdicción respectiva, quienes tienen la competencia de aplicación de justicia en estos casos, teniendo como base la colocación de velocidades mínimas de conducción fijadas con arbitrariedad en vías que están diseñadas para ir a velocidades superiores.

Ahora bien, no se entiende cómo en un país que en los últimos años ha abanderado el desarrollo de la infraestructura vial como pilar del crecimiento económico y social, tanto así que se habla de vías de cuarta y quinta generación, lo que implica mover el país a velocidades modernas que ahorran tiempos de viajes, entre otros beneficios, se presentan casos en donde autopistas bien diseñadas y adecuadas para la conducción en velocidades superiores a los 80 Km/H, los vehículos deben reducir intempestivamente a velocidades inferiores a los 40 Km/H por la instalación de un sistema de detección de infracciones arbitrario.

Los máximos de velocidad están determinados por la **Resolución 001384 de 2010 (abril 20)** expedida por el Ministerio de Transporte ¿**por la cual se adopta el método para establecer los límites de velocidad en las carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales de Colombia¿. Dicha resolución a su vez, reglamentó la Ley 1239 de 2008 (Julio 25), la cual reformó el artículo 107 del Código Nacional de Tránsito así:**



¿**Artículo 107. Límites de velocidad en carreteras nacionales y departamentales.** En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados, serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los **120 kilómetros por hora**.

Para el servicio público, de carga y de transporte escolar el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.

Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.

Parágrafo. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas de que trata el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales de que trata este artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía.

(Subrayado y negrilla fuera del texto)

Los proyectos de infraestructura de cuarta generación o ¿4G¿ son la inversión que el Estado ejecuta para la realización de obras de infraestructura a lo largo del país y que traerán beneficios sociales, económicos y ambientales, contribuyendo a la conexión y al crecimiento productivo del país. Además, implicando los siguientes beneficios:

- ¿ Ahorro en tiempos de viaje.
- ¿ Reducción de costos operacionales vehiculares.
- ¿ Beneficios ambientales.
- ¿ Generación de empleo.

En Colombia se han desarrollado concesiones de primera, segunda, tercera y ahora cuarta generación. El nombre recibido corresponde a que en cada generación se van incluyendo ajustes normativos en los contratos en temas financieros, jurídicos, de riesgos, entre otros, de tal manera que quedan cubiertas las experiencias positivas y negativas de los contratos de las generaciones precedentes. De este modo, en las concesiones 4G se incluyen las mejores prácticas internacionales en materia de estructuración de proyectos y así se da cumplimiento a la Ley 1508 de 2012.

Este cambio de infraestructura vial ha generado una confianza legítima que hace que los usuarios de las vías puedan conducir de manera responsable a velocidades permitidas por la Ley pero que se ven abruptamente interrumpidas con la reducción de velocidades impuestas por los municipios, en



donde hay concesiones que se benefician con los dineros que por ¿presuntas infracciones¿ se cobran a ¿propietarios¿ de vehículos que transitan a velocidades superiores.

Todos los departamentos del país están inmersos en esta realidad, mi departamento Norte de Santander no es la excepción. En la Autopista Internacional que comunica a Cúcuta con San Antonio del Táchira instalaron cámaras para detectar infracciones antes de diciembre del año pasado, con el objetivo de impedir que los vehículos superen velocidades mayores a 40 km/h, siendo notorio que esta autopista se encuentra en óptimas condiciones de viabilidad y además es nuestra principal conexión con Venezuela.

Las razones que se alegan para justificar la presencia de estas cámaras es la ubicación de la Universidad de Pamplona y de la Iglesia Divino Niño, siendo necesario prevenir accidentes. Pero, ¿acaso no es mejor construir un puente peatonal que obligar a los conductores a transitar a velocidades tan bajas en una autopista tan concurrida? Estamos satanizando la conducción a altas velocidades en aras de un propósito que se puede prevenir concientizando a la población y mejorando la infraestructura.

Por otra parte, los ciudadanos que buscan su defensa han entendido que el medio que otorga la legislación para poner un pare a estos comparendos es la acción nulidad y restablecimiento del derecho (la acción de tutela fue descartada por la Sentencia T-051 de 2016), acción que ha resultado exitosa en los últimos años precisamente por la falta de regulación de la materia y las imprecisiones cometidas por las autoridades.

Pero, que se ve limitada por dos razones. En primer lugar, este tipo de acción debe ser interpuesta por intermedio de abogado, lo que puede generar un costo aun mayor al ciudadano. En segundo lugar, los jueces administrativos competentes para conocer este tipo de acciones solo se encuentran en capitales de departamento, lo que dificulta el acceso a la justicia pues en la mayoría de casos las infracciones de tránsito son impuestas en municipios que se encuentran alejados de las capitales de los departamentos, lo que genera que se sigan padeciendo los abusos en las notificaciones y la consecuente irregularidad en los procedimientos sancionatorios.

Es por eso, que iniciativas como el presente proyecto de ley y el Proyecto de ley número 116 de 2015 Cámara, relacionado con el debido proceso que deben seguir las autoridades a la hora de la instalación y utilización de estos medios tecnológicos para detectar infracciones, siempre serán grandes avances para sopesar este problema que aqueja a la ciudadanía.

La presente iniciativa es autoría de los honorables Senadores Mauricio Aguilar, Mauricio Lizcano y Antonio Guerra de la Espriella y fue trasladada a la Cámara de Representantes en diciembre del 2016 después de superar un duro debate en el que el articulado fue modificado sustancialmente. Inicialmente se indicaba que la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) tendría competencias en cuanto a la regulación de los medios técnicos y tecnológicos utilizados en las infracciones de tránsito. Posteriormente, estas facultades se le terminaron atribuyendo al Ministerio de Transporte.

Finalmente, en febrero del presente año, se me designó la honrosa tarea de rendir ponencia a este proyecto de ley. Sabemos que este es solo un primer paso para poner un límite a las irregularidades que se han presentado en la materia. Sin embargo, es necesario el compromiso de las entidades territoriales, el esfuerzo mancomunado de los órganos de dirección nacional e incluso, el interés de la ciudadanía, para poder controlar esta situación que se nos está saliendo de las manos.

2. Objeto del proyecto de ley

La presente ley propone regular la operación y funcionamiento de los medios de prueba utilizados para imponer órdenes de comparendo a los ciudadanos, mediante medios técnicos o tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito o transporte.

3. Análisis del articulado

Reitero a los honorables Representantes que el proyecto de ley presentado inicialmente en Senado sufrió amplias modificaciones en cuanto a su contenido. Por eso, en el siguiente cuadro trabajamos sobre el articulado aprobado por el Senado de la República:

ARTICULADO PROYECTO DE LEY NÚMERO 102 DE 2015 SENADO, 212 DE 2016 CÁMARA	COMENTARIOS
<p>Título: <i>¿Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones¿.</i></p>	<p>Se respalda el hecho de que se hable de ¿sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones¿ y no de ¿fotomultas¿. Un término mal utilizado que se ha popularizado gracias a los medios de comunicación. Esto porque debe entenderse la fotografía como un medio probatorio documental de carácter representativo, que muestra un hecho que emerge del documento sin que tenga que hacerse un ejercicio de interpretación exhaustiva de su contenido. Esto significa que ¿la representación debe ser inmediata, pues si a simple vista la fotografía muestra una variedad de hechos posibles, ella formará parte de la prueba indiciaria, ya que está contenida en la</p>
	<p>mente de aquél (el intérprete), y no en el objeto que la documenta¿, advirtiéndose la Sentencia T-269/2012 que ¿el Juez debe valerse de otros medios probatorios, apreciando razonablemente el conjunto¿, tal como dispone la preceptiva procesal penal.</p> <p>Al igual que otro documento y que el dictamen pericial, la fotografía es un medio que el juez está en la obligación de valorar dentro del conjunto</p>

<p align="center">ARTICULADO PROYECTO DE LEY NÚMERO 102 DE 2015 SENADO, 212 DE 2016 CÁMARA</p>	<p align="center">COMENTARIOS</p>
	<p>probatorio, siguiendo las reglas de la sana crítica. Por ser un documento, se determinará si es privado o tiene las connotaciones para ser asumido como público y se verificará su autenticidad y genuinidad, conforme a la preceptiva correspondiente. (Sentencia T-930A/13).</p>
<p>Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto regular la instalación, adecuada señalización, puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones.</p> <p>Se entenderá por sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos a todas las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, de que trata el parágrafo 2° del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre.</p>	<p>Ha de tenerse en cuenta lo regulado en materia de señalización y límites de velocidad en la Resolución 001384 de 2010 (abril 20) expedida por el Ministerio de Transporte ¿por la cual se adopta el método para establecer los límites de velocidad en las carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales de Colombia.¿ Dicha resolución a su vez, reglamentó la Ley 1239 de 2008 (julio 25), la cual reformó el artículo <u>107</u> del Código Nacional de Tránsito así:</p> <p>¿Artículo 107. Límites de velocidad en carreteras nacionales y departamentales. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados, serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los 120 kilómetros por hora.</p> <p>Para el servicio público, de carga y de transporte escolar el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.</p> <p><u>Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.</u></p> <p>Parágrafo. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas de que trata el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales de que trata este artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad,</p>

<p align="center">ARTICULADO PROYECTO DE LEY NÚMERO 102 DE 2015 SENADO, 212 DE 2016 CÁMARA</p>	<p align="center">COMENTARIOS</p>
	<p>las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía. (Subrayado y negrilla fuera del texto)</p>
<p>Artículo 2°. <i>Criterios para la instalación y puesta en operación.</i> Todo medio técnico o tecnológico para la detección del tránsito que se encuentre en operación o que se pretenda instalar deberá cumplir con los siguientes criterios técnicos que para su funcionamiento establezca el Ministerio de Transporte. Dicha entidad tendrá 90 días para expedir la reglamentación.</p> <p>Así mismo, deberá contar con certificado de calibración de los medios técnicos o tecnológicos para la detección del tránsito, expedido por el Instituto Nacional de Metrología, el cual deberá ser renovado cada 5 años.</p> <p><u>Parágrafo.</u> Sin perjuicio de lo establecido en la presente ley, los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, que se encuentren en funcionamiento y los que pretendan ser puestos en funcionamiento, tendrán que contar con el visto bueno, por parte del Ministerio del Transporte, el cual se emitirá de acuerdo con criterios técnicos requeridos para este tipo de dispositivos.</p> <p><u>Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se encuentren en funcionamiento al momento de la aprobación de la presente ley, tendrán un plazo de 60 días para tramitar el visto bueno ante el Ministerio de Transporte, de lo contrario no podrán continuar imponiendo comparendo o multas.</u></p>	<p>Teniendo en cuenta el análisis del primer articulado radicado, el siguiente párrafo contribuye a dotar el proyecto de ley del sentido que tenía inicialmente, por tanto se propone su adición en este artículo.</p>
<p>Artículo 3°. <i>Autoridad competente para la verificación del cumplimiento de los criterios técnicos.</i> La Agencia Nacional de Seguridad Vial, a través de la Dirección de Infraestructura tendrá como función:</p>	

ARTICULADO PROYECTO DE LEY NÚMERO 102 DE 2015 SENADO, 212 DE 2016 CÁMARA	COMENTARIOS
<p>Adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a suspender temporalmente estos medios tecnológicos o tecnologías existentes y/o por instalar cuando no cumplan los criterios técnicos hasta tanto acaten con los estándares mínimos aquí previstos.</p>	
<p>Procedimiento para expedir ordenes de comparendos apoyados en Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros medios tecno-lógicos. Artículo 4°. Competencia para expedir órdenes de Comparendos. Solo las autoridades de tránsito a que hace referencia el Código Nacional de Tránsito, son las competentes para expedir y recaudar órdenes de comparendos por infracciones de tránsito ocurridas en su jurisdicción. No podrá entregarse dicha facultad ni por delegación ni mediante convenio a ninguna entidad de naturaleza privada.</p>	
<p>Disposiciones generales, vigencias y derogatorias Artículo 5°. Adiciónese un párrafo al artículo 7° de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así: Parágrafo 5°. La delegación en entidades privadas de las actividades que trata el inciso 2° del presente artículo se hará mediante licitación pública.</p>	<p>Esto en concordancia con los términos que para efecto del contrato de concesión se describe en la Ley 489 de 1998, en cuanto a los términos de tiempo en que se puede entregar las funciones administrativas a un concesionario.</p>
<p>Artículo 6°. Las entidades territoriales podrán instalar y operar la infraestructura de sistemas automáticos, semiautomáticos foto-multas y otros medios tecnológicos <u>para la detección de infracciones</u> de manera preferencial.</p>	<p>Por principio de unidad en el proyecto de ley, se sugiere reemplazar la palabra <i>¿fotomultas¿</i> por <i>¿sistemas automáticos¿</i> y <i>¿semiautomáticos¿</i>, teniendo en cuenta que inicialmente nos referimos a la razón por la que no se les debe dar la denominación de <i>¿fotomultas¿</i>.</p>
<p>Artículo 7°. Derogatorias. La presente ley deroga las normas que le sean contrarias, en especial el artículo 86 de la Ley 1450 de <u>2011</u> 2010, y rige a partir de su promulgación.</p>	<p>La Ley 1450 es de 2011 y no de 2010.</p>



por medio de la cual se regula la instalación y puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

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

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

CAPÍTULO I

Normas para la instalación y puesta en operación de los Sistemas Automáticos y/o Semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones a las normas de tránsito

Artículo 2°. Criterios para la instalación y puesta en operación. Todo medio técnico o tecnológico para la detección del tránsito que se encuentre en operación o que se pretenda instalar deberá cumplir con los siguientes criterios técnicos que para su funcionamiento establezca el Ministerio de Transporte. Dicha entidad tendrá 90 días para expedir la reglamentación.

Así mismo, deberá contar con certificado de calibración de los medios técnicos o tecnológicos para la detección del tránsito, expedido por el Instituto Nacional de Metrología, el cual deberá ser renovado cada 5 años.

Parágrafo. Sin perjuicio de lo establecido en la presente ley, los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, que se encuentren en funcionamiento y los que pretendan ser puestos en funcionamiento, tendrán que contar con el visto bueno, por parte del Ministerio de Transporte, el cual se emitirá de acuerdo con criterios técnicos requeridos para este tipo de dispositivos.

Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se encuentren en funcionamiento al momento de la aprobación de la presente ley, tendrán un plazo de 60 días para tramitar el visto bueno ante el Ministerio de Transporte, de lo contrario no podrán continuar imponiendo comparendo o multas.

Artículo 3°. Autoridad competente para la verificación del cumplimiento de los criterios técnicos. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, a través de la Dirección de Infraestructura tendrá como función:



Adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a suspender temporalmente estos medios tecnológicos o tecnologías existentes y/o por instalar cuando no cumplan los criterios técnicos hasta tanto acaten con los estándares mínimos aquí previstos.

CAPÍTULO II

Procedimiento para expedir ordenes de comparendos apoyados en sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos

Artículo 4°. Competencia para expedir órdenes de Comparendos. Solo las autoridades de tránsito a que hace referencia el Código Nacional de Tránsito, son las competentes para expedir y recaudar órdenes de comparendos por infracciones de tránsito ocurridas en su jurisdicción.

No podrá entregarse dicha facultad ni por delegación ni mediante convenio a ninguna entidad de naturaleza privada.

CAPÍTULO III

Disposiciones generales, vigencias y derogatorias

Artículo 5°. Adiciónese un párrafo al artículo 7° de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

Parágrafo 5°. La delegación en entidades privadas de las actividades que trata el inciso 2° del presente artículo se hará mediante licitación pública.

Artículo 6°. Las entidades territoriales podrán instalar y operar la infraestructura de fotomultas y otros medios tecnológicos de manera preferencial.

Artículo 7°. *Derogatorias.* La presente ley deroga las normas que le sean contrarias, en especial el artículo 86 de la Ley 1450 de 2011, y rige a partir de su promulgación.

CONSULTAR NOMBRE Y FIRMA EN FORMATO PDF

PROPOSICIÓN

Con fundamento en las razones expuestas anteriormente, me permito rendir **ponencia positiva** y en consecuencia solicitar a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes **dar debate al Proyecto de ley número 102 de 2015 Senado, 212 de 2016 Cámara.** Igualmente solicito que para el debate de este proyecto sean invitados Jorge Eduardo Rojas, Ministro de Transporte, Luis Fernando Andrade Moreno, Director de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Rafael José Gil Angarita, Director del



Instituto Nacional de Metrología (INM) y a Ricardo Galindo Bueno, Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Cordialmente,

CONSULTAR NOMBRE Y FIRMA EN FORMATO PDF

CÁMARA DE REPRESENTANTES COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá, D. C., 26 de mayo de 2017

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate, al **Proyecto de ley número 212 de 2016 Cámara, 102 de 2015 Senado**, *por medio de la cual se regula la instalación y puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones.*

Dicha ponencia fue presentada por el honorable Representante Wilmer Carrillo Mendoza.

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6 - 186/ del 23 de mayo de 2017, se solicita la publicación en la *Gaceta del Congreso* de la República.

CONSULTAR NOMBRE Y FIRMA EN FORMATO PDF