INFORME DE PONENCIA SEGUNDO DEBATE 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.

Bogotá, D. C., 9 de junio de 2017

Doctor

IVÁN DARÍO AGUDELO ZAPATA

Presidente

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Ciudad

Respetado Presidente:

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992 y en atención a la designación efectuada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, nos permitimos presentar informe de ponencia para segundo debate del **Proyecto de ley número 102 de 2015 Senado, 212 de 2016 Cámara,** *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*.

Cordialmente,

CONSULTAR NOMBRES Y FIRMAS EN FORMATO PDF

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

Nota: Este documento fue obtenido directamente de la fuente. Su contenido no ha sido modificado.

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

Nota: Este documento fue obtenido directamente de la fuente. Su contenido no ha sido modificado.

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 emple o.

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

Nota: Este documento fue obtenido directamente de la fuente. Su contenido no ha sido modificado.

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 de 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 en primer debate y ahora en segundo debate después de que el texto fue aprobado en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes finalizando el mes de mayo.

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

Nota: Este documento fue obtenido directamente de la fuente. Su contenido no ha sido modificado.

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

Análisis sobre el texto aprobado por la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes en la sesión del 31 de mayo de 2017:

ARTICULADO PROYECTO DE LEY NÚMERO 102 DE 2015 SENADO, 212 DE 2016 CÁMARA	COMENTARIOS
Título: *¿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¿.*	
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 de presuntas infracciones al tránsito que se encuentre en operación o que se pretenda instalar deberá cumplir con los siguientes criterios técnicos	

Nota: Este documento fue obtenido directamente de la fuente. Su contenido no ha sido modificado.

ARTICULADO PROYECTO DE LEY NÚMERO 102 DE 2015 SENADO, 212 DE 2016 CÁMARA	COMENTARIOS
que para su instalación u operación establezca el Ministerio de Transporte. Dicha entidad tendrá 180 días para expedir la reglamentación. 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 se pretendan instalar, deberán contar con autorización del Ministerio del Transporte, la cual se expedirá de acuerdo con la reglamentación expedida y previa verificación contra los planes de seguridad vial de las entidades territoriales. Los que ya se encuentren en funcionamiento tendrán un plazo de 90 días para tramitar la autorización.	
Artículo 3°. ***Autoridad competente para la verificación del cumplimiento de los criterios técnicos.*** La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá como función: Adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y en el evento de encontrar incumplimientos por parte de la autoridad de tránsito en dichos criterios podrá iniciar investigación correspondiente la cual podrá concluir con la suspensión de las ayudas tecnológicas hasta tanto cumplan los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte.	

Nota: Este documento fue obtenido directamente de la fuente. Su contenido no ha sido modificado.

ARTICULADO PROYECTO DE LEY NÚMERO 102 DE 2015 SENADO, 212 DE 2016 CÁMARA	COMENTARIOS
CAPÍTULO II **Procedimiento para expedir órdenes 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 órdenes de comparendos por infracciones de tránsito ocurridas en el perímetro urbano y rural de su jurisdicción. Facultad que no podrá ser entregada ni delegada a ninguna entidad de carácter privado.	
Parágrafo. Para la imposición o expedición de un comparendo, se hará en estricta observancia, garantizando el derecho a la defensa y al debido proceso.	
CAPÍTULO III **Disposiciones generales, vigencias y derogatorias** **Artículo 5°.** Adiciónese un parágrafo al 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.	
Artículo 6°. Las autoridades de tránsito territorial podrán instalar y operar la infraestructura de ~~fotomultas~~ los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones dentro de su jurisdicción.	Por unidad de materia siempre se debe hablar de *sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios para la detección de infracciones* y no de fotomultas. Ya se refirió con anterioridad que en ningún lugar de la legislación aparece la palabra fotomultas y además, estas solo hacen referencia a un medio probatorio.

Nota: Este documento fue obtenido directamente de la fuente. Su contenido no ha sido modificado.

ARTICULADO PROYECTO DE LEY NÚMERO 102 DE 2015 SENADO, 212 DE 2016 CÁMARA	COMENTARIOS
	Debe entenderse a 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 mente de aquel (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. 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 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). Para darle sentido al artículo 6° igualmente se hace necesario definir que la competencia de las autoridades de tránsito territoriales referente al tema del proyecto de ley es en su jurisdicción.
Artículo 7°. Adiciónese el parágrafo 2° al artículo 136 de la Ley 769 de 2002 el cual quedará así: **Parágrafo 2°.** Cuando se demuestre que la orden de comparendo por	

Nota: Este documento fue obtenido directamente de la fuente. Su contenido no ha sido modificado.

ARTICULADO PROYECTO DE LEY NÚMERO 102 DE 2015 SENADO, 212 DE 2016 CÁMARA	COMENTARIOS
infracción a las normas de tránsito detectada por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, no fue notificada o indebidamente notificada, los términos establecidos para la reducción de la sanción comenzarán a correr a partir de la fecha de la notificación del comparendo.	

Nota: Este documento fue obtenido directamente de la fuente. Su contenido no ha sido modificado.

Artículo 8°. Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación: El envío se hará por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo. Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción con ayudas tecnológicas se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito. **Parágrafo 1.°** El propietario del vehículo será solidariamente responsable con el conductor, previa su vinculación al proceso contravencional, a través de la notificación del comparendo en los términos previstos en el presente artículo, permitiendo que ejerza su derecho de defensa. **Parágrafo 2°.** Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios	Se hace necesario agregar la posibilidad que el envío sea por correo físico o electrónico, el uno o el otro, debido a que no en todos los casos se cuenta con esta información de los presuntos infractores, lo cual limitaría el proceso de notificación. Además se debe aclarar que solo en el caso del correo físico se podrá hacer el envío a través de la empresa de correos, ya que en el caso del correo electrónico esto podría hacerlo la misma autoridad.

Nota: Este documento fue obtenido directamente de la fuente. Su contenido no ha sido modificado.

de celeridad y eficiencia en el recaudo y cobro de las multas. **Parágrafo 3 .°**Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional	

Nota: Este documento fue obtenido directamente de la fuente. Su contenido no ha sido modificado.

ARTICULADO PROYECTO DE LEY NÚMERO 102 DE 2015 SENADO, 212 DE 2016 CÁMARA	COMENTARIOS
de Tránsito (RUNT), no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso. La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información: a) Dirección de notificación; b) Número telefónico de contacto; c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.	
Artículo 9°. ***Normas complementarias.*** En lo que respecta a las demás actuaciones que se surten en el procedimiento administrativo sancionatorio, 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.	
Artículo 10. ***De los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones.*** En las vías nacionales, departamentales y municipales, en donde funcionen sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, se deberá adicionar en la vía señales visibles que informen que es una zona vigilada por cámaras o radar, localizadas antes de iniciar estas zonas. Las zonas deberán ser establecidas con base en los estudios técnicos ~~de velocidad realizados~~ <u>por parte de las autoridades de tránsito, respetando los límites</u> definidos por el Ministerio de Transporte conforme al artículo segundo de la presente ley. **Parágrafo.** Cuando los equipos de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o radares,	Se considera pertinente hacer claridad que son las autoridades de tránsito municipales y departamentales quienes tienen la competencia para realizar los estudios técnicos para la ubicación de los equipos y que esto deberán hacerlo conforme los lineamientos que para tal efecto defina al Ministerio de Transporte. En cuanto al parágrafo, la exigencia de instalar contadores regresivos solo debe ser exigible en aquellos casos en los que se esté fiscalizando la infracción de semáforo o el paso peatonal, ya que en los demás casos el contador regresivo no será de ayuda para el conductor.

Nota: Este documento fue obtenido directamente de la fuente. Su contenido no ha sido modificado.

ARTICULADO PROYECTO DE LEY NÚMERO 102 DE 2015 SENADO, 212 DE 2016 CÁMARA	COMENTARIOS
estén ~~localizados en vías de zonas urbanas~~ fiscalizando un semáforo o el paso peatonal además de la señalización mencionada en este artículo, se deberá instalar en los semáforos existentes o nuevos que determinen las autoridades de tránsito correspondientes, temporizadores numéricos de cambio de luces que faciliten el acatamiento de la señal de tránsito.	
~~**Artículo 11.** Dentro de los seis (6) meses siguientes a la vigencia de esta ley, quienes operen sistemas electrónicos deben igualmente ofrecer mecanismos similares para la comparecencia del presunto infractor.~~	Se propone la eliminación de este artículo debido a que no se entiende la finalidad del mismo, habida cuenta que el Código Nacional de Tránsito exige al presunto infractor presentarse ante la autoridad para el inicio del proceso contravencional, lo cual solo se logra en forma presencial o a través de apoderado cumpliendo con los requisitos establecidos en la ley.
Artículo 12. ***Caducidad.*** El artículo 161 de la Ley 769 de 2002 quedará así: **Artículo 161.** ***Caducidad.*** La acción por contravención de las normas de tránsito, caduca a los tres (3) años contados a partir de la ocurrencia de los hech os que dieron origen a ella. En consecuencia, durante este término se deberá decidir sobre la imposición de la sanción, en tal momento se entenderá realizada efectivamente la audiencia e interrumpida la caducidad. La decisión que resuelve los recursos, de ser procedentes, deberá ser expedida en un término de un (1) año contado a partir de su debida y oportuna interposición, si los recursos no se deciden en el término fijado en esta disposición, se entenderán fallados a favor del recurrente. La revocación directa solo podrá proceder en forma supletiva al proceso contravencional y en el evento de ser resuelta a favor de los intereses del presunto infractor sus efectos serán a futuro, iniciando la contabilización de la caducidad a partir de la notificación de la aceptación de su solicitud o su declaratoria de oficio, permitiendo al presunto	Se propone un nuevo artículo para ser incorporado al texto legal, en el sentido de modificar el artículo 161, en los términos de equiparar la caducidad en materia de tránsito y transporte, bajo el entendido que para el caso de tránsito actualmente es de 6 meses mientras que en investigaciones de transporte es de 3 años. En la actualidad establecer límites temporales tan cortos para la administración limita su actuar y conlleva en muchos casos abusos en sus procedimientos en aras de cumplir con los tiempos legales, generando errores en procesos sensibles como por ejemplo la notificación de los comparendos, circunstancia repetitiva en este procedimiento que implica en muchos casos la pérdida por parte del presunto infractor de los descuentos establecidos en la ley. En tal sentido, brindar un mayor tiempo para la op erancia de la caducidad generará a su vez en beneficios para los presuntos infractores para presentarse ante las autoridades al ejercicio de su derecho de defensa. Adicionalmente, se aclara aún más el procedimiento contravencional y se permite el silencio administrativo positivo en los casos en los que no sean resueltos

Nota: Este documento fue obtenido directamente de la fuente. Su contenido no ha sido modificado.

ARTICULADO PROYECTO DE LEY NÚMERO 102 DE 2015 SENADO, 212 DE 2016 CÁMARA	COMENTARIOS
infractor contar con los términos establecidos en la ley para la obtención de los descuentos establecidos en la ley o la realización de la audiencia contemplados en el Código Nacional de Tránsito.	dentro del término de 1 año siguiendo la misma regla definida en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.
Artículo 13. ***Derogatorias.*** La presente ley deroga las normas que le sean contrarias, en especial lo dispuesto en el artículo 86 de la Ley 1450 de 2011 y rige a partir de su promulgación.	En vista que se aclara el tema de la solidaridad entre propietario y conductor, no se hace necesario seguir aplicando lo dispuesto en el artículo 86 de la Ley 1450 de 2011 por lo que se propone su derogatoria, ya que podría resultar contradictorio con las normas aclaradas en el presente proyecto de ley.

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE CÁMARA

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.

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 de presuntas infracciones al tránsito que se encuentre en operación o que se pretenda instalar deberá cumplir con los siguientes criterios técnicos que para su instalación u operación establezca el Ministerio de Transpor te. Dicha entidad tendrá 180 días para expedir la reglamentación.

Nota: Este documento fue obtenido directamente de la fuente. Su contenido no ha sido modificado.

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 se pretendan instalar, deberán contar con autorización del Ministerio del Transporte, la cual se expedirá de acuerdo con la reglamentación expedida y previa verificación contra los planes de seguridad vial de las entidades territoriales.

Los que ya se encuentren en funcionamiento tendrán un plazo de 90 días para tramitar la autorización.

Artículo 3°. *Autoridad competente para la verificación del cumplimiento de los criterios técnicos.* La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá como función:

Adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y en el evento de encontrar incumplimientos por parte de la autoridad de tránsito en dichos criterios podrá iniciar investigación correspondiente la cual podrá concluir con la suspensión de las ayudas tecnológicas hasta tanto cumplan los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte.

CAPÍTULO II

Procedimiento para expedir órdenes de comparendos apoyados en sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos< /o:p>

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 órdenes de comparendos por infracciones de tránsito ocurridas en el perímetro urbano y rural de su jurisdicción.

Facultad que no podrá ser entregada ni delegada a ninguna entidad de carácter privado.

Parágrafo. Para la imposición o expedición de un comparendo, se hará en estricta observancia, garantizando el derecho a la defensa y al debido proceso.

CAPÍTULO III

Disposiciones generales, vigencias y derogatorias

Artículo 5°. Adiciónese un parágrafo al 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.

Artículo 6°. Las autoridades de tránsito territorial podrán instalar y operar la infraestructura de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones dentro de su jurisdicción.

Nota: Este documento fue obtenido directamente de la fuente. Su contenido no ha sido modificado.

Artículo 7°. Adiciónese el parágrafo 2° al artículo 136 de la Ley 769 de 2002 el cual quedará así:

Parágrafo 2°. Cuando se demuestre que la orden de comparendo por infracción a las normas de tránsito detectada por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, no fue notificada o indebidamente notificada, los términos establecidos para la reducción de la sanción comenzarán a correr a partir de la fecha de la notificación del comparendo.

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

El envío se hará por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo.

Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente terri torial donde se detectó la infracción con ayudas tecnológicas se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito.

Parágrafo 1°. El propietario del vehículo será solidariamente responsable con el conductor, previa su vinculación al proceso contravencional, a través de la notificación del comparendo en los términos previstos en el presente artículo, permitiendo que ejerza su derecho de defensa.

Parágrafo 2°. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el recaudo y cobro de las multas.

Parágrafo 3°. Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso. La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información:

Nota: Este documento fue obtenido directamente de la fuente. Su contenido no ha sido modificado.

a) Dirección de notificación;

b) Número telefónico de contacto;

c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de T ransporte.

Artículo 9°. *Normas complementarias.* En lo que respecta a las demás actuaciones que se surten en el procedimiento administrativo sancionatorio, 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.

Artículo 10. De los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones en las vías nacionales, departamentales y municipales, en donde funcionen sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, se deberá adicionar en la vía señales visibles que informen que es una zona vigilada por cámaras o radar, localizadas antes de iniciar estas zonas.

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

Parágrafo. Cuando los equipos de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o radares, estén fiscalizando un semáforo o el paso peatonal además de la señalización mencionada en este artículo, se deberá instalar en los semáforos existentes o nuevos que determinen las autoridades de tránsito correspondientes, temporizadores numéricos de cambio de luces que faciliten el acatamiento de la señal de tránsito.

Artículo 11. *Caducidad*. El artículo 161 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Artículo 161. *Caducidad*. La acción por contravención de las normas de tránsito, caduca a los tres (3) años contados a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a ella. En consecuencia, durante este término se deberá decidir sobre la imposición de la sanción, en tal momento se entenderá realizada efectivamente la audiencia e interrumpida la caducidad.

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

La revocación directa solo podrá proceder en forma supletiva al proceso contravencional y en el evento de ser resuelta a favor de los intereses del presunto infractor sus efectos serán a futuro, iniciando la contabilización de la caducidad a partir de la notificación de la aceptación de su solicitud o su declaratoria de oficio, permitiendo al presunto infractor contar con los términos establecidos en

Nota: Este documento fue obtenido directamente de la fuente. Su contenido no ha sido modificado.

la ley para la obtención de los descuentos establecidos en la ley o la realización de la audiencia contemplados en el Código Nacional de Tránsito.

Artículo 12. *Derogatorias*. La presente ley deroga las normas que le sean contrarias, en especial lo dispuesto en el artículo 86 de la Ley 1450 de 2011 y rige a partir de su promulgación.

CONSULTAR NOMBRES Y FIRMAS EN FORMATO PDF

PROPOSICIÓN

Con fundamento en las razones expuestas anteriormente, rendimos **ponencia positiva** y en consecuencia solicitar a la Honorable Plenaria de la Cámara de Representantes **dar debate** al **Proyecto de ley n**úmero **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 NOMBRES Y FIRMAS EN FORMATO PDF

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D. C., 9 de junio de 2017

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el texto que se propone para segundo debate y el texto aprobado en primer debate del **Proyecto de ley número 212 de 2016 Cámara, 102 de 2015 Senado,** *por medio de la cual se regula la instalación y puesta en*

Nota: Este documento fue obtenido directamente de la fuente. Su contenido no ha sido modificado.

operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones.

La ponencia fue firmada por los honorables Representantes Wilmer Carrillo Mendoza (Ponente Coordinador), Martha Villalba Hodwalker.

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6 - 220 del 9 de junio de 2017, se solicita la publicación en la ***Gaceta del Congreso*** de la República.

CONSULTAR NOMBRE Y FIRMA EN FORMATO PDF

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA TREINTA Y UNO (31) DE MAYO DE 2017, 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.

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

Nota: Este documento fue obtenido directamente de la fuente. Su contenido no ha sido modificado.

Artículo 2°. *Criterios para la instalación y puesta en operación*. Todo medio técnico o tecnológico para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se encuentre en operación o que se pretenda instalar deberá cumplir con los criterios técnicos que para su instalación u operación establezca el Ministerio de Transporte. Dicha entidad tendrá hasta 180 días para expedir la reglamentación.

Sin perjuicio de lo establecido en la presente ley los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se encuentran en funcionamiento y los que se pretendan instalar, deberán contar con autorización del Ministerio de Transporte, el cual se expedirá de acuerdo con la reglamentación expedida y previa verificación contra los planes de seguridad vial de las entidades territoriales.

Los que ya se encuentren en funcionamiento tendrán un plazo de 90 días para tramitar la autorización.

Artículo 3°. *Autoridad competente para la verificación del cumplimiento de los criterios técnicos*. La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá como función:

Adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y en el evento de encontrar incumplimientos por parte de la autoridad de tránsito en dichos criterios podrá iniciar investigación correspondiente la cual podrá concluir con la suspensión de las ayudas tecnológicas hasta tanto cumplan los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte.

CAPÍTULO II

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

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

Facultad que no podrá ser entregada ni delegada a ninguna entidad de carácter privado.

Parágrafo. Para la imposición o expedición de un comparendo, se hará en estricta observancia, garantizando el derecho a la defensa y al debido proceso.

CAPÍTULO III

Disposiciones generales, vigencias y derogatorias

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

Nota: Este documento fue obtenido directamente de la fuente. Su contenido no ha sido modificado.

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

Artículo 6°. Las autoridades de tránsito territorial podrán instalar y operar la infraestructura de fotomultas y otros medios tecnológicos.

Artículo 7°. Adiciónese el parágrafo 2° al artículo 136 de la Ley 769 de 2002 el cual quedará así:

Parágrafo 2°. Cuando se demuestre que la orden de comparendo por infracción a las normas de tránsito detectada por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, no fue notificada o indebidamente notificada, los términos establecidos para la reducción de la sanción comenzarán a correr a partir de la fecha de la notificación del comparendo.

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

El envío se hará por correo, y correo electrónico a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo.

Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción con ayudas tecnológicas se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito.

Parágrafo 1°. El propietario del vehículo será solidariamente responsable con el conductor, previa su vinculación al proceso contravencional, a través de la notificación del comparendo en los términos previstos en el presente artículo, permitiendo que ejerza su derecho de defensa.

Parágrafo 2°. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el recaudo y cobro de las multas.

Nota: Este documento fue obtenido directamente de la fuente. Su contenido no ha sido modificado.

Parágrafo 3°. Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso.

La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información:

a) Dirección de notificación;

b) Número telefónico de contacto;

c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.

Artículo 9°. *Normas complementarias.* En lo que respecta a las demás actuaciones que se surten en el procedimiento administrativo sancionatorio, se regirá por las disposiciones del Código Nacional de Tránsito y en lo no regulado por está, a lo dispuesto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Artículo 10. *De los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones.* En las vías nacionales, departamentales y municipales, en donde funcionen sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, se deberá adicionar en la vía señales visibles que informen que es una zona vigilada por cámaras o radar, localizadas antes de iniciar estas zonas.

Las zonas deberán ser establecidas con base en los estudios técnicos de velocidad realizados por el Ministerio de Transporte conforme al artículo segundo de la presente ley.

Parágrafo. Cuando los equipos de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o radares, estén localizados en vías de zonas urbanas, además de la señalización mencionada en este artículo, se deberá instalar en los semáforos existentes o nuevos que determinen las autoridades de tránsito correspondientes, temporizadores numéricos de cambio de luces que faciliten el acatamiento de la señal de tránsito.

Artículo 11. Dentro de los seis meses siguientes a la vigencia de esta ley, quienes operen sistemas electrónicos deben igualmente ofrecer mecanismos similares para la comparecencia del presunto infractor.

Artículo 12. *Derogatorias*. La presente ley deroga las normas que le sean contrarias, y rige a partir de su promulgación.

CÁMARA DE REPRESENTANTES

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Nota: Este documento fue obtenido directamente de la fuente. Su contenido no ha sido modificado.

Bogotá, D. C., 31 de mayo de 2017. En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate y en los términos anteriores el **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*, (Acta número 028 de 2017) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 30 de mayo de 2017 según Acta número 027 de 2017; respectivamente, en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo 01 de 2003.

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

CONSULTAR NOMBRE Y FIRMA EN FORMATO PDF

Nota: Este documento fue obtenido directamente de la fuente. Su contenido no ha sido modificado.