



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 453

Bogotá, D. C., miércoles, 10 de mayo de 2023

EDICIÓN DE 48 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
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 POSITIVA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 365 DE 2023 CÁMARA

por medio de la cual se regula el procedimiento general para la comisión de contravenciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, se establecen 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 y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 5 de mayo de 2023

Honorable Representante

JAIME SALAMANCA

Presidente

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Honorable Cámara de Representantes del
Congreso de la República de Colombia.

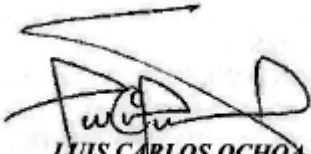
**Asunto: Informe de ponencia primer debate
al Proyecto de ley número 365 de 2023 Cámara**

Respetada Presidente,

En los términos de los artículos 150, 153 y 169 de la Ley 5ª de 1.992, 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 positiva para primer debate del Proyecto de ley número 365 de 2023 Cámara**, por medio de la cual se regula el procedimiento general para la comisión de contravenciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, se establecen 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 y se dictan otras disposiciones.

Cordialmente


LUIS CARLOS OCHOA
H. Representante Departamento de Antioquia

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER
DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE
LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DEL
CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 365 DE 2023
CÁMARA

por medio de la cual se regula el procedimiento general para la Comisión de Contravenciones Detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, se establecen 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 y se dictan otras disposiciones.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

- OBJETIVOS
 - Objetivo General
 - Objetivos Específicos
- TRÁMITE LEGISLATIVO
- FUNDAMENTACIÓN DEL PROYECTO
- FUNDAMENTOS NORMATIVOS

- 4.1. Fundamentos Constitucionales
- 4.2. Fundamentos Legales
- 4.3. Fundamentos Jurisprudenciales
5. CONCLUSIONES
6. IMPACTO FISCAL
7. CONFLICTO DE INTERESES
8. PLIEGO DE MODIFICACIONES
9. PROPOSICIÓN
10. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 365 DE 2023 CÁMARA

por medio del presente escrito se procede a sustentar Ponencia Positiva para Primer Debate del Proyecto de ley número 365 de 2023 de la siguiente forma:

1. OBJETIVOS

1.1. Objetivo General

Aprobar el Proyecto de ley número 365 de 2023, *por medio de la cual se regula el procedimiento general para la comisión de contravenciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, se establecen 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 y se dictan otras disposiciones,* con el fin de que se convierta en ley de la República.

1.2. Objetivos Específicos

- 1.2.1. 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.
- 1.2.2. 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.
- 1.2.3. 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.

2. TRÁMITE LEGISLATIVO

El Proyecto de ley número 365 de 2023 Cámara, *por medio de la cual se regula el procedimiento general para la comisión de contravenciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, se establecen 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 y se dictan otras disposiciones,* fue radicado el dieciséis (16) de marzo de 2023 en la Secretaría General de la Honorable Cámara de Representantes por parte de los honorables Representantes *Andrés David Calle Aguas, Heráclito Landínez, Gilma Díaz Arias, Elizabeth Jay-Pang, Erika Tatiana Sánchez Pinto, Wilder Escobar Ortiz, Alexánder Guarín Silva, Fernando Niño Mendoza, Ana Paola García, Julián Peinado Ramírez, Juan Carlos Losada Vargas, Edison Vladimir Olaya, Gersel Luis Pérez, Jezmi Barraza, Mónica Bocanegra, Luis Carlos Ochoa, Carlos Ardila, Mary Anne Perdomo y Miguel Polo Polo.*

El día once (11) de abril de 2023, mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6 – 098 de 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.

3. FUNDAMENTACIÓN DEL PROYECTO / PROBLEMÁTICA ACTUAL DE LAS FOTODETECCIONES EN COLOMBIA

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.

Lo anterior, cumplió su fin, sin embargo, actualmente, estos sistemas automáticos, semi-automáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito se han convertido en algunas Secretarías de Movilidad y Tránsito del país en unos elementos de recaudo excesivo de tributos y para los usuarios, un dolor constante de cabeza.

3.1. RESPECTO AL PROCEDIMIENTO CONTRAVENCIONAL

Es cierto que, en Colombia, actualmente no hay un procedimiento claro y expreso en un estamento normativo respecto al procedimiento a seguir cuando se impone una fotodetección por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito.

Con este proyecto de ley, se busca introducir a la legislación nacional una regulación un procedimiento disperso que actualmente, es supletivo por el procedimiento administrativo general, donde la autoridad de tránsito o quien hace sus veces debe

tomar, analizar e interpretar diferentes disposiciones de una ley que en su momento regulaba el tema de manera general, sin embargo, con la realidad social vigente, ha quedado corta frente a las problemáticas actuales dadas por la Corte Constitucional.

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, es plasmar el contenido constitucional y en materia de tránsito terrestre en un procedimiento expedito y claro, revistiéndolo de un principio de legalidad administrativa propia.

3.1.1. *El principio de Responsabilidad*

3.1.1.1. *Constitución política de Colombia.*

Es clara la Constitución Política cuando expresa que en su artículo 2° que un fin esencial del Estado es la garantía efectiva de los principios constitucionales consagrados en el texto.

Así mismo, la Carta Política trae en su artículo 6° el principio general de responsabilidad, esto es, un mandato constitucional para todas las autoridades y entidades públicas y particulares de indilgar responsabilidad únicamente a los particulares por sus propias causas y acciones.

Sin embargo, actualmente, las autoridades de tránsito que conocen de procesos de fotodetección se basan en normas y leyes inferiores, que no tienen el rango constitucional, algunas declaradas condicionalmente exequibles por la Corte de Control Constitucional, para fallar sancionando a los propietarios de vehículos inmersos en procesos de fotodetecciones.

La anterior omisión constitucional es un problema diario que abogados que se dedican al tema de impugnaciones de multas y fotodetecciones de tránsito comentan en el gremio, que los usuarios cada vez más indagan y que las autoridades de tránsito siguen realizando sin que medie responsabilidad administrativa alguna.

Lo anterior se presenta por la falta de legislación necesaria para un proceso contravencional por infracciones captadas por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito (SAST).

3.1.1.2. *Código Nacional de Tránsito y el principio de la responsabilidad.*

El Código Nacional de Tránsito en su artículo 1° párrafo quinto, estableció principios rectores como criterios para la interpretación de su contenido y alcance los siguientes:

“Artículo 1°. *Ámbito de aplicación y principios.*

(...)

Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización”.

Así entonces, España Barraza (2021), expresa que el principio de la responsabilidad lleva consigo el principio de la plena identificación, que no es otra cosa que las actuaciones, sujetos y elementos que hagan parte de todo procedimiento de tránsito deben ser claros y certeros, que los intervinientes sean inequívocos, máxime cuando se trate del presunto contraventor en un proceso especial sancionatorio (que al día de hoy no se encuentra regulado con claridad) que exige la individualización del investigado, incluso extendiéndose a los mismos elementos probatorios que se pretenden utilizar en la audiencia pública.

En ese artículo anteriormente expuesto, quedó materializado el principio más garantista en materia legislativa de tránsito.

Prueba de lo anterior, la misma legislación de tránsito, más adelante expone en el párrafo primero del artículo 129, una norma que representa el **principio de responsabilidad** impuesto en el artículo 6° constitucional:

“Artículo 129. *De los informes de tránsito.*

(...)

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

(...)”.

Así entonces, a la vez, el mismo Código Nacional de Tránsito prohíbe la responsabilidad objetiva en las infracciones de tránsito, interpretando la preocupación que tuvo el legislador para prohibir actos arbitrarios en la dinámica del proceso contravencional sancionatorio de tránsito, aclarando taxativamente que nadie podrá ser sancionado si no fue la persona que realizó la conducta contraventora de manera personal, lo que implica a su vez la obligación de tener una absoluta certeza de a quién se le aplica la sanción pecuniaria.

Y es que, respecto a lo anterior, la Honorable Corte Constitucional en **Sentencia C-038 del 2020** declaró la inexecutable del párrafo 1° del artículo 8° de la Ley 1843 del 2017 cuando permitía aplicar la solidaridad con el pago de la multa al propietario del vehículo en caso de existir un conductor previamente vinculado, pues sería inconstitucional bajo las luces del artículo 6° de la Carta Política aplicar solidaridad entre el conductor de vehículo y el propietario del mismo; siendo una responsabilidad individual el descuido propio que ejecuta el conductor al no acatar las normas de tránsito y no puede la autoridad de tránsito simplemente atribuírsele al propietario por el simple hecho de figurar en la licencia de tránsito.

No obstante, a lo anterior, la problemática respecto a la plena identificación del conductor del vehículo es desechada por la autoridad de tránsito respecto a diferentes normas de carácter inferior, que utiliza esta como argumento para generar un fallo administrativo y en muchos casos, proceder con el cobro coactivo administrativo de forma arbitraria.

3.1.2. La notificación del comparendo

3.1.2.1. Respecto a la Orden Formal de Comparendo

El artículo 5° de la Resolución número 3027 del año 2010 adoptó el formulario Orden de Comparendo Único Nacional que aplica en toda Colombia, y que deben diligenciar todos los funcionarios de tránsito ante la comisión de una infracción de tránsito, el cual tiene el siguiente aspecto:

Y el artículo 6° del mismo acto administrativo expresa la obligación que tiene el organismo de tránsito competente de enviar copia física del comparendo:

ORDEN DE COMPARENDO UNICO NACIONAL N° 000000000

1. FECHA Y HORA

2. LUGAR DE LA INFRACCIÓN (VIA, KILOMETRO O SITIO, DIRECCIÓN)

3. PLACA (MARQUE LETRAS)

4. PLACA (MARQUE NUMERO)

5. CODIGO DE INFRACCIÓN

6. CLASE DE SERVICIO

7. TIPO DE VEHICULO

8. RADIO DE ACCIÓN

9. MODALIDAD DE TRANSPORTE

10. DATOS DEL INFRACTOR

11. TIPO DE INFRACTOR

12. LICENCIA DE TRANSITO

13. DATOS DEL PROPIETARIO

14. DATOS DE LA EMPRESA

15. DATOS DEL AGENTE DE TRANSITO

16. DATOS DE LA INMOVILIZACION

17. OBSERVACIONES DEL AGENTE DE TRANSITO

18. DATOS DEL TESTIGO EN CASO DE QUE APLIQUE

“Artículo 6°. Copias del comparendo. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, el Organismo de Tránsito competente deberá enviar dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la imposición de un comparendo por infracción a las normas de tránsito, copia de este al propietario y a la empresa donde se encuentra vinculado el vehículo. Para el cumplimiento de esta obligación el Organismo de Tránsito podrá utilizar cualquier medio físico o electrónico de correspondencia y deberá realizarse a partir del primero (1°) de junio de 2010, fecha en la cual entrará en vigor el nuevo formulario de Comparendo Único Nacional. En el evento de cambio de domicilio o de dirección electrónica, los propietarios de vehículos automotores deberán actualizar su dirección de notificación física y/o electrónica en el organismo de tránsito ante el cual

se encuentra matriculado su vehículo y este a su vez, deberá cargar la información al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT)”.

Por su parte, el Código Nacional de Tránsito en su artículo 135 (modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010) expresa:

“Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo:

Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los tres (5) días hábiles siguientes. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.

Para el servicio (publico) además se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se niega a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono si lo tuviere.

No obstante, lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario quien estará obligado al pago de la multa. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

El Ministerio de Transporte determinará las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. En este se indicará al conductor que tendrá derecho a nombrar un apoderado si así lo desea y que, en la audiencia, para la que se le cite, se decretarán o practicarán las pruebas que solicite. El comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección del inculcado o del testigo que lo haya suscrito por este.

Parágrafo 1°. La autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad que aquel encargue para su recaudo, dentro de las doce (12) horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta. Cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio.

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 cobro de las multas”.

Y el artículo 137 del mismo Código también cuenta:

“En los casos en que la infracción fuere detectada por medios que permitan comprobar la identidad del vehículo o del conductor, el comparendo se remitirá a la dirección registrada del último propietario del vehículo.

La actuación se adelantará en la forma prevista en el artículo precedente, con un plazo adicional de seis (6) días hábiles contados a partir del recibo de la comunicación respectiva, para lo cual deberá disponerse de la prueba de la infracción como anexo necesario del comparendo.

Si no se presentare el citado a rendir sus descargos ni solicitare pruebas que desvirtúen la comisión de la infracción, se registrará la sanción a su cargo en el Registro de Conductores e Infractores, en concordancia con lo dispuesto por el presente Código.

Parágrafo 1°. El respeto al derecho a defensa será materializado y garantizado por los organismos de tránsito, adoptando para uso de sus inculpados y autoridad, herramientas técnicas de comunicación y representación de hechos sucedidos en el tránsito, que se constituyan en medios probatorios, para que en audiencia pública estos permitan sancionar o absolver al inculpadado bajo claros principios de oportunidad, transparencia y equidad”.

De lo anterior se puede concluir lo siguiente en cuanto a las fotodetecciones:

1. Que el organismo de tránsito tiene la obligación de elaborar el formulario Orden de Comparendo Único Nacional y enviarlo por correo junto con la fotodetección en los tres (3) días hábiles siguientes.
2. Que son dos cosas muy diferentes el soporte o prueba de la infracción (es decir, la foto del vehículo cometiendo la infracción) y la Orden de Comparendo Único Nacional.
3. Que es una causal de mala conducta que el agente de Tránsito no entregue la copia de la Orden de Comparendo a la autoridad competente dentro de las 12 horas siguientes so pena de incurrir en causal de mala conducta. Se debe tener en cuenta que así sea una fotodetección, esta también tiene que estar firmada (digitalmente) por un agente de Tránsito.
4. Que para los conductores de servicio público la notificación es tripartita, es decir, se debe enviar la fotodetección y el comparendo al propietario, a la empresa a la cual se encuentra vinculado el vehículo y a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

No obstante, a lo anterior, diferentes Secretarías de Movilidad del país, se han negado

a enviar el Formulario Único Nacional de Tránsito diligenciado con la orden de comparendo, basados en manifestaciones del Ministerio de Transporte a títulos de conceptos:

Asimismo, se debe indicar que la Ley 769 de 2002, define el comparendo como una orden formal de notificación, lo que quiere decir que a través de este documento se asegura que el presunto infractor se entere de la detección de la infracción y en caso de no estar de acuerdo con la misma comparezca ante la autoridad competente, para que haga parte dentro del proceso contravencional y ejerza su derecho de defensa y contradicción. **Lo anterior de conformidad con el Concepto Unificado “Detección Electrónica de Infracciones de Tránsito” expedido bajo Radicado MT N° 20191340417721 del treinta (30) de agosto de dos mil diecinueve (2019) del Ministerio de Transporte.**

Lo anterior permite establecer que este organismo de tránsito cumple a cabalidad con las exigencias normativas, toda vez que dentro del formato utilizado reposa la información necesaria relacionada en la ley, tal como se observa en la siguiente imagen de referencia.

Dentro del concepto unificado 20191340417721 del Ministerio de Transporte, se expresa que en ningún momento se exige que en el caso de los comparendos captados por medios tecnológicos se deba enviar el Formulario de Orden de Comparendo Único Nacional, pues lo que se exige es el envío al propietario del documento con la información necesaria que corresponde a la fotodetección, como la información del vehículo, el propietario, sitio de los hechos y los soportes de la comisión de la infracción. Se aporta enlace con acceso al concepto del Ministerio de Transporte:

Respecto a lo anterior, el **Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo** en su artículo 28 expresa el alcance de los conceptos e indica que estos no serán vinculantes.

Y tiene toda la razón la legislación administrativa respecto al alcance de los conceptos en la medida que un concepto no es un acto administrativo de contenido particular pues en sí mismo no contiene una manifestación de voluntad de la administración que tenga la virtualidad de producir efectos jurídicos vinculantes, en relación con el peticionario, con la autoridad que conceptúa y aún frente a terceros que puedan estar interesados en la respuesta.




Ahora, la forma como la administración actúa de manera vinculante para sí misma y para la generalidad de las personas hacer lamento, no sólo a través de potestad reglamentaria propia del Presidente de la República, sino a través de los demás reglamentos que los diferentes órganos administrativos en el preciso Marco de las competencias puedan expedir, por lo cual los conceptos emitidos no pueden suplir ni menos aún competir con los reglamentos.

Por otro lado, los conceptos no pueden interpretar la ley en el sentido de darle un alcance o preferir un sentido frente a otro posible, se limitan a explicar las competencias a cargo de la entidad y la forma de ejercerlas, con el fin de orientar a los particulares en el cumplimiento de sus deberes o en ejercicio de sus derechos.

Y es que el mismo Ministerio de Transporte reconoce el alcance del **Concepto unificado frente a detección electrónica en materia de tránsito**, pues cuando se revisa la parte final del Concepto Unificado número 20211340350011 del 15 de abril de 2021 encontramos lo siguiente:

Finalmente, es pertinente indicar que de conformidad con lo establecido en el artículo 8° del Decreto 087 de 17 de enero de 2011 modificado por el artículo 1 del Decreto 1773 de 2018, el artículo 14 de la Ley 1437 de 2011 – Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 del 30 de junio de 2015, y la jurisprudencia, **los conceptos son orientaciones, no son de obligatorio cumplimiento, ni tienen efectos vinculantes** y cumplen una función didáctica para los administrados.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE BELLO
COMPARENDO ELECTRÓNICO
No D0508800000028472868
Fecha de comparendo 30 de Julio de 2020

FECHA Y HORA		LUGAR DE LA INFRACCIÓN (VIA, KILOMETRO O SITIO, DIRECCIÓN)			
DÍA, MES, AÑO 30/07/2020		HORA, MINUTOS 15:04:31		KILOMETRO 2 AVENIDA 38 NIQUIÁ	
PLACA HHS243	MATRICULADO EN	CÓDIGO DE INFRACCIÓN			
		C35-No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-			
CLASE DE SERVICIO PARTICULAR	TIPO DE VEHÍCULO CAMPERO	TIEMPO SEMÁFORO ROJO	TIEMPO DETENCIÓN PASO PEATONAL	VELOCIDAD PERMITIDA	VELOCIDAD MEDIDA
				80	
DATOS DEL INFRACTOR					
CÉDULA	43522079	PATRICIA ELENA TABORDA DIEZ			
DATOS DEL PROPIETARIO					
CÉDULA	43522079	PATRICIA ELENA TABORDA DIEZ			
TELÉFONO	3212202	DIRECCIÓN		CL 9 SUR N° 32 - 10 - MARINILLA	
DATOS DE LA EMPRESA					
WILSON PEREZ GIL					
009		ENTIDAD: BELLO			
PAGO CON DESCUENTO DEL 50% DENTRO DE LOS 11 DÍAS HÁBILES SIGUIENTES A LA RECEPCIÓN		\$219.450			
PAGO CON DESCUENTO DEL 25 % DENTRO DE LOS 26 DÍAS HÁBILES SIGUIENTES A LA RECEPCIÓN		\$320.175			
PAGO SIN DESCUENTO DESPUÉS DE CUMPLIDOS LOS 26 DÍAS HÁBILES SIGUIENTES A LA		\$438.900			

Los descuentos anteriores serán aplicables, siempre y cuando el ciudadano se inscriba y asista a un curso de educación vial.

Ahora bien, actualmente, otro punto neurálgico que constituye una indebida notificación de las fotodetecciones en Colombia, es que los comparendos de tránsito notificados por algunas Secretarías de Movilidad no contienen fecha de verificación.

Comparendo de tránsito suministrado por el presunto infractor bajo su autorización expresa.

ORDEN DE COMPARENDO UNICO NACIONAL N° D0508800000028472868

1. FECHA Y HORA		2. LUGAR DE LA INFRACCIÓN (VIA, KILOMETRO O SITIO, DIRECCIÓN)		3. PLACA (MAYÚSCULAS LETRAS)	
AÑO: 2020 MES: 07 DÍA: 30 HORA: 15:04 MINUTOS: 31		VIA PRINCIPAL: BELLO LOCALIDAD O COMUNA: NIQUIÁ		A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z	
4. PLACA (MAYÚSCULAS LETRAS)		5. CLASE DE SERVICIO		6. TIPO DE VEHÍCULO	
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9		PARTICULAR		CAMPERO	
7. TIPO DE VEHÍCULO		8. RÁDIO DE ACCIÓN		9. MODALIDAD DE TRANSPORTE	
CAMPERO		NACIONAL		PASAJERO	
10. DATOS DEL INFRACTOR		11. TIPO DE INFRACTOR		12. LICENCIA DE TRANSITO	
PATRICIA ELENA TABORDA DIEZ		CONDUCTOR		43522079	
13. DATOS DEL PROPIETARIO		14. DATOS DE LA EMPRESA		15. DATOS DEL AGENTE DE TRANSITO	
PATRICIA ELENA TABORDA DIEZ		SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE BELLO		WILSON PEREZ GIL	
16. DATOS DE LA INMOVILIZACIÓN		17. OBSERVACIONES DEL AGENTE DE TRANSITO		18. DATOS DEL TESTIGO EN CASO DE QUE APLIQUE	

Se hace necesario entonces citar el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, pues plantea que el envío del comparendo electrónico se hará por correo

certificado y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad.

Para lo anterior, la Resolución número 2020240011245 de 2020 del Ministerio de Transporte manifiesta en su artículo 3° literal p), que:

“(…)

Validación del comparendo: Procedimiento de verificación que realiza el agente de Tránsito, de la información registrada mediante los SAST, para el establecimiento de la presunta infracción y expedición de la orden de comparendo”.

Y el artículo 18 del mismo estamento normativo contiene la obligación de validar o verificar el comparendo por parte del agente de Tránsito:

Artículo 18. Validación del comparendo. La validación del comparendo, a la que hace referencia el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, deberá realizarse, a más tardar, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la ocurrencia de la presunta infracción”.

Ahora, es necesario citar el Concepto número 20181340320541 del 2018 del Ministerio de Transporte cuando alega que:

“Es necesario referirse a la validación del comparendo a cargo de la autoridad de tránsito contemplada en los artículos 8° y 12 de la Ley 1843 de 2017 y la Resolución número 718 de 2018 -proferida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial- respectivamente-, conllevando a comprobar si la conducta está inmersa en la codificación del artículo 131 (modificado por la Ley 1383 de 2010, artículo 21) de la Ley 769 de 2002 y/o en la Resolución número 3027 de 2010 “por la cual se actualiza la codificación de las infracciones de tránsito, de conformidad con lo establecido en la Ley 1383 de 2010, se adopta el Manual de Infracciones y se dictan otras disposiciones”.

En complemento, se subraya que la autoridad de tránsito debe garantizar el debido proceso, utilizando los mecanismos necesarios para que el presunto infractor asuma conocimiento de la detección de la infracción y pueda hacer parte en el proceso contravencional, ejerciendo el derecho de defensa y contradicción.

Lo anterior entonces, muestra la obligatoriedad que le impone la ley a las Secretarías de Movilidad que realizan fotodetecciones de verificar estas por los agentes de tránsito, y esta validación en el documento de fotodetección debe ser visible o estar contenida en un documento soporte que debe ser enviado junto con la orden nacional de comparendo al propietario o conductor del vehículo, pues es la única forma de tener certeza sobre las circunstancias de tiempo en que se llevó a cabo el trámite procesal de la notificación y si en realidad se llevó en debida forma.

Bajo el entendido anterior, si la orden de comparendo o los documentos soportes no tienen la fecha de validación del comparendo por parte del agente de Tránsito, el presunto infractor no tendría forma de saber con certeza si imponer comparendo, lo cual violaría el procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas por la autoridad de tránsito, por lo cual esta debe revocar *ipso facto* dicho comparendo, pues de lo contrario estaría violando un derecho constitucional como lo es el de igualdad, defensa técnica y debido proceso por una notificación ilegal.

3.1.3. El principio de inmediatez

El principio de inmediatez, es aquel subprincipio que forma parte de la composición del principio general al debido proceso.

Este principio se basa en:

- A. Existe por mandato de la ley un proceso administrativo o judicial y esa misma ley designa la competencia del funcionario judicial o administrativo específico como conecedor de tal proceso.
- B. Que es aquella autoridad administrativa o judicial la encargada de conocer el proceso en su totalidad, practicar las pruebas pertinentes y conocer personalmente de todas las actuaciones dentro del proceso.

Lo que sucede actualmente en los procesos de fotodetecciones, según las denuncias recibidas por usuarios es que los inspectores de tránsito, que son las autoridades de tránsito encargadas de conocer estos procesos contravencionales según el Código de Tránsito; delegan la función y permiten que otras personas, externas a la autoridad de tránsito, que no tienen conocimiento previo sobre el proceso, la ley de tránsito y temas similares, realicen las audiencias de tránsito respectivas, notifiquen, o incluso proyecten el fallo.

Lo anterior genera dudas frente a la legalidad del proceso y el respeto por los principios fundamentales que deben seguirse amparados por la Constitución y el mismo Código Nacional de Tránsito.

Por esta razón el proyecto de ley que aquí se presenta buscará brindar mayores garantías frente al debido proceso.

3.2. RESPECTO A LA AUTORIZACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN DE LOS SAST

Hay que indicar en primer lugar que la Ley 1843 de 2017 fue la primera normativa que intentó regular el tema de las fotodetecciones en Colombia, sin embargo, muchos puntos de su articulado le otorgaban funciones de reglamentación al Gobierno nacional, regulando así de forma parcial y superflua.

Lo anterior entonces, generó una ola de decretos por parte del Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Superintendencia de Transporte frente al tema, incluso, el mismo Ministerio de Transporte ha tenido que emitir conceptos aclarando preguntas de diferentes

Secretarías de Movilidad del país frente a temas inconclusos que no reguló la ley en mención.

Sobra aclarar que, por no haber normativa respecto a esos temas con vacíos jurídicos, las autoridades de tránsito del país han utilizado estos conceptos como fuente de derecho en materia sancionatoria de tránsito, interpretando a su manera lo contenido en conceptos no vinculantes.

Este proyecto de ley, actualiza, incluye y formula de forma completa no solamente el procedimiento general para infracciones de tránsito detectadas por los SAST, sino también actualiza a la realidad social actual del país, del uso de las tecnologías y las comunicaciones, la autorización y la puesta en marcha de operación de los sistemas automáticos y semiautomáticos para la detección de infracciones de tránsito.

3.3. CIFRAS EN COLOMBIA

Las cifras son claves, y es que la Ley 1843 de 2017 le dio la facultad a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para autorizar y poner en marcha en operación estos sistemas.

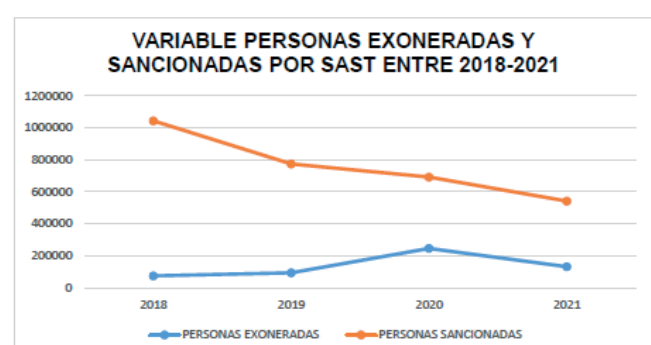
Expresa la ANSV que desde 2018 a 2022, en Colombia existen 579 puntos de SAST; en 69 municipios y 50 de ellos se encuentran en cascos urbanos.

Pero la Federación Colombiana de Municipios informó que para el 2018, es decir, a la entrada en vigencia de la Ley 1843 de 2017, más de 73.800 personas se exoneraron de fotodetecciones, y que fueron sancionados más de un millón de personas.

Para el 2019, una cifra cercana a las 93.000 personas se exoneró de fotodetecciones, y que fueron sancionados más de 700.000.

Para el 2020, más de 243.000 personas se exoneraron de fotodetecciones, y que fueron sancionados más de 600.000.

Para el 2021, una cifra cercana a las 130.000 personas se exoneró de fotodetecciones, y que fueron sancionados más de 500.000 usuarios.



Lo anterior arroja entonces a una variable preocupante, y es que mientras más tiempo pasa, más personas se están exonerando de infracciones de tránsito captadas por SAST, es decir, encuentran una forma de alegar una indebida notificación, o una caducidad para realizar el proceso por parte de la autoridad de tránsito, o incluso, una violación al debido proceso, por lo cual el número de personas

sancionada se ha reducido significativamente en más de la mitad desde 2018 a 2021.

Lo anterior no es otra cosa, que la norma vigente dejó por fuera diferentes temas que debían regularse para una adecuada imposición de sanciones por infracciones detectadas por SAST, y no solamente eso, se encuentra también que las autoridades de tránsito no cuentan con mecanismos necesarios para fundamentar las faltas de los presuntos contraventores, para lo cual recurren a interpretaciones de conceptos, normas y en algunos casos principios constitucionales que finalmente terminan vulnerando un debido proceso de los usuarios.

4. FUNDAMENTOS NORMATIVOS

4.1. Fundamentos Constitucionales

La Constitución Política colombiana, en varias disposiciones, especialmente en su artículo 2°, hace referencia expresa al deber de protección a los principios fundamentales contenidos en la Carta Política.

“Artículo 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares”.

Así mismo, la Carta Política trae en su artículo 6° el principio general de responsabilidad, esto es, un mandato constitucional para todas las autoridades y entidades públicas y particulares de indilgar responsabilidad únicamente a los particulares por sus propias causas y acciones.

“Artículo 6°. Los particulares sólo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución y las leyes. Los servidores públicos lo son por la misma causa y por omisión o extralimitación en el ejercicio de sus funciones”.

Posteriormente, el artículo 29 constitucional expresa el debido proceso como un derecho fundamental, y especialmente contiene el principio de presunción de inocencia.

“Artículo 29. El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas.

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

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

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

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

La competencia para la realización, proyección, presentación, debate y aprobación de este proyecto de ley se encuentra en el artículo 150 constitucional, en sus numerales 8°, 19 y 25.

Artículo 150. *Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:*

1. Interpretar, reformar y derogar las leyes.
2. Expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones.
3. Aprobar el Plan Nacional de Desarrollo y de Inversiones Públicas que hayan de emprenderse o continuarse, con la determinación de los recursos y apropiaciones que se autoricen para su ejecución, y las medidas necesarias para impulsar el cumplimiento de los mismos.
4. Definir la división general del territorio con arreglo a lo previsto en esta Constitución, fijar las bases y condiciones para crear, eliminar, modificar o fusionar entidades territoriales y establecer sus competencias.
5. Conferir atribuciones especiales a las asambleas departamentales.
6. Variar, en circunstancias extraordinarias y por graves motivos de conveniencia pública, la actual residencia de los altos poderes nacionales.
7. Determinar la estructura de la administración nacional y crear, suprimir o fusionar ministerios, departamentos administrativos, superintendencias, establecimientos públicos y otras entidades del orden nacional, señalando sus objetivos y estructura orgánica; reglamentar la creación y funcionamiento de las Corporaciones Autónomas Regionales dentro de un régimen de autonomía; así mismo, crear o autorizar la constitución de empresas industriales y comerciales del Estado y sociedades de economía mixta.
8. Expedir las normas a las cuales debe sujetarse el Gobierno para el ejercicio de las funciones de inspección y vigilancia que le señala la Constitución.

9. Conceder autorizaciones al Gobierno para celebrar contratos, negociar empréstitos y enajenar bienes nacionales. El Gobierno rendirá periódicamente informes al Congreso sobre el ejercicio de estas autorizaciones.
10. Revestir, hasta por seis meses, al Presidente de la República de precisas facultades extraordinarias, para expedir normas con fuerza de ley cuando la necesidad lo exija o la conveniencia pública lo aconseje. Tales facultades deberán ser solicitadas expresamente por el Gobierno y su aprobación requerirá la mayoría absoluta de los miembros de una y otra Cámara.

El Congreso podrá, en todo tiempo y por iniciativa propia, modificar los decretos leyes dictados por el Gobierno en uso de facultades extraordinarias.

Estas facultades no se podrán conferir para expedir códigos, leyes estatutarias, orgánicas, ni las previstas en el numeral 20 <ver Notas del Editor> del presente artículo, ni para decretar impuestos.

11. Establecer las rentas nacionales y fijar los gastos de la administración.
12. Establecer contribuciones fiscales y, excepcionalmente, contribuciones parafiscales en los casos y bajo las condiciones que establezca la ley.
13. Determinar la moneda legal, la convertibilidad y el alcance de su poder liberatorio, y arreglar el sistema de pesas y medidas.
14. Aprobar o improbar los contratos o convenios que, por razones de evidente necesidad nacional, hubiere celebrado el Presidente de la República, con particulares, compañías o entidades públicas, sin autorización previa.
15. Decretar honores a los ciudadanos que hayan prestado servicios a la patria.
16. Aprobar o improbar los tratados que el Gobierno celebre con otros Estados o con entidades de derecho internacional. Por medio de dichos tratados podrá el Estado, sobre bases de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional, transferir parcialmente determinadas atribuciones a organismos internacionales, que tengan por objeto promover o consolidar la integración económica con otros Estados.
17. Conceder, por mayoría de los dos tercios de los votos de los miembros de una y otra Cámara y por graves motivos de conveniencia pública, amnistías o indultos generales por delitos políticos. En caso de que los favorecidos fueren eximidos de la responsabilidad civil respecto de particulares, el Estado quedará obligado a las indemnizaciones a que hubiere lugar.

<Inciso adicionado por el artículo 1° del Legislativo 2 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:> En ningún caso el delito de secuestro, ni los delitos

relacionados con la fabricación, el tráfico o el porte de estupefacientes, serán considerados como delitos políticos o como conductas conexas a estos, ni como dirigidas a promover, facilitar, apoyar, financiar, u ocultar cualquier delito que atente contra el régimen constitucional y legal. Por lo tanto, no podrá existir respecto de ellos, amnistía o indulto.

Parágrafo. <Parágrafo adicionado por el artículo 1° del Legislativo 2 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:> Las disposiciones del inciso segundo del numeral 17 del artículo 150 de la Constitución Política, en ningún caso afectarán las disposiciones de acuerdos de paz anteriores, ni sus respectivas disposiciones y serán aplicadas a conductas cometidas con posterioridad a la entrada en vigencia del presente acto legislativo.

18. Dictar las normas sobre apropiación o adjudicación y recuperación de tierras baldías.
19. Dictar las normas generales, y señalar en ellas los objetivos y criterios a los cuales debe sujetarse el Gobierno para los siguientes efectos:
 - a) Organizar el crédito público;
 - b) Regular el comercio exterior y señalar el régimen de cambio internacional, en concordancia con las funciones que la Constitución consagra para la Junta Directiva del Banco de la República;
 - c) Modificar, por razones de política comercial los aranceles, tarifas y demás disposiciones concernientes al régimen de aduanas;
 - d) Regular las actividades financiera, bursátil, aseguradora y cualquiera otra relacionada con el manejo, aprovechamiento e inversión de los recursos captados del público;
 - e) Fijar el régimen salarial y prestacional de los empleados públicos, de los miembros del Congreso Nacional y la Fuerza Pública;
 - f) Regular el régimen de prestaciones sociales mínimas de los trabajadores oficiales.

Estas funciones en lo pertinente a prestaciones sociales son indelegables en las corporaciones públicas territoriales y éstas no podrán arrogárselas.

20. Crear los servicios administrativos y técnicos de las Cámaras.
21. Expedir las leyes de intervención económica, previstas en el artículo 334, las cuales deberán precisar sus fines y alcances y los límites a la libertad económica.
22. Expedir las leyes relacionadas con el Banco de la República y con las funciones que compete desempeñar a su Junta Directiva.
23. Expedir las leyes que regirán el ejercicio de las funciones públicas y la prestación de los servicios públicos.

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

25. Unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República.

Compete al Congreso expedir el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y en especial de la Administración Nacional.

4.2. Fundamentos legales

El Código de Procedimiento Administrativo en primer lugar es la máxima legislación ordinaria y estatutaria sobre el actuar de la administración pública, respetando siempre los principios constitucionales.

Su artículo 3° expresa los principios a los cuales todas las autoridades deben sujetarse, donde cuyas actuaciones deben adelantarse respetando los principios fundamentales en especial al debido proceso y al principio de responsabilidad.

“Artículo 3°. Principios. Todas las autoridades deberán interpretar y aplicar las disposiciones que regulan las actuaciones y procedimientos administrativos a la luz de los principios consagrados en la Constitución Política, en la Parte Primera de este Código y en las leyes especiales.

Las actuaciones administrativas se desarrollarán, especialmente, con arreglo a los principios del debido proceso, igualdad, imparcialidad, buena fe, moralidad, participación, responsabilidad, transparencia, publicidad, coordinación, eficacia, economía y celeridad.

1. En virtud del principio del debido proceso, las actuaciones administrativas se adelantarán de conformidad con las normas de procedimiento y competencia establecidas en la Constitución y la ley, con plena garantía de los derechos de representación, defensa y contradicción.

En materia administrativa sancionatoria, se observarán adicionalmente los principios de legalidad de las faltas y de las sanciones, de presunción de inocencia, de no reformatio in pejus y non bis in idem.

2. En virtud del principio de igualdad, las autoridades darán el mismo trato y protección a las personas e instituciones que intervengan en las actuaciones bajo su conocimiento. No obstante, serán objeto de trato y protección especial las personas que por su condición económica, física o mental se encuentran en circunstancias de debilidad manifiesta.

3. En virtud del principio de imparcialidad, las autoridades deberán actuar teniendo en cuenta que la finalidad de los procedimientos consiste en asegurar y garantizar los derechos de todas las personas sin discriminación alguna y sin tener en consideración factores de afecto o de interés y, en general, cualquier clase de motivación subjetiva.

4. En virtud del principio de buena fe, las autoridades y los particulares presumirán el comportamiento leal y fiel de unos y otros en el ejercicio de sus competencias, derechos y deberes.

5. En virtud del principio de moralidad, todas las personas y los servidores públicos están obligados a actuar con rectitud, lealtad y honestidad en las actuaciones administrativas.

6. En virtud del principio de participación, las autoridades promoverán y atenderán las iniciativas de los ciudadanos, organizaciones y comunidades encaminadas a intervenir en los procesos de deliberación, formulación, ejecución, control y evaluación de la gestión pública.

7. En virtud del principio de responsabilidad, las autoridades y sus agentes asumirán las consecuencias por sus decisiones, omisiones o extralimitación de funciones, de acuerdo con la Constitución, las leyes y los reglamentos.

8. En virtud del principio de transparencia, la actividad administrativa es del dominio público, por consiguiente, toda persona puede conocer las actuaciones de la administración, salvo reserva legal.

9. En virtud del principio de publicidad, las autoridades darán a conocer al público y a los interesados, en forma sistemática y permanente, sin que medie petición alguna, sus actos, contratos y resoluciones, mediante las comunicaciones, notificaciones y publicaciones que ordene la ley, incluyendo el empleo de tecnologías que permitan difundir de manera masiva tal información de conformidad con lo dispuesto en este Código. Cuando el interesado deba asumir el costo de la publicación, esta no podrá exceder en ningún caso el valor de la misma.

10. En virtud del principio de coordinación, las autoridades concertarán sus actividades con las de otras instancias estatales en el cumplimiento de sus cometidos y en el reconocimiento de sus derechos a los particulares.

11. En virtud del principio de eficacia, las autoridades buscarán que los procedimientos logren su finalidad y, para el efecto, removerán de oficio los obstáculos puramente formales, evitarán decisiones inhibitorias, dilaciones o retardos y sanearán, de acuerdo con este Código las irregularidades procedimentales que se presenten, en procura de la efectividad del derecho material objeto de la actuación administrativa.

12. *En virtud del principio de economía, las autoridades deberán proceder con austeridad y eficiencia, optimizar el uso del tiempo y de los demás recursos, procurando el más alto nivel de calidad en sus actuaciones y la protección de los derechos de las personas.*
13. *En virtud del principio de celeridad, las autoridades impulsarán oficiosamente los procedimientos, e incentivarán el uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones, a efectos de que los procedimientos se adelanten con diligencia, dentro de los términos legales y sin dilaciones injustificadas”.*

Ahora, la ley especial, esto es, el Código Nacional de Tránsito en su artículo 1° párrafo quinto, estableció principios rectores como criterios para la interpretación de su contenido y alcance los siguientes:

“Artículo 1°. Ámbito de aplicación y principios.

(...)

Los principios rectores de este Código son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización”.

Prueba de lo anterior, la misma legislación de tránsito, más adelante expone en el párrafo primero del artículo 129, una norma que representa el **principio de responsabilidad** impuesto en el artículo 6° constitucional:

“Artículo 129. De los informes de tránsito.

(...)

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

(...)”

4.3. Fundamentos Jurisprudencia Constitucionales

La Honorable Corte Constitucional en **Sentencia C-038 del 2020** declaró la inexecutable del párrafo 1° del artículo 8° de la Ley 1843 del 2017 cuando permitía aplicar la solidaridad con el pago de la multa al propietario del vehículo en caso de existir un conductor previamente vinculado, pues sería inconstitucional bajo las luces del artículo 6° de la Carta Política aplicar solidaridad entre el conductor de vehículo y el propietario del mismo; siendo una responsabilidad individual el descuido propio que ejecuta el conductor al no acatar las normas de tránsito y no puede la autoridad de tránsito simplemente atribuírsele al propietario por el simple hecho de figurar en la licencia de tránsito.

Sin embargo, la misma corporación en el 2022, en medio de su función constitucional y legal de aclaración de un derecho constitucional, expide la Sentencia C-321 de 2022, en la cual, reafirma lo dicho anteriormente, pero excluye las sanciones,

además, desarrolla los deberes y responsabilidades que recaen en los propietarios de vehículos, las cuales surgen del derecho a la propiedad.

4. CONCLUSIONES

4.3.1. El principio de responsabilidad incluye el principio de la plena identificación, que no fue un capricho impuesto por el legislador cuando expidió el Código Nacional de Tránsito, por el contrario, fue una garantía para el desarrollo armónico de su contenido normativo en el procedimiento contravencional, garantizando principios constitucionales esenciales del debido proceso como el de *“Nadie podrá ser juzgado sino conforme a las leyes preexistentes al acto que se le imputa”*; o el de *“Los particulares solo son responsables por infringir la Constitución y las leyes”*; y que las autoridades de tránsito en el procedimiento contravencional para este tipo de infracciones detectadas por los SATS (que no se encuentra claro en el ordenamiento jurídico), terminan fallando sin tener en consideración estos principios rectores constitucionales, aun cuando los apoderados de los presuntos infractores los invocan, pues se basan en interpretaciones de diferentes normas de procedimiento administrativo general, organizando argumentos a su manera.

4.3.2. En Colombia, desde 2017 se expidió una norma que regula de forma muy simple el procedimiento contravencional por infracciones detectadas por sistemas automáticos y semiautomáticos, por lo que existen diferentes vacíos jurídicos respecto a situaciones que vulneran el debido proceso a los presuntos contraventores y que son usados por estos para exonerarse de fotodetecciones, o que también son usados por las autoridades de tránsito para interpretar libremente sin tener en cuenta fundamentos y principios constitucionales.

4.3.3. Desde 2018 en Colombia, hasta 2021, las personas sancionadas por infracciones de tránsito captadas por los SAST, han disminuido, mientras que las personas exoneradas por esta misma clase de infracciones han aumentado, demostrando fallas en el procedimiento contravencional estipulado en diferentes normativas (Código de tránsito, Código contencioso administrativo) para este tema.

4.3.4. Lo que se busca con este proyecto de ley no es generar una exoneración masiva de comparendos o fotodetecciones a partir de la fecha de promulgación, y mucho menos avalar las irresponsabilidades de los conductores; pues lo que se busca con este proyecto de ley es generar una normativa específica para el problema actual en Colombia respecto a las infracciones de

tránsito detectadas por los SAST, expidiendo un procedimiento claro y expreso frente al tema, revistiéndolo de principio de legalidad, esto es, fortaleciendo el procedimiento contravencional con una norma específica y un Código de Procedimiento Único los procesos de fotodetección en Colombia, blindando estos procesos de seguridad jurídica para las entidades de tránsito, creando un régimen mucho más difícil para la exoneración pero salvaguardando garantías constitucionales para los presuntos implicados, aplicando principios contenidos en la constitución política y en el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

5. IMPACTO FISCAL

El presente proyecto de ley NO genera impacto fiscal.

6. CONFLICTO DE INTERESES

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 5ª 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 y aprobación del Proyecto de ley número 365 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.

7. PLIEGO DE MODIFICACIONES

ARTICULADO TEXTO RADICADO	ARTICULADO TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE
<p>Artículo 1°. <i>Objeto.</i> La presente ley tiene por objeto regular el procedimiento general para la comisión de contravenciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, establecer 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 y dictar otras disposiciones</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 2°. <i>Ámbito de aplicación.</i> En la presente ley, el procedimiento y criterios aquí establecidos, es aplicable a todas las autoridades de tránsito del país, que directamente, o a través de terceros, pretendan instalar, operar, expedir y recaudar en su jurisdicción órdenes de comparendo mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito.</p>	Sin Modificaciones
<p>Artículo 3°. <i>Principios.</i> El procedimiento mediante general para la comisión de contravenciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito y los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los SAST se guiará por los siguientes principios:</p> <p>1. BUENA FE: las autoridades de tránsito presumirán la buena fe de las partes y sus apoderados en el procedimiento general para la comisión de contravenciones detectadas por los SAST bajo su conocimiento.</p> <p>2. DEBIDO PROCESO: El cual consiste en que los procedimientos generales para la comisión de contravenciones detectadas por los SAST deberán garantizar el derecho fundamental al debido proceso contemplado en la constitución nacional y los conexos a este, con plena garantía de los derechos de representación, defensa y contradicción.</p> <p>3. IGUALDAD: Las autoridades de tránsito darán el mismo trato y protección a las personas e instituciones que intervengan el procedimiento general para la comisión de contravenciones detectadas por los SAST bajo su conocimiento. No obstante, serán objeto de trato y protección especial las personas que por su condición económica, física o mental se encuentran en circunstancias de debilidad manifiesta.</p> <p>4. PRESUNCIÓN DE INOCENCIA: El cual 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.</p> <p>5. PUBLICIDAD: Las actuaciones realizadas en los procedimientos generales para la comisión de contravenciones detectadas por los SAST deberán estar contenidas en un expediente físico y digital en cabeza de la autoridad de tránsito respectiva, quien tendrá el deber de custodia del mismo de forma integral y completo y podrá ser entregado a las partes o sus apoderados cuando estos los requieran.</p> <p>6. RESPONSABILIDAD: El presunto contraventor de la infracción detectada por los SAST, en caso de encontrarse probada su culpabilidad en la comisión de la infracción detectada por los SAST, será responsable únicamente por los hechos que haya realizado a título personal.</p> <p>En garantía del presente principio, las infracciones detectadas por los SAST no admiten responsabilidad solidaria entre el conductor del vehículo y el propietario del mismo. Excepcionalmente, el propietario del vehículo será responsable de adquirir los seguros obligatorios del vehículo y velará para que el mismo circule con estos.</p>	<p>Artículo 3. PRINCIPIOS. El procedimiento mediante general para la comisión de contravenciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito y los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los SAST se guiará por los siguientes principios:</p> <p>1. BUENA FE: las autoridades de tránsito presumirán la buena fe de las partes y sus apoderados en el procedimiento general para la comisión de contravenciones detectadas por los SAST bajo su conocimiento.</p> <p>2. DEBIDO PROCESO: El cual consiste en que los procedimientos generales para la comisión de contravenciones detectadas por los SAST deberán garantizar el derecho fundamental al debido proceso contemplado en la constitución nacional y los conexos a este, con plena garantía de los derechos de representación, defensa y contradicción.</p> <p>3. IGUALDAD: Las autoridades de tránsito darán el mismo trato y protección a las personas e instituciones que intervengan el procedimiento general para la comisión de contravenciones detectadas por los SAST bajo su conocimiento. No obstante, serán objeto de trato y protección especial las personas que por su condición económica, física o mental se encuentran en circunstancias de debilidad manifiesta.</p> <p>4. PRESUNCIÓN DE INOCENCIA: El cual 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.</p> <p>5. PUBLICIDAD: Las actuaciones realizadas en los procedimientos generales para la comisión de contravenciones detectadas por los SAST deberán estar contenidas en un expediente físico y digital en cabeza de la autoridad de tránsito respectiva, quien tendrá el deber de custodia del mismo de forma integral y completo y podrá ser entregado a las partes o sus apoderados cuando estos los requieran.</p> <p>6. RESPONSABILIDAD: El presunto contraventor de la infracción detectada por los SAST, en caso de encontrarse probada su culpabilidad en la comisión de la infracción detectada por los SAST, será responsable únicamente por los hechos que haya realizado a título personal.</p> <p>En garantía del presente principio, las infracciones detectadas por los SAST no admiten responsabilidad solidaria entre el conductor del vehículo y el propietario del mismo, <u>y este último responderá únicamente por el incumplimiento de sus deberes</u> Excepcionalmente, el propietario del vehículo será responsable de adquirir los seguros obligatorios del vehículo y velará para que el mismo circule con estos.</p>

ARTICULADO TEXTO RADICADO	ARTICULADO TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE
<p>7. RESPONSABILIDAD DISCIPLINARIA: Los funcionarios, servidores, contratistas o privados con funciones públicas que en los procedimientos generales para la comisión de contravenciones detectadas por los SAST omitan, se extralimiten en sus funciones o realicen sus funciones sin tener en cuenta los principios y procedimientos de la presente ley serán sujetos de faltas para el servidor público y darán lugar a las sanciones correspondientes de acuerdo con el régimen disciplinario.</p>	<p><u>Estos deberes del propietario del vehículo que derivan del derecho a la propiedad son: adquirir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, realizar la revisión técnicomecánica en los plazos previstos por la ley, y la verificación que la persona que haga uso del vehículo conozca las normas de tránsito terrestres y de seguridad vial; en estos casos, deberá probar el cumplimiento de sus deberes legales, para los demás casos e infracciones la autoridad de tránsito tendrá la carga de la prueba.</u></p> <p>8. RESPONSABILIDAD DISCIPLINARIA: Los funcionarios, servidores, contratistas o privados con funciones públicas que en los procedimientos generales para la comisión de contravenciones detectadas por los SAST omitan, se extralimiten en sus funciones o realicen sus funciones sin tener en cuenta los principios y procedimientos de la presente ley serán sujetos de faltas para el servidor público y darán lugar a las sanciones correspondientes de acuerdo con el régimen disciplinario.</p>
<p>Artículo 4°. Definiciones.</p> <p>1. AUTORIDAD DE TRÁNSITO: Todo empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales y los agentes de tránsito de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional en las vías nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios</p> <p>2. AGENTE DE TRÁNSITO: Aquel empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en la respectiva jurisdicción.</p> <p>3. 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.</p> <p>4. COMPARENDO: Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción, el comparendo deberá estar contenido en el formulario único nacional de comparendo que se encuentre vigente y que indique el Ministerio de Transporte.</p> <p>5. CONTROL AÉREO: Procedimiento de registro de presuntas evidencias sobre infracciones al tránsito a partir de controles en vía realizados de manera directa por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, desde un dispositivo electrónico instalado en helicóptero o vehículo de transporte aéreo.</p> <p>6. 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, apoyado por dispositivo(s) electrónico(s) que opera manualmente para registrar la evidencia de la presunta infracción al tránsito y para la elaboración en el sitio, de la orden de comparendo.</p> <p>7. DETECCIÓN ELECTRÓNICA: Actividad relacionada con el registro de evidencia de la presunta infracción al tránsito a través de dispositivos electrónicos, en la cual no se entrega la orden de comparendo al presunto infractor en el lugar de los hechos y de forma inmediata.</p> <p>8. DISPOSITIVO AUTOMÁTICO: Dispositivo que, una vez instalado y ajustado, no necesita la intervención del operador en ninguna de las fases de funcionamiento para la detección de la presunta infracción.</p>	<p>Sin modificaciones</p>

ARTICULADO TEXTO RADICADO	ARTICULADO TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE
<p>9. DISPOSITIVO DE INSTALACIÓN FIJA: Dispositivo instalado en una infraestructura fija de una vía, tales como señales de tránsito, postes y demás elementos de la vía.</p> <p>10. DISPOSITIVO DE INSTALACIÓN MÓVIL: Dispositivo que puede trasladarse de un lugar a otro, de manera constante, sin requerir soportes fijos y permanentes en la vía.</p> <p>11. DISPOSITIVO SEMIAUTOMÁTICO: Dispositivo que, una vez instalado y ajustado, necesita la intervención del operador en alguna de las fases de funcionamiento para la detección de la presunta infracción.</p> <p>12. 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.</p> <p>13. 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 en los dispositivos de instalación fija, así como de la señalización asociada al SAST.</p> <p>14. FOTODETECCIÓN: Es el documento final que deberá ser notificado al propietario del vehículo y deberá contener los elementos compuestos definidos en el artículo 5° y 6° de la presente ley.</p> <p>15. SEÑAL DE MENSAJE VARIABLE (SMV): Dispositivo capaz de desplegar alternada o intermitentemente señales de tránsito y/o mensajes mediante leyendas y/o símbolos dirigidos a los conductores de vehículos u otros usuarios de las vías de acuerdo con los requerimientos existentes en la vía o en sus inmediaciones. Estas señales podrán ser permanentes (fijas) o portátiles (móviles).</p> <p>16. SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO (en adelante SAST): Se entiende por SAST como los 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 y además la del conductor. Los SAST pueden ser dispositivos de instalación fija, móvil, automáticos o semiautomáticos.</p> <p>17. SISTEMA DE INFORMACIÓN: Medio electrónico para el registro, consulta y autorización de los SAST.</p> <p>18. UBICACIÓN GEOGRÁFICA: Coordenadas de un punto determinado para asignar una posición geoespacial.</p> <p>19. VALIDACIÓN DEL COMPARENDO: Procedimiento de verificación que realiza el agente de tránsito, de la información registrada mediante los SAST, para el establecimiento de la presunta infracción y expedición de la orden de comparendo.</p>	
<p>Artículo 5°. Competencia. 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. La autoridad de tránsito, en virtud del principio de inmediación, deberá estar presente en todas las etapas del procedimiento general para la comisión de contravenciones detectadas por los SAST, facultad que no podrá entregarse ni por delegación ni mediante convenio a ninguna persona jurídica o natural externa a la autoridad de tránsito respectiva, o particular con funciones públicas.</p>	<p>Artículo 5°. Competencia. 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. La autoridad de tránsito, en virtud del principio de inmediación, deberá estar presente en todas las etapas del procedimiento general para la comisión de contravenciones detectadas por los SAST, facultad que no podrá entregarse ni por delegación ni mediante convenio a ninguna persona jurídica o natural externa a la autoridad de tránsito respectiva, o particular con funciones públicas.</p> <p><u>El inspector de tránsito es el director del proceso previsto en el presente capítulo y debe estar presente en todas las etapas del procedimiento general para la comisión de contravenciones detectada por los SAST, función que podrá ser delegada a otro funcionario subalterno y profesional con conocimientos técnicos y jurídicos sobre movilidad y transporte que no puede ser externo a la autoridad de tránsito respectiva.</u></p>

ARTICULADO TEXTO RADICADO	ARTICULADO TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE
<p>Artículo 6°. Composición de la fotodetección. El documento de fotodetección que contenga la infracción detectada por los SAST se compondrá de la siguiente forma:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Las imágenes y/o videos captados en el lugar de los hechos y de forma inmediata a la infracción por los SAST. 2. La orden de comparendo en el Formulario Único Nacional indicado por el Ministerio de Transporte en el decreto que lo contenga o modifique. 3. La fecha y hora de validación de la fotodetección y del comparendo por parte del agente de tránsito donde se identifique el nombre del agente, su número de identificación y número de identificación dentro de la entidad de tránsito. 4. La orden al propietario del vehículo de presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la notificación del comparendo con el ánimo de hacer valer el derecho de contradicción y defensa. 5. Cualquier otro documento soporte que pretenda hacer valer la entidad de tránsito respectiva. <p>Parágrafo primero. Los elementos constitutivos de la fotodetección son integrales y complementarios entre sí, los cuales deben cumplirse en su totalidad, y en caso de notificar la fotodetección al propietario del vehículo sin el lleno de componentes se entenderá violatorio al derecho al debido proceso.</p> <p>Parágrafo segundo. La presentación del propietario del vehículo ante la autoridad de tránsito, la hará de forma presencial, acercándose a la sede de esta; o también podrá realizarlo de forma escrita por medio de un derecho de petición indicando la intención de iniciar el procedimiento contravencional estipulado en la presente ley.</p>	<p>Artículo 6°. Composición de la fotodetección. El documento de fotodetección que contenga la infracción detectada por los SAST se compondrá de la siguiente forma:</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Las imágenes y/o videos captados en el lugar de los hechos y de forma inmediata a la infracción por los SAST. 7. La orden de comparendo en el Formulario Único Nacional indicado por el Ministerio de Transporte en el decreto que lo contenga o modifique. 8. La fecha y hora de validación de la fotodetección y del comparendo por parte del agente de tránsito donde se identifique el nombre del agente, su número de identificación y número de identificación dentro de la entidad de tránsito. 9. La orden al propietario del vehículo de presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la notificación del comparendo con el ánimo de hacer valer el derecho de contradicción y defensa. 10. Cualquier otro documento soporte que pretenda hacer valer la entidad de tránsito respectiva. <p>Parágrafo primero. Los elementos constitutivos de la fotodetección son integrales y complementarios entre sí, los cuales deben cumplirse en su totalidad, y en caso de notificar la fotodetección al propietario del vehículo sin el lleno de componentes se entenderá violatorio al derecho al debido proceso.</p> <p>Parágrafo segundo. La presentación del propietario del vehículo ante la autoridad de tránsito, la hará de forma establecida en el numeral 2 del artículo 9° de presencial, acercándose a la sede de esta; o también podrá realizarlo de forma escrita por medio de un derecho de petición indicando la intención de iniciar el procedimiento contravencional estipulado en la presente ley.</p>
<p>Artículo 7°. Notificación de la fotodetección. La fotodetección se notificará con todos sus elementos que la conforman indicados en el artículo anterior de la siguiente forma:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Notificación por correo certificado dentro de los tres (3) días hábiles posteriores a la fecha de validación por parte del agente de tránsito 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. <p>La dirección física de notificación será proporcionada por las bases de datos de la administración municipal o bases de datos financieras en primer lugar, en el evento en que no sea posible identificar la dirección del propietario del vehículo, se podrá notificar a la última dirección registrada en el RUNT.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Notificación virtual concurrentemente a la notificación por correo certificado, la autoridad de tránsito deberá notificar de forma virtual únicamente al correo electrónico del propietario del vehículo o al de la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. <p>La notificación virtual se entenderá realizada una vez transcurridos dos (2) días hábiles siguientes al envío del mensaje y los términos empezarán a contarse cuándo el iniciador recepcione acuse de recibo o se pueda por otro medio constatar el acceso del destinatario al mensaje.</p> <p>La dirección de notificación virtual será proporcionada por las bases de datos de la administración municipal o bases de datos financieras en primer lugar, en el evento en que no sea posible identificar la dirección del propietario del vehículo, se podrá notificar a la última dirección registrada en el RUNT y con el ánimo de garantizar el derecho de hábeas data, en ningún caso se podrá notificar la fotodetección por mensaje de datos a aplicaciones de mensajería instantánea o mensajes de texto sin la autorización del propietario del vehículo.</p>	<p>Artículo 7°. Notificación de la fotodetección. La fotodetección se notificará con todos sus elementos que la conforman indicados en el artículo anterior de la siguiente forma:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Primero se realizará la notificación por correo certificado dentro de los tres (3) cinco (5) días hábiles posteriores a la fecha de validación por parte del agente de tránsito a la dirección física del 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, se podrá notificar a la última dirección registrada en el RUNT. <u>de acuerdo a la información registrada en el RUNT.</u> <p><u>La dirección física de notificación será proporcionada por las bases de datos de la administración municipal o bases de datos financieras en primer lugar, en el evento en que no sea posible identificar la dirección del propietario del vehículo, se podrá notificar a la última dirección registrada en el RUNT.</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Notificación virtual concurrentemente a la notificación por correo certificado, la autoridad de tránsito deberá notificar de forma virtual únicamente al correo electrónico del propietario del vehículo o al de la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público: <u>que se realizará dentro de los tres (3) días hábiles posteriores a la imposibilidad de notificación por correo certificado informada por parte de la empresa de mensajería; notificación que deberá realizarse únicamente al correo electrónico del propietario del vehículo o al de la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público, de acuerdo a la información registrada en el RUNT.</u> <p><u>La dirección de notificación virtual será proporcionada por las bases de datos de la administración municipal o bases de datos financieras en primer lugar, en el evento en que no sea posible identificar la dirección del propietario del vehículo, se podrá notificar a la última dirección registrada en el RUNT y con el ánimo de garantizar el derecho de hábeas data, en ningún caso se podrá notificar la fotodetección por mensaje de datos a aplicaciones de mensajería instantánea o mensajes de texto sin la autorización del propietario del vehículo.</u></p>

ARTICULADO TEXTO RADICADO	ARTICULADO TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE
<p>3. La notificación por aviso que deberá publicarse en la página web oficial y además en la cartelera física en un lugar público de la entidad, que deberá surtirte obligatoriamente al tercer (3°) día hábil posterior a la fecha de notificación virtual; además de lo anterior, la entidad deberá enviar la notificación por aviso a la dirección física del propietario del vehículo que registre en el RUNT o que se encuentre en las bases de datos de esta.</p> <p>Las tres formas de notificación deben realizarse en los tiempos y formas establecidas en el presente artículo so pena de a solicitud de parte, declarar la irregularidad de dicha notificación mediante resolución motivada la cual deberá absolver de responsabilidad al presunto contraventor por indebida notificación.</p> <p>Parágrafo primero. La validación del comparendo de tránsito deberá realizarse por el agente de tránsito dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la ocurrencia de la presunta infracción, donde se deberá informar claramente la fecha y hora de validación por parte del agente de tránsito.</p> <p>Parágrafo segundo. El propietario del vehículo no será solidariamente responsable con el conductor y deberá demostrar su debida diligencia y cuidado para exonerarse de la fotodetección, sin embargo, la autoridad de tránsito tiene la carga de la prueba y podrá vincularlo 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 y contradicción y, demostrar causales de exoneración.</p> <p>Excepcionalmente, el propietario del vehículo será responsable de adquirir los seguros obligatorios del vehículo y velará para que el mismo circule con estos.</p> <p>Parágrafo tercero. 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.</p> <p>Parágrafo cuarto. 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. La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información:</p>	<p><u>La notificación virtual se entenderá realizada una vez transcurridos dos (2) días hábiles siguientes al envío del mensaje y los términos empezarán a contarse cuándo el iniciador recepcione acuse de recibo o se pueda por otro medio constatar el acceso del destinatario al mensaje.</u></p> <p><u>Con el ánimo de garantizar el derecho de hábeas data, en ningún caso se podrá notificar la fotodetección por mensaje de datos a aplicaciones de mensajería instantánea o mensajes de texto sin la autorización del propietario del vehículo.</u></p> <p>3. La notificación por aviso, en caso de no lograrse la anterior, que deberá publicarse en la página web oficial y además en la cartelera física en un lugar público de la entidad, que deberá surtirte obligatoriamente al tercer (3°) día hábil posterior a la fecha de notificación virtual; además de lo anterior, la entidad deberá enviar la notificación por aviso a la dirección física del propietario del vehículo que registre en el RUNT o que se encuentre en las bases de datos de esta.</p> <p>Las tres formas de notificación deben realizarse en los tiempos y formas establecidas en el presente artículo so pena de a solicitud de parte, declarar la irregularidad de dicha notificación mediante resolución motivada la cual deberá absolver de responsabilidad al presunto contraventor por indebida notificación.</p> <p>Parágrafo primero. La validación del comparendo de tránsito deberá realizarse por el agente de tránsito dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la ocurrencia de la presunta infracción, donde se deberá informar claramente la fecha y hora de validación por parte del agente de tránsito.</p> <p>Parágrafo segundo. El propietario del vehículo no será solidariamente responsable con el conductor y deberá demostrar su debida diligencia y cuidado para exonerarse de la fotodetección, sin embargo, la autoridad de tránsito tiene la carga de la prueba y podrá vincularlo 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 y contradicción y, demostrar causales de exoneración.</p> <p>Excepcionalmente, el propietario del vehículo será responsable de adquirir los seguros obligatorios del vehículo y velará para que el mismo circule con estos.</p> <p>Parágrafo segundo. El propietario del vehículo no será solidariamente responsable con el conductor, pero se vinculará al proceso administrativo contravencional, si se presume que omitió su obligación de debida diligencia y cuidado, la cual se extiende hasta las condiciones y habilidades personales de terceros, en el marco de los deberes que se derivan del derecho a la propiedad, frente a lo cual, podrá ejercer su derecho a la audiencia, defensa y contradicción.</p> <p><u>Son deberes del propietario del vehículo que derivan del derecho a la propiedad, adquirir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), realizar la revisión técnicomecánica en los plazos previstos por la ley, y la verificación que la persona que haga uso del vehículo conozca las normas de tránsito terrestres y de seguridad vial; en estos casos, deberá probar el cumplimiento de sus deberes legales, para los demás casos e infracciones la autoridad de tránsito tendrá la carga de la prueba.</u></p> <p>Parágrafo tercero. 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.</p> <p>Parágrafo cuarto. 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. La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información:</p>

ARTICULADO TEXTO RADICADO	ARTICULADO TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE
<p>a) Dirección de notificación física y electrónica; b) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo quinto. La irregularidad de la notificación podrá ser solicitada por el propietario del vehículo o su apoderado y en caso de encontrarse probada la solicitud, la autoridad de tránsito respectiva declarará la indebida notificación mediante resolución motivada la cual deberá absolver de responsabilidad al presunto contraventor. En ningún caso esta última declarará la irregularidad de la notificación de la fotodetección oficiosamente.</p>	<p>a) Dirección de notificación física y electrónica; b) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo quinto. La irregularidad de la notificación podrá ser solicitada por el propietario del vehículo o su apoderado y en caso de encontrarse probada la solicitud, la autoridad de tránsito respectiva declarará la indebida notificación mediante resolución motivada la cual deberá absolver de responsabilidad al presunto contraventor. En ningún caso esta última declarará la irregularidad de la notificación de la fotodetección oficiosamente.</p>
<p>Artículo 8°. Modifíquese el parágrafo 2° al artículo 136 de la Ley 769 de 2002 el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo 2°. Cuando se demuestre que la orden de comparendo por infracción a las normas de tránsito detectada por SAST, no fue notificada o indebidamente notificada, se deberá exonerar al presunto infractor con el ánimo de garantizar sus derechos y garantías constitucionales y fundamentales, en especial el debido proceso y el principio de publicidad administrativa.</p>	<p>Artículo 8°. Modifíquese el parágrafo 2° al artículo 136 de la Ley 769 de 2002 el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo 2°. Cuando se demuestre que la orden de comparendo por infracción a las normas de tránsito detectada por SAST, no fue notificada o indebidamente notificada, se deberá exonerar al presunto infractor <u>de acuerdo con el procedimiento establecido en la ley</u>, con el ánimo de garantizar sus derechos y garantías constitucionales y fundamentales, en especial el debido proceso y el principio de publicidad administrativa.</p>
<p>Artículo 9°. El propietario del vehículo deberá notificarse personalmente o a través del correo electrónico previsto por el organismo de tránsito a la sede de la autoridad de tránsito en cualquier momento dentro de los once (11) días posteriores al termino en que se surtió la notificación por aviso, momento en el cual podrá:</p> <p>1. Pagar la fotodetección: En caso de que el presunto infractor decida pagar la fotodetección, accederá al descuento del cincuenta por ciento (50%) si paga dentro de los once (11) días hábiles posteriores a la fecha de notificación por aviso, o si paga dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la notificación por aviso, cancelará el setenta y cinco (75%) del valor de la multa. En estos casos deberá asistir, obligatoriamente, a un curso sobre normas de tránsito que podrá realizar en cualquier sede de la autoridad de tránsito en el territorio nacional sin importar la jurisdicción donde se cometió la infracción.</p> <p>2. Solicitar audiencia: Si el presunto infractor está en desacuerdo con la fotodetección, podrá presentarse personalmente o por medio de apoderado a la sede de la autoridad de tránsito o podrá registrarse en la plataforma de movilidad dispuesta por cada entidad de tránsito y solicitar audiencia de tránsito virtual o presencial dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la notificación por aviso donde podrá aportar o solicitar las pruebas que considere útiles para su defensa y en caso de ser sancionado deberá cancelar el 100% de la multa de conformidad con lo establecido en el artículo 136 del CNT.</p>	<p>Artículo 9°. El propietario del vehículo deberá notificarse personalmente o a través del correo electrónico previsto por el organismo de tránsito a la sede de la autoridad de tránsito en cualquier momento dentro de los once (11) días posteriores al término en que se surtió la notificación por aviso, momento en el cual podrá:</p> <p>1. Pagar la fotodetección: En caso de que el presunto infractor decida pagar la fotodetección, accederá al descuento del cincuenta por ciento (50%) si paga dentro de los once (11) días hábiles posteriores a la fecha de notificación por aviso, o si paga dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la notificación por aviso, cancelará el setenta y cinco (75%) del valor de la multa. En estos casos deberá asistir, obligatoriamente, a un curso sobre normas de tránsito que podrá realizar en cualquier sede de la autoridad de tránsito en el territorio nacional sin importar la jurisdicción donde se cometió la infracción.</p> <p>2. Solicitar audiencia: Si el presunto infractor está en desacuerdo con la fotodetección, podrá presentarse personalmente o por medio de apoderado a la sede de la autoridad de tránsito; <u>por medio de derecho de petición escrito dirigido al correo de la autoridad administrativa</u> o podrá registrarse en la plataforma de movilidad dispuesta por cada entidad de tránsito; y solicitar audiencia de tránsito virtual o presencial dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la notificación por aviso donde podrá aportar o solicitar las pruebas que considere útiles para su defensa y en caso de ser sancionado deberá cancelar el 100% de la multa de conformidad con lo establecido en el artículo 136 del CNT.</p>
<p>En caso de que el propietario del vehículo no se presente dentro de los once (11) días hábiles posteriores a la fecha de notificación por aviso de la fotodetección a la sede de la entidad de tránsito respectiva con el fin de pagar la fotodetección o solicitar la audiencia respectiva, la autoridad de tránsito presumirá que no tiene interés alguno sobre el proceso contravencional al cual se encuentra vinculado y procederá a realizar audiencia de tránsito en relación a la fotodetección en cuestión, notificado por estrados y dejando en firme la resolución de responsabilidad contravencional, sin perjuicio de los recursos que puedan proceder.</p> <p>Parágrafo. La anterior presunción podrá desvirtuarse en cualquier momento dentro del año siguiente a la fecha de notificación por aviso, para lo cual el interesado aportará las pruebas pertinentes a la entidad de tránsito, las cuales serán valoradas por la misma y decidirá de fondo manifestándose sobre cada prueba presentada, en caso de que la valoración de pruebas sea favorable para el propietario del vehículo, empezarán a correr los términos contenidos en el primer inciso del presente artículo y acceder a los beneficios descritos.</p>	<p>En caso de que el propietario del vehículo no se presente dentro de los once (11) días hábiles posteriores a la fecha de notificación por aviso de la fotodetección a la sede de la entidad de tránsito respectiva con el fin de pagar la fotodetección o solicitar la audiencia respectiva, la autoridad de tránsito presumirá que no tiene interés alguno sobre el proceso contravencional al cual se encuentra vinculado y procederá a realizar audiencia de tránsito en relación a la fotodetección en cuestión, notificado por estrados y dejando en firme la resolución de responsabilidad contravencional, sin perjuicio de los recursos que puedan proceder.</p> <p>Parágrafo. La anterior presunción podrá desvirtuarse en cualquier momento dentro del año siguiente a la fecha de notificación por aviso, para lo cual el interesado aportará las pruebas pertinentes a la entidad de tránsito, las cuales serán valoradas por la misma y decidirá de fondo manifestándose sobre cada prueba presentada, en caso de que la valoración de pruebas sea favorable para el propietario del vehículo, empezarán a correr los términos contenidos en el primer inciso del presente artículo y acceder a los beneficios descritos.</p>

ARTICULADO TEXTO RADICADO	ARTICULADO TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE
<p>Artículo 10. Audiencia y fallo. La audiencia de tránsito deberá ser celebrada dentro del año siguiente a la fecha de comisión de la conducta y se seguirá el siguiente procedimiento:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El inspector de tránsito se identificará con su nombre completo, número de identificación personal y su número de identificación dentro de la autoridad de tránsito, posterior le dará la palabra al propietario del vehículo, presunto infractor y su apoderado, los cuales deberán indicar su nombre completo, identificación, dirección física, dirección virtual y número de teléfono. 2. Acto seguido, se dará apertura a la etapa probatoria, donde las partes y sus apoderados podrán agregar las pruebas que crean pertinentes, solicitar las pruebas que crean pertinentes y refutar las pruebas presentadas por la autoridad de tránsito, siendo obligación de esta última presentar las pruebas a las que haya lugar. En este procedimiento la carga de la prueba, en virtud de garantías constitucionales, se encuentra en cabeza de la autoridad de tránsito. 3. Posterior, la autoridad de tránsito le dará la palabra al apoderado o apoderados de las partes o a la parte si concurre sin apoderado, para que presente sus alegatos de conclusión y defensa. 4. Finalmente, el inspector de tránsito deberá emitir dentro de la audiencia resolución de tránsito donde decidirá sobre la imposición de la sanción, la cual deberá ser motivada respecto a las pruebas presentadas, solicitadas y refutadas por las partes, y contendrá una manifestación clara sobre la responsabilidad solidaria entre el conductor y el propietario del vehículo, donde exprese la relación que tiene el uno del otro o si es el mismo, y la consideración respecto a los alegatos presentados por las partes o sus apoderados. 5. La resolución que decide sobre la imposición de las sanciones se notificará por estrados dentro de la misma audiencia y podrá solicitarse su impugnación en todos los casos y de forma oral e inmediata en la audiencia ante el inspector que decidió o dentro de los tres días siguientes a la notificación de la resolución que declara culpable contravencionalmente, dicha impugnación deberá trasladarse al superior del inspector que tomó la decisión para que sea este quien decida finalmente. <p>Parágrafo primero. El inspector de tránsito es el director del proceso previsto en la presente ley y debe estar presente en todas las etapas del procedimiento general para la comisión de contravenciones detectada por los SAST, función que no podrá ser delegada a otro funcionario, persona jurídica o natural externa a la autoridad de tránsito respectiva, o particular con funciones públicas.</p> <p>Parágrafo segundo. Mientras que las fotodetecciones no se encuentren en firme con resolución que declare la responsabilidad del infractor, el propietario del vehículo podrá adelantar sin impedimento alguno cualquier acto jurídico de transferencia del dominio sobre el vehículo ante la autoridad de tránsito respectiva.</p>	<p>Artículo 10. Audiencia y fallo. <u>La resolución de tránsito que declara contravencionalmente responsable al conductor del vehículo deberá ser emitida dentro del año (1) siguiente a la fecha de comisión de la conducta y la audiencia de tránsito solicitada por la parte se seguirá por el siguiente procedimiento:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El inspector de tránsito se identificará con su nombre completo, número de identificación personal y su número de identificación dentro de la autoridad de tránsito, posterior le dará la palabra al propietario del vehículo, presunto infractor y su apoderado, los cuales deberán indicar su nombre completo, identificación, dirección física, dirección virtual y número de teléfono. 2. Acto seguido, se dará apertura a la etapa probatoria, donde las partes y sus apoderados podrán agregar las pruebas que crean pertinentes, solicitar las pruebas que crean pertinentes y refutar las pruebas presentadas por la autoridad de tránsito, siendo obligación de esta última presentar las pruebas a las que haya lugar. En este procedimiento la carga de la prueba, en virtud de garantías constitucionales, se encuentra en cabeza de la autoridad de tránsito. 3. Posterior, la autoridad de tránsito le dará la palabra al apoderado o apoderados de las partes o a la parte si concurre sin apoderado, para que presente sus alegatos de conclusión y defensa. 4. Finalmente, el inspector de tránsito deberá emitir y firmar dentro de la audiencia, resolución de tránsito donde decidirá sobre la imposición de la sanción, la cual deberá ser motivada respecto a las pruebas presentadas, solicitadas y refutadas por las partes, y contendrá una manifestación clara sobre la responsabilidad solidaria entre el conductor y el propietario del vehículo, donde exprese la relación que tiene el uno del otro o si es el mismo, y la consideración respecto a los alegatos presentados por las partes o sus apoderados. 5. La resolución que decide sobre la imposición de las sanciones se notificará por estrados dentro de la misma audiencia y podrá solicitarse su impugnación en todos los casos y de forma <u>oral verbal</u> e inmediata en la audiencia ante el inspector que decidió o dentro de los tres días siguientes a la notificación de la resolución que declara culpable contravencionalmente, dicha impugnación deberá trasladarse al superior del inspector que tomó la decisión para que sea este quien decida finalmente. <p>Parágrafo primero. El inspector de tránsito es el director del proceso previsto en la presente ley y debe estar presente en todas las etapas del procedimiento general para la comisión de contravenciones detectada por los SAST, función que no podrá ser delegada a otro funcionario, persona jurídica o natural externa a la autoridad de tránsito respectiva, o particular con funciones públicas.</p> <p>Parágrafo primero. <u>El inspector de tránsito es el director del proceso previsto en la presente ley y debe estar presente en todas las etapas del procedimiento general para la comisión de contravenciones detectada por los SAST, función que podrá ser delegada a otro funcionario profesional con conocimientos técnicos y jurídicos sobre movilidad y transporte y que no puede ser externa a la autoridad de tránsito respectiva.</u></p> <p>Parágrafo segundo. Mientras que las fotodetecciones no se encuentren en firme con resolución que declare la responsabilidad del infractor, el propietario del vehículo podrá adelantar sin impedimento alguno cualquier acto jurídico de transferencia <u>y transmisión</u> del dominio sobre el vehículo ante la autoridad de tránsito respectiva.</p>
<p>Artículo 11. Comparecencia virtual. Las autoridades de tránsito propenderán por mecanismos electrónicos que permitan la comparecencia a distancia del presunto infractor, para lo cual, en la medida de las posibilidades y de forma general, realizará la audiencia del artículo 10 de forma virtual y excepcionalmente de forma presencial si así lo solicita el interesado o si no existen los medios tecnológicos disponibles para tal caso.</p>	<p>Sin modificaciones</p>

ARTICULADO TEXTO RADICADO	ARTICULADO TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE
<p>Artículo 12. Expediente virtual. El expediente de cada procedimiento general para la comisión de contravenciones detectada por los SAST deberá obligatoriamente ser creado de forma virtual y estará conformado por los siguientes documentos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Resolución de autorización de instalación del SAST que detectó la infracción emitida por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. 2. Resolución de operación de instalación del SAST que detectó la infracción emitida por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. 3. Última calibración del SAST que detectó la infracción emitida por el laboratorio certificado. 4. Certificación del laboratorio autorizado por el ministerio de Transporte para prestar el servicio de calibración. 5. Fotodetección, 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. 8. Notificación virtual y evidencia de la información enviada a través del correo electrónico registrado en el RUNT, en el caso en que se haya notificado por este medio. 9. Notificación por aviso en la página web de la entidad y en la cartelera ubicada en un lugar público de la entidad, así como los certificados de envío de los mismos, en el caso en que se haya notificado por este medio. 10. Notificación personal en caso de que el propietario del vehículo se haya notificado personalmente. 11. Documento que certifique que el propietario del vehículo se acogió a los beneficios de pago en caso de que este lo solicite. 12. Oficio que fija fecha y hora de realización de la audiencia de tránsito. 13. Pruebas que pretenda hacer valer la autoridad de tránsito respectiva. 14. Resolución que define la infracción. 15. Documentos anexos que haga llegar el propietario del vehículo o su apoderado. <p>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.</p>	<p>Sin modificaciones</p>
<p>Artículo 13. 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.</p>	<p>Sin modificaciones</p>
<p>Artículo 14. 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.</p>	<p>Sin modificaciones</p>
<p>Artículo 15. Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito que se pretenda instalar, deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial en complementación a la presente ley.</p> <p>Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual se otorgará de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en complementación a la presente ley.</p>	<p>Sin modificaciones</p>

ARTICULADO TEXTO RADICADO	ARTICULADO TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE
<p>Parágrafo. Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de tres (3) años, contados a partir de la fecha reportada en el sistema de información como fecha de inicio de operación, previo cumplimiento de los criterios para la instalación y la operación, y dicha autorización hará parte del expediente digital de cada procedimiento.</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 16. 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 la Agencia de Seguridad Vial, 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 y emitirá la orden de revocar las fotodetecciones realizadas durante el tiempo que los SAST operaron sin cumplir los criterios técnicos so pena de derivar el expediente a los órganos de control y solicitar las sanciones penales, disciplinarias y administrativas pertinentes.</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 17. 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 a la inversión privada para la instalación y puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones no podrá superar en ningún caso el 10% del recaudo total anual de la respectiva entidad de tránsito.</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 18. 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.</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 19. Requisitos técnicos. La autoridad Nacional de Tránsito, que dé la autorización de operación de los SAST, se asegurará de que, para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, se cumpla entre otras condiciones, lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Que su implementación hace parte de las acciones contenidas en el Plan Nacional y Territorial de Seguridad Vial y en su construcción concurren los actores de tránsito que leyes y reglamentos hayan dispuesto. 2. Estar soportados en estudios y análisis realizados por la entidad idónea sobre accidentalidad y flujo vehicular y peatonal; geometría, ubicación, calibración y tipo de equipos; modalidad de operación y demás variables que determine el acto reglamentario del Ministerio. 3. Contar con un cuerpo de agentes de tránsito capacitado. Cuerpo que puede ser integrado por policías especializados y/o personal de planta, de conformidad con lo establecido en la Ley 1310 de 2009. 4. La adecuada señalización a implementar para informar a las personas de la existencia de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones. 	Sin modificaciones

ARTICULADO TEXTO RADICADO	ARTICULADO TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE
<p>Artículo 20. Laboratorios. Los laboratorios que se acrediten para prestar el servicio deberán demostrar la trazabilidad de sus equipos medidores de velocidad conforme a los patrones de referencia nacional, definidos por el Instituto Nacional de Metrología.</p> <p>El servicio de trazabilidad de los equipos medidores de velocidad, se prestará con sujeción a las tarifas establecidas por dicho instituto, hasta tanto existan laboratorios acreditados en el territorio nacional, la calibración de los equipos, medidores de velocidad, estará a cargo del Instituto Nacional de Metrología.</p> <p>El Ministerio de Transporte será el encargado de revisar el cumplimiento de requisitos y acreditar la prestación del servicio de estos laboratorios, definiendo criterios y políticas para la prestación de dicho servicio.</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 21. Autorización de instalación. La autorización de instalación de los SAST será otorgada por la Dirección de Infraestructura y Vehículos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la autorización de operación de los SAST será otorgada por la misma entidad en proceso separado, una vez verificados los requisitos mínimos de operación contenidos en la presente ley y aquellos definidos por el Ministerio de Transporte o la Agencia Nacional de Seguridad Vial como complemento a la presente ley.</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 22. Criterios técnicos para la instalación de los SAST. Para solicitar la autorización de instalación de los SAST, la autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretendan instalar deberá acreditar ante la Dirección de Infraestructura y Vehículos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cumplimiento de total de los siguientes criterios técnicos de seguridad vial:</p> <p>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.</p> <p>b. Prevención: Criterio que evidencie los hallazgos y la evaluación del riesgo en la zona de influencia del SAST en materia de siniestralidad vial.</p> <p>c. Infracciones: Estadísticas de infracciones detectadas por la Autoridad de Tránsito en la zona de influencia del SAST.</p> <p>Parágrafo primero. 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.</p> <p>Parágrafo segundo. El uso de equipos para las labores de control en vía apoyado en dispositivo electrónico o para fines exclusivamente disuasivos, pedagógicos y de análisis de tráfico, no requerirá autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, pero deberán estar debidamente calibrados y en orden por un laboratorio</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 23. Ubicación de los dispositivos. Los SAST solo podrán ubicarse en sitios que hagan parte de la infraestructura vial, de modo que no procederá su instalación en colinas, viviendas u otros equipamientos aledaños, ni podrán operarse en vehículos en movimiento durante la detección de la presunta infracción, con excepción de la detección aérea. Deberán ser visibles para todo el público, de colores visibles, preferiblemente blanco con azul, del mismo color de una señal informativa de tránsito, identificados plenamente con colores reflectivos, que permitan a una distancia prudente (no mayor a 30 metros) y una plena identificación, además deberán tener una señalización en el lugar de ubicación que indique: Detección automática.</p>	Sin modificaciones

ARTICULADO TEXTO RADICADO	ARTICULADO TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE
<p>Artículo 24. Procedimiento para la autorización de instalación de los SAST. Para obtener la autorización de instalación de los SAST, la autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretendan instalar deberá seguir el siguiente procedimiento.</p> <p>1. Solicitud de autorización: La autoridad de tránsito competente donde se pretenda instalar los SAST deberá radicar la solicitud de autorización en el sistema de información al cual se accederá a través de la página web de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, cargando la información contenida en el anexo número 1 “Información de la solicitud” de la presente resolución, el cual hace parte integral de esta.</p> <p>2. Plazo para la autorización: La Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrá un plazo de 45 días hábiles, contados a partir del día siguiente a la fecha de radicado arrojada por el sistema de información, para la autorización o rechazo de la solicitud.</p> <p>3. Requerimientos: Cuando se constate que la solicitud está incompleta la Agencia Nacional de Seguridad Vial requerirá al peticionario dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la fecha de radicación, para que la complete en el término máximo de un (1) mes. Durante este periodo se suspenderá el plazo referido en el literal b) del presente artículo, y se reiniciará a partir del día hábil siguiente al que la autoridad de tránsito aporte los documentos o información requerida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>En caso de no aportar la información en los términos solicitados, la Agencia Nacional de Seguridad Vial lo requerirá por segunda y última vez, para que subsane lo correspondiente dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al requerimiento. En este caso, también se suspenderá el plazo referido en el literal b) y se reiniciará a partir del día hábil siguiente al que la autoridad de tránsito aporte los documentos o información requerida.</p> <p>4. Desistimiento tácito: En aquellos casos en que la autoridad de tránsito no subsane los requerimientos efectuados por la Agencia en las dos (2) oportunidades referidas y en los plazos señalados en el literal anterior, se configura el desistimiento tácito y se aplicará el procedimiento establecido en el artículo 17 de la Ley 1437 de 2011, modificado por el artículo 1° de la Ley 1755 de 2015.</p> <p>5. Comunicación: La autorización o rechazo de la instalación de los SAST será comunicada a la autoridad de tránsito solicitante, a través del correo electrónico suministrado en el momento de efectuar la solicitud.</p> <p>6. Información al público: Las autorizaciones concedidas, estarán disponibles en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con el objeto de facilitar su consulta en línea por todos los interesados.</p> <p>Parágrafo primero. 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 (ANSV), para facilitar su consulta por parte de la respectiva Autoridad de Tránsito y de las autoridades competentes.</p> <p>Parágrafo segundo. Cualquier necesidad de ajuste al alcance de la autorización de instalación de los SAST otorgada, deberá ser solicitado a la Agencia Nacional de Seguridad Vial a través del sistema de información, para ello se deberá habilitar el aplicativo usado para la solicitud inicial. En este caso, el trámite a seguir se realizará en los términos presente artículo y en todo caso, los ajustes aquí referidos no modificarán el plazo previsto para la vigencia de la autorización inicial.</p>	Sin modificaciones

ARTICULADO TEXTO RADICADO	ARTICULADO TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE
<p>Artículo 25. Criterios técnicos para la operación de los SAST. Además de contar con la autorización de instalación por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para iniciar la operación de los SAST, la autoridad de tránsito deberá cumplir con los siguientes criterios técnicos para la operación, lo cual se acreditarán de conformidad con lo dispuesto en los artículos subsiguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Viabilidad en el uso de la infraestructura vial. b. Calibración. c. Evidencia de la señalización instalada. <p>Parágrafo primero. Una vez la autoridad de tránsito cumpla con los anteriores criterios, deberá solicitar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial el inicio de operación del SAST indicando claramente la fecha en la que iniciará la operación efectiva de los SAST. En caso de no indicarse dicha fecha, el respectivo SAST no podrá iniciar su operación.</p> <p>Parágrafo segundo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial emitirá la resolución que autoriza a la entidad de tránsito solicitante la operación del SAST dentro de los 30 días siguientes a la fecha de solicitud, en caso de ser negada la operación, la ANSV deberá inadmitir la solicitud de manera motivada y le dará un término de diez (10) días hábiles a la entidad de tránsito solicitante para subsanar el error, si esta no lo subsana en el tiempo indicado por la autoridad nacional será rechazada la solicitud de plano.</p> <p>Parágrafo tercero. En caso de rechazo de solicitud de operación de un SAST por parte de la ANSV, la entidad de tránsito solicitante no podrá presentar nuevamente la solicitud frente al mismo SAST dentro de los seis (6) meses siguientes.</p> <p>Parágrafo cuarto. La autorización para operar un SAST será otorgada por un término de tres (3) años contados a partir de la fecha de expedición de la resolución, que podrá ser prorrogada indefinidamente siempre y cuando se cumplan los requisitos de instalación y operación, para lo cual, la entidad de tránsito solicitante deberá realizar nuevamente la solicitud de operación a la ANSV.</p>	<p>Sin modificaciones</p>
<p>Artículo 26. 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, emitido 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 en el artículo 23 de la presente ley por ser objeto de estudio por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de conformidad con la facultad otorgada en la presente ley.</p> <p>Parágrafo primero. El documento que acredite la evidencia de cierre debe cargarse por parte de la entidad que administra la infraestructura vial respectiva, en el sistema de información establecido por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la expedición del referido documento.</p> <p>Parágrafo segundo. Para el caso de las vías nacionales no concesionadas, el documento antes referido será cargado por la autoridad de tránsito solicitante y será validado por el Instituto Nacional de Vías en el sistema de información establecido por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al cargue del documento por parte de la autoridad de tránsito.</p>	<p>Sin modificaciones</p>
<p>Artículo 27. Calibración. Se requiere que los SAST vinculados a medición de velocidad estén calibrados. Para acreditar dicha calibración, la autoridad de tránsito deberá cargar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el certificado de calibración de los equipos, de acuerdo con lo previsto en la presente ley y en el Decreto número 1074 de 2015 o la norma que lo sustituya, adicione o modifique.</p>	<p>Sin modificaciones</p>

ARTICULADO TEXTO RADICADO	ARTICULADO TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE
<p>Parágrafo primero. la calibración de los SAST vinculados a medición de velocidad deberá realizarse cada dos (02) años, sin embargo, no será necesario cargar dicha calibración a la página de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, pero sí deberá reposar la certificación en cada expediente virtual de procedimiento general para la comisión de contravenciones detectada por los SAST.</p> <p>Parágrafo Segundo. Hasta tanto se expida el reglamento técnico respectivo, las directrices relacionadas al control metrológico de las ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito, serán las consagradas en el artículo 2.2.1.7.14.2. del Decreto número 1074 de 2015, Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.</p>	
<p>Artículo 28. Evidencia de la señalización instalada. Los soportes o evidencias, tales como fotos o videos, en los que conste la señalización efectivamente instalada, de acuerdo con el diseño presentado para la autorización de instalación deberán cargarse al sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y deberá tener en cuenta para su presentación, los parámetros contenidos en el Manual de Señalización Vial adoptado por el Ministerio de Transporte.</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 29. Señalización. Los SAST deberán contener para el diseño, instalación y operación, la señalización de acuerdo con lo previsto en el Manual de Señalización Vial -Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia emitido por el Ministerio de Transporte, o la norma que la adicione, modifique o sustituya y teniendo en cuenta los requerimientos mínimos establecidos por el Ministerio de Transporte.</p> <p>En todo caso, cada SAST estará señalizado mínimamente de la siguiente forma:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El SAST deberá ser visible para todo el público, del mismo color de una señal informativa de tránsito, identificados plenamente con colores reflectivos, que permitan a una distancia prudente una plena identificación, además deberán tener una señalización en el lugar de ubicación que indique: Detección Electrónica. 2. Para las vías nacionales en donde operen sistemas tecnológicos automáticos o semiautomáticos fijos para la detección de infracciones, la señal tendrá que ubicarse con una antelación de 500 metros de distancia. 3. Para las vías municipales urbanas en donde operen sistemas tecnológicos automáticos o semiautomáticos fijos para la detección de infracciones, la señal deberá ubicarse en dos puntos, el primero a menos de 100 metros de distancia del SAST, y el segundo a 30 metros de distancia del SAST. <p>Parágrafo primero. Las entidades administradoras de la infraestructura vial respectiva deberán adelantar de forma oportuna las gestiones necesarias para que la autoridad de tránsito pueda cumplir con los criterios de operación establecidos en la presente resolución, con el fin de promover la seguridad vial en el corredor.</p> <p>Parágrafo segundo. Respecto a la señalización que advierta sobre la existencia de controles en vía apoyado en dispositivos electrónicos, se deberán instalar en la vía señales fijas o móviles visibles SI-27 que informen que es una zona vigilada por SAST, localizadas al inicio de estas zonas.</p> <p>Parágrafo tercero. Tratándose del control aéreo se deberá dar aviso mediante señales fijas o móviles visibles SI-27 en la vía que informen que es una zona vigilada por SAST.</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 30. Requisitos. Para poder operar cualquier SAST en determinada jurisdicción, se deberá cumplir con los criterios que para la instalación y operación se encuentran establecidos en la presente ley. Las fotodetecciones emitidas</p>	Sin modificaciones

ARTICULADO TEXTO RADICADO	ARTICULADO TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE
<p>por secretarías de tránsito que no cumplan con los requisitos expuestos en el presente capítulo de esta ley, serán sujetos de revocatoria directa por parte de la entidad de tránsito en la forma prevista en el artículo 95 de la Ley 1437 de 2011, o la norma que la sustituya o reemplace, previa solicitud del propietario del vehículo o su apoderado, siempre y cuando el incumplimiento de requisitos sea comprobado por la Superintendencia de Transporte en la forma que se menciona en el artículo siguiente.</p> <p>Parágrafo. Quedan prohibidas todos los sistemas tecnológicos automáticos o semiautomáticos para la detección de infracciones de tránsito que no sean estáticos y estén debidamente señalizados con las disposiciones del artículo 29 de la presente ley.</p>	
<p>Artículo 31. Control a las autoridades de tránsito. La Superintendencia de Transporte, en ejercicio de sus competencias, verificará periódicamente el cumplimiento de los criterios técnicos definidos en la presente resolución por parte de los organismos de tránsito, tanto para la instalación como para la operación de SAST. En el evento de encontrar presuntos incumplimientos, podrá iniciar las investigaciones correspondientes y darle traslado a los organismos de control para que investigue y sancione a la entidad de tránsito según la responsabilidad penal y disciplinaria respectiva.</p> <p>Parágrafo primero. La Superintendencia de Transporte reportará en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la fecha de inicio y finalización de las sanciones que se hayan impuesto a las autoridades de tránsito, en materia de suspensión de la operación de los SAST.</p> <p>Parágrafo segundo. Los inspectores de tránsito que, en medio del procedimiento general contenido en el primer capítulo de la presente ley, tengan conocimiento del incumplimiento de requisitos por parte de la entidad de tránsito respecto al SAST que detectó la infracción que se está discutiendo, y aun así resuelvan imponer la sanción y el comparendo al propietario del vehículo, será sujeto de investigación disciplinaria so pena de otras investigaciones de carácter penal y administrativa.</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 32. Documentación disponible. 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 criterios para la instalación y la operación de SAST.</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 33. Indicadores de seguridad vial. La Agencia Nacional de Seguridad Vial publicará los indicadores anuales de seguridad vial que deberán reportar las autoridades de tránsito para el seguimiento al comportamiento de los usuarios viales y las condiciones de seguridad vial en los puntos autorizados para la instalación de SAST.</p> <p>Parágrafo. Las autoridades de tránsito deberán reportar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los datos requeridos para efectos de realizar el análisis de indicadores anuales de seguridad vial, que permitan establecer la efectividad de las medidas tomadas en cada punto autorizado.</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 34. Autorizaciones otorgadas previas expedición de la presente ley. Las autorizaciones otorgadas por el Ministerio de Transporte con anterioridad a la expedición de la presente ley, requerirán de una refrendación ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial donde cumplan los requisitos y los criterios estipulados en el presente texto, podrán seguir operando sin dificultad alguna y las resoluciones sancionadas en el tiempo que sea tramitada la nueva solicitud ante la ANSV se presumirán de legalidad administrativa.</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 35. Sistema de información de la ANSV. La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá disponer de un mecanismo virtual para la recepción y consulta de los trámites, procedimientos y solicitudes estipulados en la presente ley.</p>	Sin modificaciones

ARTICULADO TEXTO RADICADO	ARTICULADO TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE
<p>Artículo 36. 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.</p> <p>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 30 de la presente ley.</p> <p>Para las vías nacionales en donde operen sistemas tecnológicos automáticos o semiautomáticos fijos para la detección de infracciones, la señal tendrá que ubicarse con una antelación de 500 metros de distancia, y para las vías municipales urbanas, la señal deberá ubicarse en dos puntos, el primero a menos de 100 metros de distancia del SAST, y el segundo a 30 metros de distancia del SAST.</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 37. Caducidad. El artículo 161 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p>Artículo 161. Caducidad. La acción por contravención de las normas de tránsito, caduca al año (1), contado 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, en el caso de las infracciones detectadas por SAST, la autoridad de tránsito deberá de incluir dicha decisión en el expediente digital dentro de los 10 días hábiles a la fecha en que se cause la caducidad.</p> <p>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.</p> <p>La revocación directa sólo podrá proceder en forma supletoria al procedimiento 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 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.</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 38. Adiciónese un párrafo al artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo. La obligación contenida en el presente artículo no puede ser interpretada por las autoridades de tránsito como una obligación objetiva de resultado, o de responsabilidad directa, para lo cual, en el procedimiento general para la comisión de contravenciones detectada por los SAST, deben aplicar las garantías constitucionales en cabeza del propietario del vehículo, garantizando la presunción de inocencia y el principio de responsabilidad.</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 39. Régimen de transición. De conformidad con lo previsto en el párrafo transitorio del artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019, las solicitudes de autorización en curso que se presenten con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley seguirán siendo tramitadas por la ANSV.</p> <p>Las detecciones electrónicas captadas por los SAST a partir de la expedición de la presente ley serán tramitadas por el procedimiento establecido en esta, pero las realizadas previas a la expedición de la presente ley, serán tramitadas bajo la normativa vigente al momento de su detección.</p>	Sin modificaciones

ARTICULADO TEXTO RADICADO	ARTICULADO TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE
Artículo 40. Vehículos exentos. Quedan exentos de las fotodetecciones los vehículos de emergencia y urgencias como ambulancias, carros de bomberos, vehículos adscritos a la UNP, vehículos de policía y tránsito	Sin modificaciones
Artículo 41. 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 artículo 86 de la Ley 1450 de 2011, la Ley 1843 de 2018 en su totalidad, la Resolución número 202030440011245 de 2020 del Ministerio de Transporte y rige a partir de su promulgación.	Sin modificaciones

8. PROPOSICIÓN

De acuerdo a los anteriores argumentos que motivan la presente ponencia de proyecto de ley, se le solicita muy comedidamente a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Honorable . Cámara de representantes del Congreso de la República de Colombia darle trámite y primer debate al **Proyecto de ley número 365 de 2023 Cámara, por medio de la cual se regula el procedimiento general para la Comisión de Contravenciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, se establecen 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 y se dictan otras disposiciones.**



LUIS CARLOS OCHOA
H. Representante Departamento de Antioquia

9. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 365 DE 2023 CÁMARA

por medio de la cual se regula el procedimiento general para la Comisión de Contravenciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, se establecen 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 y se dictan otras disposiciones.

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto regular el procedimiento general para la comisión de contravenciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, establecer 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 y dictar otras disposiciones.

Artículo 2°. Ámbito de aplicación. En la presente ley, el procedimiento y criterios aquí establecidos, es aplicable a todas las autoridades de tránsito del país, que directamente, o a través de terceros, pretendan instalar, operar, expedir y recaudar en su jurisdicción órdenes de comparendo mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito.

CAPÍTULO I

Principios, definiciones y reglas generales

Artículo 3°. Principios. El procedimiento mediante general para la comisión de contravenciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito y los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los SAST se guiará por los siguientes principios:

1. **BUENA FE:** las autoridades de tránsito presumirán la buena fe de las partes y sus apoderados en el procedimiento general para la comisión de contravenciones detectadas por los SAST bajo su conocimiento.
2. **DEBIDO PROCESO:** El cual consiste en que los procedimientos generales para la comisión de contravenciones detectadas por los SAST deberán garantizar el derecho fundamental al debido proceso contemplado en la Constitución Nacional y los conexos a este, con plena garantía de los derechos de representación, defensa y contradicción.
3. **IGUALDAD:** las autoridades de tránsito darán el mismo trato y protección a las personas e instituciones que intervengan en el procedimiento general para la comisión de contravenciones detectadas por los SAST bajo su conocimiento. No obstante, serán objeto de trato y protección especial las personas que por su condición económica, física o mental se encuentran en circunstancias de debilidad manifiesta.
4. **PRESUNCIÓN DE INOCENCIA:** El cual 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.

5. **PUBLICIDAD:** Las actuaciones realizadas en los procedimientos generales para la comisión de contravenciones detectadas por los SAST deberán estar contenidas en un expediente físico y digital en cabeza de la autoridad de tránsito respectiva, quien tendrá el deber de custodia del mismo de forma integral y completo y podrá ser entregado a las partes o sus apoderados cuando estos los requieran.
6. **RESPONSABILIDAD:** El presunto contraventor de la infracción detectada por los SAST, en caso de encontrarse probada su culpabilidad en la comisión de la infracción detectada por los SAST, será responsable únicamente por los hechos que haya realizado a título personal.

En garantía del presente principio, las infracciones detectadas por los SAST no admiten responsabilidad solidaria entre el conductor del vehículo y el propietario del mismo, y este último responderá únicamente por el incumplimiento de sus deberes.

Estos deberes del propietario del vehículo que derivan del derecho a la propiedad son: adquirir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), realizar la revisión técnico-mecánica en los plazos previstos por la ley, y la verificación que la persona que haga uso del vehículo conozca las normas de tránsito terrestres y de seguridad vial; en estos casos, deberá probar el cumplimiento de sus deberes legales, para los demás casos e infracciones la autoridad de tránsito tendrá la carga de la prueba.

7. **RESPONSABILIDAD DISCIPLINARIA:** Los funcionarios, servidores, contratistas o privados con funciones públicas que en los procedimientos generales para la comisión de contravenciones detectadas por los SAST omitan, se extralimiten en sus funciones o realicen sus funciones sin tener en cuenta los principios y procedimientos de la presente ley serán sujetos de faltas para el servidor público y darán lugar a las sanciones correspondientes de acuerdo con el régimen disciplinario.

Artículo 4°. *Definiciones.*

1. **AUTORIDAD DE TRÁNSITO:** Todo empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales y los agentes de tránsito de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional en las vías nacionales por

fuera del perímetro urbano de distritos y municipios

2. **AGENTE DE TRÁNSITO:** Aquel empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en la respectiva jurisdicción.
3. **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.
4. **COMPARENDO:** Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción, el comparendo deberá estar contenido en el formulario único nacional de comparendo que se encuentre vigente y que indique el Ministerio de Transporte.
5. **CONTROL AÉREO:** Procedimiento de registro de presuntas evidencias sobre infracciones al tránsito a partir de controles en vía realizados de manera directa por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, desde un dispositivo electrónico instalado en helicóptero o vehículo de transporte aéreo.
6. **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, apoyado por dispositivo(s) electrónico(s) que opera manualmente para registrar la evidencia de la presunta infracción al tránsito y para la elaboración en el sitio, de la orden de comparendo.
7. **DETECCIÓN ELECTRÓNICA:** Actividad relacionada con el registro de evidencia de la presunta infracción al tránsito a través de dispositivos electrónicos, en la cual no se entrega la orden de comparendo al presunto infractor en el lugar de los hechos y de forma inmediata.
8. **DISPOSITIVO AUTOMÁTICO:** Dispositivo que, una vez instalado y ajustado, no necesita la intervención del operador en ninguna de las fases de funcionamiento para la detección de la presunta infracción.
9. **DISPOSITIVO DE INSTALACIÓN FIJA:** Dispositivo instalado en una infraestructura fija de una vía, tales como señales de tránsito, postes y demás elementos de la vía.

- 10. DISPOSITIVO DE INSTALACIÓN MÓVIL:** Dispositivo que puede trasladarse de un lugar a otro, de manera constante, sin requerir soportes fijos y permanentes en la vía.
- 11. DISPOSITIVO SEMIAUTOMÁTICO:** Dispositivo que, una vez instalado y ajustado, necesita la intervención del operador en alguna de las fases de funcionamiento para la detección de la presunta infracción.
- 12. 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.
- 13. 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 en los dispositivos de instalación fija, así como de la señalización asociada al SAST.
- 14. FOTODETECCIÓN:** Es el documento final que deberá ser notificado al propietario del vehículo y deberá contener los elementos compuestos definidos en el artículo 5° y 6° de la presente ley.
- 15. SEÑAL DE MENSAJE VARIABLE (SMV):** Dispositivo capaz de desplegar alternada o intermitentemente señales de tránsito y/o mensajes mediante leyendas y/o símbolos dirigidos a los conductores de vehículos u otros usuarios de las vías de acuerdo con los requerimientos existentes en la vía o en sus inmediaciones. Estas señales podrán ser permanentes (fijas) o portátiles (móviles).
- 16. SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO (en adelante SAST):** se entiende por SAST como los 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 y además la del conductor. Los SAST pueden ser dispositivos de instalación fija, móvil, automáticos o semiautomáticos.
- 17. SISTEMA DE INFORMACIÓN:** Medio electrónico para el registro, consulta y autorización de los SAST.
- 18. UBICACIÓN GEOGRÁFICA:** Coordenadas de un punto determinado para asignar una posición geoespacial.

- 19. VALIDACIÓN DEL COMPARENDO:** Procedimiento de verificación que realiza el agente de tránsito, de la información registrada mediante los SAST, para el establecimiento de la presunta infracción y expedición de la orden de comparendo.

Artículo 5°. Competencia. 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.

El inspector de tránsito es el director del proceso previsto en la presente capítulo y debe estar presente en todas las etapas del procedimiento general para la comisión de contravenciones detectada por los SAST, función que podrá ser delegada a otro funcionario subalterno y profesional con conocimientos técnicos y jurídicos sobre movilidad y transporte que no puede ser externo a la autoridad de tránsito respectiva.

CAPÍTULO II

Procedimiento general para la Comisión de Contravenciones Detectadas por los SAST

Artículo 6°. Composición de la fotodetección. El documento de fotodetección que contenga la infracción detectada por los SAST se compondrá de la siguiente forma:

1. Las imágenes y/o videos captados en el lugar de los hechos y de forma inmediata a la infracción por los SAST.
2. La orden de comparendo en el Formulario Único Nacional indicado por el Ministerio de Transporte en el decreto que lo contenga o modifique.
3. La fecha y hora de validación de la fotodetección y del comparendo por parte del agente de tránsito donde se identifique el nombre del agente, su número de identificación y número de identificación dentro de la entidad de tránsito.
4. La orden al propietario del vehículo de presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la notificación del comparendo con el ánimo de hacer valer el derecho de contradicción y defensa.
5. Cualquier otro documento soporte que pretenda hacer valer la entidad de tránsito respectiva.

Parágrafo primero. Los elementos constitutivos de la fotodetección son integrales y complementarios entre sí, los cuales deben cumplirse en su totalidad, y en caso de notificar la fotodetección al propietario del vehículo sin el lleno de componentes se entenderá violatorio al derecho al debido proceso.

Parágrafo segundo. La presentación del propietario del vehículo ante la autoridad de tránsito, la hará de forma establecida en el numeral 2 del artículo 9° de la presente ley.

Artículo 7°. Notificación de la fotodetección. La fotodetección se notificará con todos sus elementos que la conforman indicados en el artículo anterior de la siguiente forma:

1. Primero se realizará la notificación por correo certificado dentro de los cinco (5) días hábiles posteriores a la fecha de validación por parte del agente de tránsito a la dirección física del 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, de acuerdo a la información registrada en el RUNT
2. Notificación virtual que se realizará dentro de los tres (3) días hábiles posteriores a la imposibilidad de notificación por correo certificado informada por parte de la empresa de mensajería; notificación que deberá realizarse únicamente al correo electrónico del propietario del vehículo o al de la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público, de acuerdo a la información registrada en el RUNT.
3. La notificación virtual se entenderá realizada una vez transcurridos dos (2) días hábiles siguientes al envío del mensaje y los términos empezarán a contarse cuando el iniciador recepcione acuse de recibo o se pueda por otro medio constatar el acceso del destinatario al mensaje.

Con el ánimo de garantizar el derecho de hábeas data, en ningún caso se podrá notificar la fotodetección por mensaje de datos a aplicaciones de mensajería instantánea o mensajes de texto sin la autorización del propietario del vehículo.

4. La notificación por aviso, en caso de no lograrse la anterior, deberá publicarse en la página web oficial y además en la cartelera física en un lugar público de la entidad, que deberá surtirte obligatoriamente al tercer (3°) día hábil posterior a la fecha de notificación virtual; además de lo anterior, la entidad deberá enviar la notificación por aviso a la dirección física del propietario del vehículo que registre en el RUNT o que se encuentre en las bases de datos de esta.

Las tres formas de notificación deben realizarse en los tiempos y formas establecidas en el presente artículo so pena de a solicitud de parte, declarar la irregularidad de dicha notificación mediante resolución motivada la cual deberá absolver de responsabilidad al presunto contraventor por indebida notificación.

Parágrafo primero. La validación del comparendo de tránsito deberá realizarse por el agente de tránsito dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la ocurrencia de la presunta infracción,

donde se deberá informar claramente la fecha y hora de validación por parte del agente de tránsito.

Parágrafo segundo. El propietario del vehículo no será solidariamente responsable con el conductor, pero se vinculará al proceso administrativo contravencional, si se presume que omitió su obligación de debida diligencia y cuidado, la cual se extiende hasta las condiciones y habilidades personales de terceros, en el marco de los deberes que se derivan del derecho a la propiedad, frente a lo cual, podrá ejercer su derecho a la audiencia, defensa y contradicción.

Son deberes del propietario del vehículo que derivan del derecho a la propiedad, adquirir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), realizar la revisión técnico-mecánica en los plazos previstos por la ley, y la verificación que la persona que haga uso del vehículo conozca las normas de tránsito terrestres y de seguridad vial; en estos casos, deberá probar el cumplimiento de sus deberes legales, para los demás casos e infracciones la autoridad de tránsito tendrá la carga de la prueba.

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

- a) Dirección de notificación física y electrónica;
- b) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.

Parágrafo quinto. La irregularidad de la notificación podrá ser solicitada por el propietario del vehículo o su apoderado y en caso de encontrarse probada la solicitud, la autoridad de tránsito respectiva declarará la indebida notificación mediante resolución motivada la cual deberá absolver de responsabilidad al presunto contraventor. En ningún caso esta última declarará la irregularidad de la notificación de la fotodetección oficiosamente.

Artículo 8°. Modifíquese 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 SAST, no fue notificada o indebidamente notificada, se deberá exonerar al presunto infractor de acuerdo con el procedimiento establecido en la ley, con el ánimo de garantizar sus derechos y garantías constitucionales y

fundamentales, en especial el debido proceso y el principio de publicidad administrativa.

Artículo 9°. El propietario del vehículo deberá notificarse personalmente o a través del correo electrónico previsto por el organismo de tránsito a la sede de la autoridad de tránsito en cualquier momento dentro de los once (11) días posteriores al término en que se surtió la notificación por aviso, momento en el cual podrá:

1. **Pagar la fotodetección:** En caso de que el presunto infractor decida pagar la fotodetección, accederá al descuento del cincuenta por ciento (50%) si paga dentro de los once (11) días hábiles posteriores a la fecha de notificación por aviso, o si paga dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la notificación por aviso, cancelará el setenta y cinco (75%) del valor de la multa. En estos casos deberá asistir, obligatoriamente, a un curso sobre normas de tránsito que podrá realizar en cualquier sede de la autoridad de tránsito en el territorio nacional sin importar la jurisdicción donde se cometió la infracción.
2. **Solicitar audiencia:** Si el presunto infractor está en desacuerdo con la fotodetección, podrá presentarse personalmente o por medio de apoderado a la sede de la autoridad de tránsito; por medio de derecho de petición escrito dirigido al correo de la autoridad administrativa o podrá registrarse en la plataforma de movilidad dispuesta por cada entidad de tránsito; y solicitar audiencia de tránsito virtual o presencial dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la notificación donde podrá aportar o solicitar las pruebas que considere útiles para su defensa y en caso de ser sancionado deberá cancelar el 100% de la multa de conformidad con lo establecido en el artículo 136 del CNT.

En caso de que el propietario del vehículo no se presente dentro de los once (11) días hábiles posteriores a la fecha de notificación por aviso de la fotodetección a la sede de la entidad de tránsito respectiva con el fin de pagar la fotodetección o solicitar la audiencia respectiva, la autoridad de tránsito presumirá que no tiene interés alguno sobre el proceso contravencional al cual se encuentra vinculado y procederá a realizar audiencia de tránsito en relación a la fotodetección en cuestión, notificado por estrados y dejando en firme la resolución de responsabilidad contravencional, sin perjuicio de los recursos que puedan proceder.

Artículo 10. Audiencia y fallo. La resolución que declara contravencionalmente responsable al conductor del vehículo deberá ser emitida dentro del año (1) siguiente a la fecha de comisión de la conducta y la audiencia de tránsito solicitada por la parte se seguirá por el siguiente procedimiento:

1. El inspector de tránsito se identificará con su nombre completo, número de identificación

personal y su número de identificación dentro de la autoridad de tránsito, posterior le dará la palabra al propietario del vehículo, presunto infractor y su apoderado, los cuales deberán indicar su nombre completo, identificación, dirección física, dirección virtual y número de teléfono.

2. Acto seguido, se dará apertura a la etapa probatoria, donde las partes y sus apoderados podrán agregar las pruebas que crean pertinentes, solicitar las pruebas que crean pertinentes y refutar las pruebas presentadas por la autoridad de tránsito, siendo obligación de esta última presentar las pruebas a las que haya lugar.

En este procedimiento la carga de la prueba, en virtud de garantías constitucionales, se encuentra en cabeza de la autoridad de tránsito.

3. Posterior, la autoridad de tránsito le dará la palabra al apoderado o apoderados de las partes o a la parte si concurre sin apoderado, para que presente sus alegatos de conclusión y defensa.
4. Finalmente, el inspector de tránsito deberá emitir y firmar dentro de la audiencia, resolución de tránsito donde decidirá sobre la imposición de la sanción, la cual deberá ser motivada respecto a las pruebas presentadas, solicitadas y refutadas por las partes, y contendrá una manifestación clara sobre la responsabilidad solidaria entre el conductor y el propietario del vehículo, donde exprese la relación que tiene el uno del otro o si es el mismo, y la consideración respecto a los alegatos presentados por las partes o sus apoderados.
5. La resolución que decide sobre la imposición de las sanciones se notificará por estrados dentro de la misma audiencia y podrá solicitarse su impugnación en todos los casos y de forma verbal e inmediata en la audiencia ante el inspector que decidió o dentro de los tres días siguientes a la notificación de la resolución que declara culpable contravencionalmente, dicha impugnación deberá trasladarse al superior del inspector que tomó la decisión para que sea este quien decida finalmente.

Parágrafo primero. El inspector de tránsito es el director del proceso previsto en la presente ley y debe estar presente en todas las etapas del procedimiento general para la comisión de contravenciones detectada por los SAST, función que podrá ser delegada a otro funcionario profesional con conocimientos técnicos y jurídicos sobre movilidad y transporte que no puede ser externa a la autoridad de tránsito respectiva.

Parágrafo segundo. Mientras que las fotodetecciones no se encuentren en firme con resolución que declare la responsabilidad del infractor, el propietario del vehículo podrá adelantar

sin impedimento alguno cualquier acto jurídico de transferencia y transmisión del dominio sobre el vehículo ante la autoridad de tránsito respectiva.

Artículo 11. *Comparecencia virtual.* Las autoridades de tránsito propenderán por mecanismos electrónicos que permitan la comparecencia a distancia del presunto infractor, para lo cual, en la medida de las posibilidades y de forma general, realizará la audiencia del artículo 10 de forma virtual y excepcionalmente de forma presencial si así lo solicita el interesado o si no existen los medios tecnológicos disponibles para tal caso.

Artículo 12. *Expediente virtual.* El expediente de cada procedimiento general para la comisión de contravenciones detectada por los SAST deberá obligatoriamente ser creado de forma virtual y estará conformado por los siguientes documentos:

1. Resolución de autorización de instalación del SAST que detectó la infracción emitida por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
2. Resolución de operación de instalación del SAST que detectó la infracción emitida por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
3. Última calibración del SAST que detectó la infracción emitida por el laboratorio certificado.
4. Certificación del laboratorio autorizado por el ministerio de Transporte para prestar el servicio de calibración.
5. Fotodetección, 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.
8. Notificación virtual y evidencia de la información enviada a través del correo electrónico registrado en el RUNT, en el caso en que se haya notificado por este medio.
9. Notificación por aviso en la página web de la entidad y en la cartelera ubicada en un lugar público de la entidad, así como los certificados de envío de los mismos, en el caso en que se haya notificado por este medio.
10. Notificación personal en caso de que el propietario del vehículo se haya notificado personalmente.
11. Documento que certifique que el propietario del vehículo se acogió a los beneficios de pago en caso de que este lo solicite.
12. Oficio que fija fecha y hora de realización de la audiencia de tránsito.
13. Pruebas que pretenda hacer valer la autoridad de tránsito respectiva.
14. Resolución que define la infracción.

15. 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.

Artículo 13. *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 14. *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.

CAPÍTULO III

Instalación y puesta en operación de los SAST

Artículo 15. Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito que se pretenda instalar, deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial en complementación a la presente ley.

Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual se otorgará de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en complementación a la presente ley.

Parágrafo. Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de tres (3) años, contados a partir de la fecha reportada en el sistema de información como fecha de inicio de operación, previo cumplimiento de los criterios para la instalación y la operación, y dicha autorización hará parte del expediente digital de cada procedimiento.

Artículo 16. *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 la Agencia de Seguridad Vial, 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 y emitirá la orden de revocar las fotodetecciones realizadas durante el tiempo que los SAST operaron sin cumplir los criterios técnicos so pena de derivar el expediente a los órganos de control y solicitar las sanciones penales, disciplinarias y administrativas pertinentes.

Artículo 17. Modifíquese el párrafo 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 a la inversión privada para la instalación y puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones no podrá superar en ningún caso el 10% del recaudo total anual de la respectiva entidad de tránsito.

Artículo 18. 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.

Artículo 19. Requisitos técnicos. La autoridad Nacional de Tránsito, que, de la autorización de operación de los SAST, se asegurará de que, para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, se cumpla entre otras condiciones, lo siguiente:

1. Que su implementación hace parte de las acciones contenidas en el Plan Nacional y Territorial de Seguridad Vial y en su construcción concurren los actores de tránsito que leyes y reglamentos hayan dispuesto.
2. Estar soportados en estudios y análisis realizados por la entidad idónea sobre accidentalidad y flujo vehicular y peatonal; geometría, ubicación, calibración y tipo de equipos; modalidad de operación y demás variables que determine el acto reglamentario del Ministerio.
3. Contar con un cuerpo de agentes de tránsito capacitado. Cuerpo que puede ser integrado por policías especializados y/o personal de planta, de conformidad con lo establecido en la Ley 1310 de 2009.
4. La adecuada señalización a implementar para informar a las personas de la existencia de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones.

Artículo 20. Laboratorios. Los laboratorios que se acrediten para prestar el servicio deberán demostrar la trazabilidad de sus equipos medidores de velocidad conforme a los patrones de referencia nacional, definidos por el Instituto Nacional de Metrología.

El servicio de trazabilidad de los equipos medidores de velocidad, se prestará con sujeción a las tarifas establecidas por dicho instituto, hasta tanto existan laboratorios acreditados en el territorio nacional, la calibración de los equipos, medidores de velocidad, estará a cargo del Instituto Nacional de Metrología.

El Ministerio de Transporte será el encargado de revisar el cumplimiento de requisitos y acreditar la prestación del servicio de estos laboratorios, definiendo criterios y políticas para la prestación de dicho servicio.

Artículo 21. Autorización de instalación. La autorización de instalación de los SAST será otorgada por la Dirección de Infraestructura y Vehículos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la autorización de operación de los SAST será otorgada por la misma entidad en proceso separado, una vez verificados los requisitos mínimos de operación contenidos en la presente ley y aquellos definidos por el Ministerio de Transporte o la Agencia Nacional de Seguridad Vial como complemento a la presente ley.

Artículo 22. Criterios técnicos para la instalación de los SAST. Para solicitar la autorización de instalación de los SAST, la autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretendan instalar deberá acreditar ante la Dirección de Infraestructura y Vehículos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cumplimiento del total de los siguientes criterios técnicos de seguridad vial:

- 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.

Parágrafo primero. 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.

Parágrafo segundo. El uso de equipos para las labores de control en vía apoyado en dispositivo electrónico o para fines exclusivamente disuasivos, pedagógicos y de análisis de tráfico, no requerirá autorización de la Agencia Nacional de Seguridad

Vial, pero deberán estar debidamente calibrados y en orden por un laboratorio.

Artículo 23. Ubicación de los dispositivos. Los SAST solo podrán ubicarse en sitios que hagan parte de la infraestructura vial, de modo que no procederá su instalación en colinas, viviendas u otros equipamientos aledaños, ni podrán operarse en vehículos en movimiento durante la detección de la presunta infracción, con excepción de la detección aérea.

Deberán ser visibles para todo el público, de colores visibles, preferiblemente blanco con azul, del mismo color de una señal informativa de tránsito, identificados plenamente con colores reflectivos, que permitan a una distancia prudente (no mayor a 30 metros) y una plena identificación, además deberán tener una señalización en el lugar de ubicación que indique: Detección automática.

Artículo 24. Procedimiento para la autorización de instalación de los SAST. Para obtener la autorización de instalación de los SAST, la autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretendan instalar deberá seguir el siguiente procedimiento.

- 1. Solicitud de autorización:** La autoridad de tránsito competente donde se pretenda instalar los SAST deberá radicar la solicitud de autorización en el sistema de información al cual se accederá a través de la página web de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, cargando la información contenida en el Anexo número 1 “Información de la solicitud” de la presente resolución, el cual hace parte integral de esta.
- 2. Plazo para la autorización:** La Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrá un plazo de 45 días hábiles, contados a partir del día siguiente a la fecha de radicado arrojada por el sistema de información, para la autorización o rechazo de la solicitud.
- 3. Requerimientos:** Cuando se constate que la solicitud está incompleta la Agencia Nacional de Seguridad Vial requerirá al peticionario dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la fecha de radicación, para que la complete en el término máximo de un (1) mes. Durante este periodo se suspenderá el plazo referido en el literal b) del presente artículo, y se reiniciará a partir del día hábil siguiente al que la autoridad de tránsito aporte los documentos o información requerida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

En caso de no aportar la información en los términos solicitados, la Agencia Nacional de Seguridad Vial lo requerirá por segunda y última vez, para que subsane lo correspondiente dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al requerimiento. En este caso, también se suspenderá el plazo referido en el literal b) y se reiniciará a partir del día hábil siguiente al que la autoridad de tránsito aporte los documentos o información requerida.

- 4. Desistimiento tácito:** En aquellos casos en que la autoridad de tránsito no subsane los requerimientos efectuados por la Agencia en las dos (2) oportunidades referidas y en los plazos señalados en el literal anterior, se configura el desistimiento tácito y se aplicará el procedimiento establecido en el artículo 17 de la Ley 1437 de 2011, modificado por el artículo 1° de la Ley 1755 de 2015.
- 5. Comunicación:** La autorización o rechazo de la instalación de los SAST será comunicada a la autoridad de tránsito solicitante, a través del correo electrónico suministrado en el momento de efectuar la solicitud.
- 6. Información al público:** Las autorizaciones concedidas, estarán disponibles en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con el objeto de facilitar su consulta en línea por todos los interesados.

Parágrafo primero. 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 (ANSV), para facilitar su consulta por parte de la respectiva Autoridad de Tránsito y de las autoridades competentes.

Parágrafo segundo. Cualquier necesidad de ajuste al alcance de la autorización de instalación de los SAST otorgada, deberá ser solicitado a la Agencia Nacional de Seguridad Vial a través del sistema de información, para ello se deberá habilitar el aplicativo usado para la solicitud inicial. En este caso, el trámite a seguir se realizará en los términos del presente artículo y en todo caso, los ajustes aquí referidos no modificarán el plazo previsto para la vigencia de la autorización inicial.

Artículo 25. Criterios técnicos para la operación de los SAST. Además de contar con la autorización de instalación por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para iniciar la operación de los SAST, la autoridad de tránsito deberá cumplir con los siguientes criterios técnicos para la operación, lo cual se acreditarán de conformidad con lo dispuesto en los artículos subsiguientes:

- Viabilidad en el uso de la infraestructura vial.
- Calibración.
- Evidencia de la señalización instalada.

Parágrafo primero. Una vez la autoridad de tránsito cumpla con los anteriores criterios, deberá solicitar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial el inicio de operación del SAST indicando claramente la fecha en la que iniciará la operación efectiva de los SAST. En caso de no indicarse dicha fecha, el respectivo SAST no podrá iniciar su operación.

Parágrafo segundo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial emitirá la resolución que autoriza a la entidad de tránsito solicitante la operación del SAST

dentro de los 30 días siguientes a la fecha de solicitud, en caso de ser negada la operación, la ANSV deberá inadmitir la solicitud de manera motivada y le dará un término de diez (10) días hábiles a la entidad de tránsito solicitante para subsanar el error, si esta no lo subsana en el tiempo indicado por la autoridad nacional será rechazada la solicitud de plano.

Parágrafo tercero. En caso de rechazo de solicitud de operación de un SAST por parte de la ANSV, la entidad de tránsito solicitante no podrá presentar nuevamente la solicitud frente al mismo SAST dentro de los seis (6) meses siguientes.

Parágrafo cuarto. La autorización para operar un SAST será otorgada por un término de tres (3) años contados a partir de la fecha de expedición de la resolución, que podrá ser prorrogada indefinidamente siempre y cuando se cumplan los requisitos de instalación y operación, para lo cual, la entidad de tránsito solicitante deberá realizar nuevamente la solicitud de operación a la ANSV.

Artículo 26. 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, emitido 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 en el artículo 23 de la presente ley por ser objeto de estudio por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de conformidad con la facultad otorgada en la presente ley.

Parágrafo primero. El documento que acredite la evidencia de cierre debe cargarse por parte de la entidad que administra la infraestructura vial respectiva, en el sistema de información establecido por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la expedición del referido documento.

Parágrafo segundo. Para el caso de las vías nacionales no concesionadas, el documento antes referido será cargado por la autoridad de tránsito solicitante y será validado por el Instituto Nacional de Vías en el sistema de información establecido por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al cargue del documento por parte de la autoridad de tránsito.

Artículo 27. Calibración. Se requiere que los SAST vinculados a medición de velocidad estén calibrados. Para acreditar dicha calibración, la autoridad de tránsito deberá cargar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el certificado de calibración de los equipos, de acuerdo con lo previsto en la presente ley y en el Decreto número 1074 de 2015 o la norma que lo sustituya, adicione o modifique.

Parágrafo primero. La calibración de los SAST vinculados a medición de velocidad deberá realizarse cada dos (2) años, sin embargo, no será necesario cargar dicha calibración a la página de

la Agencia Nacional de Seguridad Vial, pero sí deberá reposar la certificación en cada expediente virtual de procedimiento general para la comisión de contravenciones detectada por los SAST.

Parágrafo segundo. Hasta tanto se expida el reglamento técnico respectivo, las directrices relacionadas al control metroológico de las ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito, serán las consagradas en el artículo 2.2.1.7.14.2. del Decreto número 1074 de 2015, Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Artículo 28. Evidencia de la señalización instalada. Los soportes o evidencias, tales como fotos o videos, en los que conste la señalización efectivamente instalada, de acuerdo con el diseño presentado para la autorización de instalación deberán cargarse al sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y deberá tener en cuenta para su presentación, los parámetros contenidos en el Manual de Señalización Vial adoptado por el Ministerio de Transporte.

Artículo 29. Señalización. Los SAST deberán contener para el diseño, instalación y operación, la señalización de acuerdo con lo previsto en el Manual de Señalización Vial -Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia emitido por el Ministerio de Transporte, o la norma que la adicione, modifique o sustituya y teniendo en cuenta los requerimientos mínimos establecidos por el Ministerio de Transporte.

En todo caso, cada SAST estará señalizado mínimamente de la siguiente forma:

1. El SAST deberá ser visible para todo el público, del mismo color de una señal informativa de tránsito, identificados plenamente con colores reflectivos, que permitan a una distancia prudente una plena identificación, además deberán tener una señalización en el lugar de ubicación que indique: Detección Electrónica.
2. Para las vías nacionales en donde operen sistemas tecnológicos automáticos o semiautomáticos fijos para la detección de infracciones, la señal tendrá que ubicarse con una antelación de 500 metros de distancia.
3. Para las vías municipales urbanas en donde operen sistemas tecnológicos automáticos o semiautomáticos fijos para la detección de infracciones, la señal deberá ubicarse en dos puntos, el primero a menos de 100 metros de distancia del SAST, y el segundo a 30 metros de distancia del SAST.

Parágrafo primero. Las entidades administradoras de la infraestructura vial respectiva deberán adelantar de forma oportuna las gestiones necesarias para que la autoridad de tránsito pueda cumplir con los criterios de operación establecidos en la presente resolución, con el fin de promover la seguridad vial en el corredor.

Parágrafo segundo. Respecto a la señalización que advierta sobre la existencia de controles en vía apoyado en dispositivos electrónicos, se deberán instalar en la vía señales fijas o móviles visibles SI-27 que informen que es una zona vigilada por SAST, localizadas al inicio de estas zonas.

Parágrafo tercero. Tratándose del control aéreo se deberá dar aviso mediante señales fijas o móviles visibles SI-27 en la vía que informen que es una zona vigilada por SAST.

Artículo 30. Requisitos. Para poder operar cualquier SAST en determinada jurisdicción, se deberá cumplir con los criterios que para la instalación y operación se encuentran establecidos en la presente ley. Las fotodetecciones emitidas por secretarías de tránsito que no cumplan con los requisitos expuestos en el presente capítulo de esta ley, serán sujetos de revocatoria directa por parte de la entidad de tránsito en la forma prevista en el artículo 95 de la Ley 1437 de 2011, o la norma que la sustituya o reemplace, previa solicitud del propietario del vehículo o su apoderado, siempre y cuando el incumplimiento de requisitos sea comprobado por la Superintendencia de Transporte en la forma que se menciona en el artículo siguiente.

Parágrafo. Quedan prohibidos todos los sistemas tecnológicos automáticos o semiautomáticos para la detección de infracciones de tránsito que no sean estáticos y estén debidamente señalizados con las disposiciones del artículo 29 de la presente ley.

Artículo 31. Control a las autoridades de tránsito. La Superintendencia de Transporte, en ejercicio de sus competencias, verificará periódicamente el cumplimiento de los criterios técnicos definidos en la presente resolución por parte de los organismos de tránsito, tanto para la instalación como para la operación de SAST. En el evento de encontrar presuntos incumplimientos, podrá iniciar las investigaciones correspondientes y darle traslado a los organismos de control para que investigue y sancione a la entidad de tránsito según la responsabilidad penal y disciplinaria respectiva.

Parágrafo primero. La Superintendencia de Transporte reportará en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la fecha de inicio y finalización de las sanciones que se hayan impuesto a las autoridades de tránsito, en materia de suspensión de la operación de los SAST.

Parágrafo segundo. Los inspectores de tránsito que, en medio del procedimiento general contenido en el primer capítulo de la presente ley, tengan conocimiento del incumplimiento de requisitos por parte de la entidad de tránsito respecto al SAST que detectó la infracción que se está discutiendo, y aun así resuelvan imponer la sanción y el comparendo al propietario del vehículo, será sujeto de investigación disciplinaria so pena de otras investigaciones de carácter penal y administrativa.

Artículo 32. Documentación disponible. 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 criterios para la instalación y la operación de SAST.

Artículo 33. Indicadores de seguridad vial. La Agencia Nacional de Seguridad Vial publicará los indicadores anuales de seguridad vial que deberán reportar las autoridades de tránsito para el seguimiento al comportamiento de los usuarios viales y las condiciones de seguridad vial en los puntos autorizados para la instalación de SAST.

Parágrafo. Las autoridades de tránsito deberán reportar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los datos requeridos para efectos de realizar el análisis de indicadores anuales de seguridad vial, que permitan establecer la efectividad de las medidas tomadas en cada punto autorizado.

Artículo 34. Autorizaciones otorgadas previas expedición de la presente ley. Las autorizaciones otorgadas por el Ministerio de Transporte con anterioridad a la expedición de la presente ley, requerirán de una refrendación ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial donde cumplan los requisitos y los criterios estipulados en el presente texto, podrán seguir operando sin dificultad alguna y las resoluciones sancionadas en el tiempo que sea tramitada la nueva solicitud ante la ANSV se presumirán de legalidad administrativa.

Artículo 35. Sistema de información de la ANSV. La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá disponer de un mecanismo virtual para la recepción y consulta de los trámites, procedimientos y solicitudes estipulados en la presente ley.

CAPÍTULO III

Otras disposiciones

Artículo 36. 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 30 de la presente ley.

Para las vías nacionales en donde operen sistemas tecnológicos automáticos o semiautomáticos fijos para la detección de infracciones, la señal tendrá que ubicarse con una antelación de 500 metros de distancia, y para las vías municipales urbanas, la señal deberá ubicarse en dos puntos, el primero a menos de 100 metros de distancia del SAST, y el segundo a 30 metros de distancia del SAST.

Artículo 37. 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 al año (1), contado 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, en el caso de las infracciones detectadas por SAST, la autoridad de tránsito deberá de incluir dicha decisión en el expediente digital dentro de los 10 días hábiles a la fecha en que se cause 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 supletoria al procedimiento 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 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 38. Adiciónese un párrafo al artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, el cual quedará así:

Parágrafo. La obligación contenida en el presente artículo no puede ser interpretada por las autoridades de tránsito como una obligación objetiva de resultado, o de responsabilidad directa, para lo cual, en el procedimiento general para la comisión de contravenciones detectada por los SAST, deben aplicar las garantías constitucionales en cabeza del propietario del vehículo, garantizando la presunción de inocencia y el principio de responsabilidad.

Artículo 39. Régimen de transición. De conformidad con lo previsto en el párrafo transitorio del artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019, las solicitudes de autorización en curso que se presenten con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley seguirán siendo tramitadas por la ANSV.

Las detecciones electrónicas captadas por los SAST a partir de la expedición de la presente ley serán tramitadas por el procedimiento establecido en esta, pero las realizadas previas a la expedición de la presente ley, serán tramitadas bajo la normativa vigente al momento de su detección.

Artículo 40. Vehículos exentos. Quedan exentos de las fotodetecciones los vehículos de emergencia y urgencias como ambulancias, carros de bomberos, vehículos adscritos a la UNP, vehículos de policía y tránsito.

Artículo 41. 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 artículo 86 de la Ley 1450 de 2011, la Ley 1843 de 2018 en su totalidad, la Resolución número 202030440011245 de 2020 del Ministerio de Transporte y rige a partir de su promulgación.

Cordialmente,


LUIS CARLOS OCHOA
 H. Representante Departamento de Antioquia

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 05 de mayo de 2023

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 365 de 2023 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA EL PROCEDIMIENTO GENERAL PARA LA COMISIÓN DE CONTRAVENCIONES DETECTADAS POR LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES, SE ESTABLECEN 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 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Dicha ponencia fue firmada por el Honorable Representante LUIS CARLOS OCHOA.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 195 / del 08 de mayo de 2023, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
 Secretario

* * *

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 374 DE 2023 CÁMARA DE REPRESENTANTES

por medio de la cual se crea el Fondo para el Fomento de la Formación de Posgrado.

Bogotá, D. C., 8 de mayo del 2023

Doctor

RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN

Secretario Comisión Sexta

Cámara de Representantes

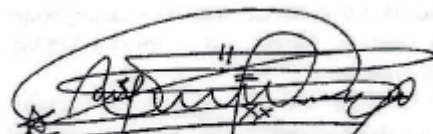
Ciudad

Asunto: Informe de Ponencia para Primer Debate al Proyecto de ley número 374 de 2023 Cámara de Representantes, por medio de la cual se crea el Fondo para el Fomento de la Formación de Posgrado.

Cordial saludo,

En cumplimiento del honroso encargo conferido por la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, sometemos a consideración de esta Comisión el Informe de Ponencia para Primer Debate del Proyecto de ley número 374 de 2023 Cámara, por medio de la cual se crea el Fondo para el Fomento a la Formación de Posgrado, cuyo objeto es la creación de un fondo cuyo fin

será subsidiar la formación posgradual en áreas de importancia estratégica nacional definidas por un comité intersectorial también creado en la presente ley.



JAI ME RAÚL SALAMANCA TORRES
REPRESENTANTE A LA CÁMARA
COORDINADOR PONENTE

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 374 DE 2023 CÁMARA

por medio de la cual se crea el Fondo para el Fomento de la Formación de Posgrado.

I. Antecedentes

Este proyecto se presentará al Congreso por primera vez, por lo tanto, no cuenta con antecedentes en su trámite legislativo. Por otra parte, en la actualidad se encuentra en trámite un proyecto de ley que versa sobre aspectos similares al presente proyecto y se trata del Proyecto de ley número 347 de 2023 Cámara, *por medio del cual se garantizan recursos para el acceso y la permanencia en las universidades públicas del país*, cuyo objeto de acción recae sobre los programas de pregrado.

II. Marco Normativo

A continuación se presentan algunos de los antecedentes normativos en la materia que se pretende legislar en la presente ley:

1. **Ley 30 de 1992:** Las universidades pueden establecer libremente el precio del posgrado según los costos en que incurran para constituir el programa.
2. **Decreto 1001 de 2006:** Establece formalmente la definición de un posgrado y las condiciones para obtener el registro de calidad.
3. **Decreto número 1330 de 2019:** En la Sección 6, establece lineamientos para los programas de posgrados, definiciones y registro de calidad.
4. **Ley 1678 de 2013:** buscaba garantizar acceso a los posgrados al 0.1% de los mejores estudiantes de pregrado.
5. **Ley 2142 de 2021:** abre la posibilidad para que los centros de investigación reconocidos por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación se acrediten para ofrecer programas de posgrado.
6. **Ley 1438 de 2011:** Los programas de formación en el área de la salud serán aprobados considerando criterios de calidad y pertinencia de los mismos y la evaluación de la relación docencia-servicio y de los escenarios de práctica, según los estándares y procedimientos que definan los Ministerios de Salud y de Educación Nacional, los

cuales harán parte integral del Sistema de Aseguramiento de la Calidad de la Educación Superior.

III. Objetivo

El presente proyecto de ley tiene como objetivo la **creación de un fondo que permita promover el acceso a programas de posgrado a nivel nacional en la red de universidades públicas** para favorecer la especialización, la productividad y una mayor oferta de profesionales con conocimientos especializados en el país.

Mediante el presente proyecto de ley se busca que más colombianos y colombianas accedan a la educación de posgrado a menores precios, de tal forma que pueda aumentar la oferta de profesionales especializados en diversas áreas del conocimiento y que esto contribuya a aumentar una base de profesiones de interés para el país, así como favorecer la situación personal de muchos colombianos y sus familias.

III. Consideraciones

En este apartado de la ponencia, me permito remitir a la exposición de motivos anexa al articulado radicado por el autor alrededor de esta iniciativa legislativa, considerando que, a partir de esta, pueden desprenderse y comprenderse las consideraciones que justifican la pertinencia de este proyecto de ley.

A diferencia de los programas de pregrado, los posgrados buscan formar a los profesionales en temas especializados de su área de formación de base, por tanto, ofrecen la posibilidad de desarrollar un grado avanzado de dominio y maestría de un cierto saber. Lo anterior, redundando en mayores niveles de productividad y calidad en el ejercicio de las profesiones, en mayores ingresos para los profesionales y en una mayor especialización a nivel social.

Un posgrado es un estudio complementario a la formación de pregrado. Este puede ser diplomado, especialización, maestría o doctorado.¹ Los posgrados son un mecanismo de profundización en un tema y, además, una forma de destacar en el mercado laboral. La consecuencia social de los posgrados es la diversificación de los profesionales y el propio mercado laboral, por lo cual juegan un papel importante en la sociedad. Por otra parte, algunos estudios han mostrado los beneficios a nivel individual, como, por ejemplo, un incremento promedio en los ingresos salariales de 75% con respecto a quienes tienen solamente un título de pregrado.² Favorecer la creación y pertinencia de los posgrados, en especial en ciertas áreas críticas

¹ El Heraldo (2021, noviembre 12.) "Cuáles son los tipos de posgrados". Disponible en: <https://www.elheraldo.co/informes-comerciales/cuales-son-los-tipos-de-posgrados-865003>

² Gil-León, J. M., Casas-Herrera, J. A., Lemus-Vergara, A. Y. (2020). "¿Es rentable la formación universitaria en Colombia?: una estimación". *Rev. investig. desarro. in-nov.*, 10 (2), 249-265.

como la medicina, las matemáticas y la ingeniería, complementa los procesos de sofisticación del mercado laboral, ayuda a incrementar la productividad, entre otros beneficios.

En Colombia, solo entre el 2017 y el 2019 se graduaron 314.934 estudiantes en las diferentes modalidades de posgrado (especialización, maestría, doctorado)³. En Colombia los posgrados tienen dos modalidades, siendo estas profundización o investigación. Los datos muestran que los profesionales prefieren los programas de especialización porque son cortos, más económicos y por su enfoque aplicado al mundo laboral. A mayo de 2021, el sistema educativo colombiano contaba con 14.310 programas de educación superior vigentes, de los cuales 4.219 pertenecen al nivel de formación de especialización (especializaciones técnico-profesionales, tecnológicas, universitarias y médico quirúrgicas)⁴. Hay un dominio de los programas de especialización sobre los programas de maestría y doctorado por las razones anteriormente mencionadas. Si bien esto no es necesariamente un problema, es bien sabido que los programas con enfoque investigativo son de importancia para la creación de conocimiento que a futuro podría incorporarse en el proceso económico y mejorar la productividad, por lo tanto, estos programas también requieren promoción social.

a. Análisis de Graduados

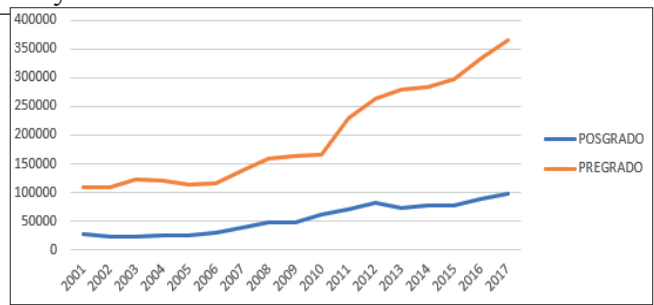
Entre el 2001 y el 2017 el número de graduados de pregrados creció notablemente⁵ mientras que el número de graduados de posgrado, aunque también tuvo un crecimiento, no siguió la misma dinámica que el pregrado; de hecho, se puede observar una divergencia a partir del año 2010 cuando la diferencia entre graduados de pregrado y posgrado se acentúa. Es decir, que para 2017 por cada 10 graduados de pregrado se graduaban aproximadamente 4 de posgrado. Este resultado puede deberse a múltiples razones, como lo serían la financiación y el desempeño académico de los estudiantes, entre otras, por ejemplo:

- 1) Alto costo en las matrículas.
- 2) Baja calidad académica.
- 3) Solamente existen en las grandes ciudades y no en las regiones.
- 4) Baja remuneración en el mercado laboral.
- 5) No se ofrecen mayores alternativas de crédito.
- 6) Los programas ofrecidos no son los que se necesitan o buscan los estudiantes.

³ El Heraldo (2021). Ídem.

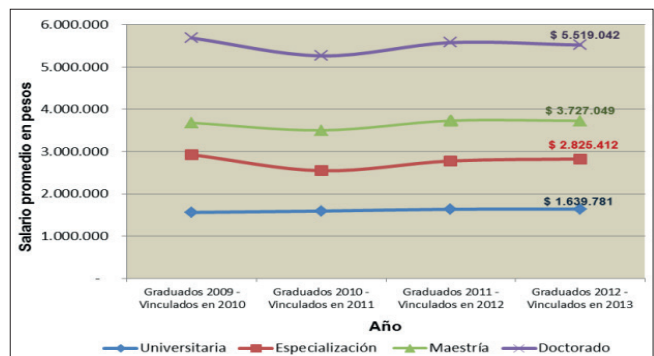
⁴ ídem.

⁵ Lasso Cardona, L. A, (2020) “Análisis de la formación posgradual a nivel de Maestría y Doctorado en Colombia entre 2010 y 2018” Revista Espacios Vol. 41 (48) 2020.

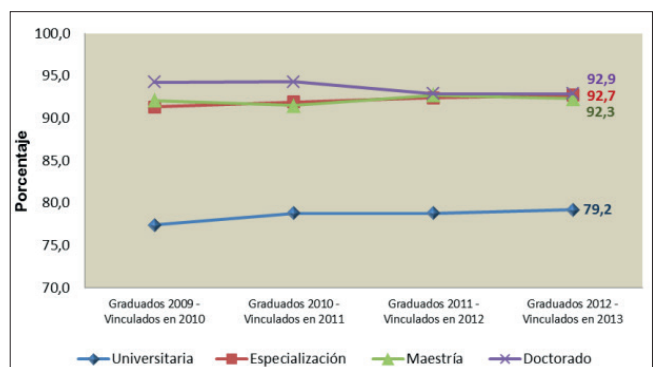


Gráfica 1. Graduados pregrado y posgrado 2001-2017. Fuente: Mineducación.

Este hecho notable del crecimiento de la educación superior en nivel de pregrado responde a los esfuerzos de los Gobiernos recientes por aumentar la cobertura de los estudios universitarios, pero también muestra que los estudios de posgrado han seguido principalmente una lógica de mercado, especialmente en las especializaciones. Ya desde la década pasada algunas investigaciones mostraban los beneficios privados de obtener estudios de posgrado, razón que podría justificar por qué se mantiene esta lógica, es decir, que el profesional pague por su cuenta una formación que a la larga tendrá altos rendimientos financieros. Como se observa en las dos gráficas a continuación (Gráficas 2 y 3), tanto la vinculación laboral como el salario medio se incrementan al realizar un posgrado en relación a no hacerlo⁶.



Gráfica 2. Salario promedio según nivel de estudio (recién graduados). Fuente: MinEducación.



Gráfica 3. Tasa de vinculación laboral por nivel de estudio (recién graduados). Fuente: Mineducación.

Si bien, no hay duda de los beneficios de los posgrados, incluso, en el mercado laboral colombiano poco sofisticado y con alta informalidad, el problema se evidencia en su poca difusión

⁶ Ministerio de Educación (2015) “Una mirada a los graduados de posgrado en Colombia: características e indicadores de mercado laboral” Boletín de Educación Superior.

y acceso. Justamente por la baja diversidad y profesionalización de la Población Económicamente Activa (PEA), una reforma que impulse el acceso a la educación superior y a los posgrados se justifica plenamente. Diversos procesos de industrialización, requirieron contar con una masa laboral calificada y altamente entrenada para sofisticar la economía, como lo fue el ejemplo de Corea del Sur⁷.

En relación con lo anterior, entre 2000 y 2015 la informalidad laboral se ha ubicado entre 48.5 y 51.3%⁸, es decir, a lo largo de más de una década aproximadamente la mitad de la población trabajadora se ha encontrado en situación de informalidad. Si bien aumentar el acceso a la educación superior y los posgrados no resuelve este problema directamente, la profesionalización y especialización de la masa laboral prepara el terreno para sacar mejor provecho si se implementan políticas complementarias de mercado laboral y sectoriales.

Nivel de formación	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Técnico Profesional	19.805	18.942	23.305	19.261	12.750	17.030	17.497	22.488	20.497
Tecnológica	25.016	76.904	87.219	98.045	102.486	102.185	122.020	133.755	130.681
Universitaria	120.737	132.839	153.573	161.732	167.897	178.379	194.823	208.917	226.508
Especialización	55.676	63.162	70.208	61.833	63.992	62.076	69.357	72.681	76.482
Maestría	5.933	7.669	10.260	10.589	12.074	14.602	18.870	23.756	27.151
Doctorado	211	276	339	330	408	466	615	770	803
Total	227.378	299.792	344.904	351.790	359.607	374.738	423.182	462.367	482.122

Tabla 1. Graduados por nivel de formación. 2010-2018.

Como se ha mencionado previamente, la formación de especialización domina en las formaciones posgraduales. A lo largo del periodo referenciado en la Tabla 1, el crecimiento promedio de la Población Económicamente Activa (PEA) fue de 1.89% y el crecimiento medio de los graduados en posgrado del 7% (elaboración propia con datos del banco mundial, DANE y el ministerio de educación). Pese a la evolución favorable de los posgrados, existen buenas razones para considerar que el número de profesionales con posgrado es escaso en términos relativos y que la adecuación de los programas es insuficiente. En general, solo el 3,1% de los colombianos tienen posgrado y, además,

⁷ Gutiérrez, M. C. (s.f) “El proceso de industrialización de Corea del Sur y sus enseñanzas para los países latinoamericanos, en especial para Bolivia, Ecuador y Colombia”. Recuperado el: 15 de enero de 2023 [Disponible en: <https://www.observatorioasiapacifico.org/images/publicaciones/20151215125957ArticuloMaraClaraGutierrez.pdf>]

⁸ Agudelo, C. A., Vásquez, J. C. (2021) “Informalidad en Colombia 2000-2020. Un análisis histórico dentro de un contexto pandémico”. Tesis de Grado, Universidad EAFIT. Recuperado el: 15 de enero de 2023 [Disponible en: <https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/30037/Informalidad%20Laboral%202000%20-%202020.pdf?sequence=2&isAllowed=y>]

según el Ministerio de Educación, en los últimos 45 años, únicamente el 18% de los profesionales consiguieron cursar un programa de posgrado⁹.

b. Distribución regional, por sexo y temática

Según la Gráfica 4 y 5, a continuación, Bogotá, Antioquia, Valle y Bolívar son los departamentos con mayor oferta de instituciones (capacidad instalada). Por otra parte, los departamentos con menor oferta están centrados principalmente en la zona oriental de Colombia. Por lo anterior, es urgente una política de cierre de brechas entre regiones.



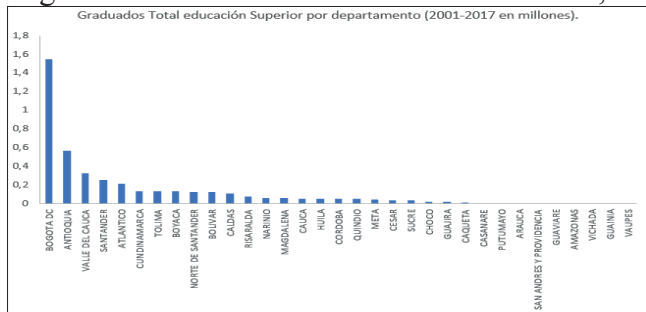
Gráfica 4. IES con oferta de posgrado por departamento. 2001-2017.



Gráfica 5. Programas por departamento 2001-2017.

Bogotá concentra una importante cantidad de graduados de programas de posgrado y esto no sorprende por su mayor oferta de instituciones y programas (Gráfico 6). Algunas regiones con menos graduados de posgrado presentan al mismo tiempo una débil oferta y un PIB per cápita por debajo del promedio nacional, como es el caso de Chocó, Vichada y Vaupés. Lo anterior implicaría promover programas para ampliar la oferta y su adecuación en las zonas rezagadas. Lo anterior es de suma importancia, pues como se ha mostrado, el acceso a una formación avanzada o de posgrado está asociada con un notable incremento promedio en los ingresos.

⁹ Ágreda Gómez, M. F., Escobar Blanco, J. L., Sierra Rueda, D. M. (2020) “Recomendaciones para disminuir la deserción estudiantil en programas de posgrado en universidades en Bogotá” Trabajo de Grado. Repositorio de la universidad EAN. Recuperado el: 15 de enero de 2023 [Disponible en: <https://repository.ean.edu.co/bitstream/handle/10882/10204/AgredaMaria2020.pdf;jsessionid=E5403EA2E20CDFC37A1DC8E608B98D9A?sequence=1>]



Gráfica 6. Graduados de posgrado por departamento. 2001-2017. Fuente: Mineducación.

En lo que respecta al sexo de los graduados (tabla 2), se puede observar que para 2015 en las especializaciones las mujeres representaban la mayoría de los graduados (60.2%). Para el final de la década esta composición cambió y se emparejó un poco en favor de los hombres. A su vez en maestrías durante toda la década la relación ha sido pareja entre hombres y mujeres. Es decir, actualmente el acceso a los posgrados a nivel de especialización y maestría es relativamente igual entre sexos.

Para el caso de los doctorados la situación es algo diferente, si bien se observa una mejora ligera a lo largo de la década, las mujeres siguen teniendo una menor participación en este nivel posgradual. Esto hace necesaria definir también políticas con enfoque según los problemas de cada nivel de formación.

Nivel de formación	2010		2015		2019	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
TyT	57,3%	42,7%	49,3%	50,7%	49,1%	50,9%
Universitaria	42,9%	57,1%	42,6%	57,4%	40,6%	59,4%
Especializaciones	39,8%	60,2%	42,5%	57,5%	42,2%	57,8%
Especialización médico quirúrgica	57,2%	42,8%	52,3%	47,7%	46,9%	53,1%
Maestría	52,8%	47,2%	47,5%	52,5%	47,5%	52,5%
Doctorado	61,2%	38,8%	56,0%	44,0%	58,9%	41,1%

Fuente: MEN - Observatorio Laboral para la Educación - OLE
Datos con corte a: octubre de 2020

Tabla 2. Distribución de graduados 2010-2019 por sexo. Fuente: MEN y OLE.

En lo respectivo a la demanda y oferta de programas, en general, los profesionales se gradúan de carreras centradas en el núcleo de administración

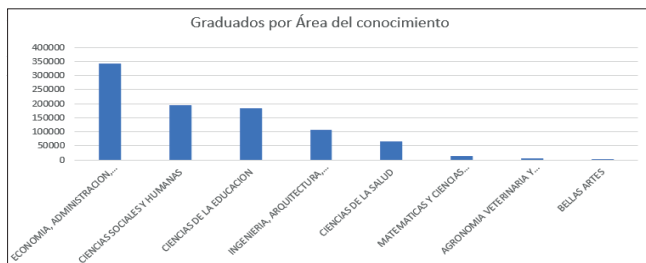


Gráfico 7. Graduados por área de conocimiento, 2001-2017. Fuente: Elaboración propia con datos del MEN.

Los programas son de baja calidad, pues no todos cuentan con la acreditación de alta calidad necesaria para garantizar que los programas estén a la altura de los desafíos modernos. En el 2016, de las 283 IES existentes en el país tan solo 39 (13.7%) contaba con acreditación de alta calidad.¹⁰

¹⁰ Ortiz Zamora, A. F. (2019) “Análisis de la Oferta de Posgrados en Colombia: el caso de las universidades con Acreditación de Alta Calidad” Tesis de grado. Universitat de Barcelona. Facultat d’Educación. Recuperado el: 15 de enero de 2023 [Disponible en: <https://www.tesis-unred.net/handle/10803/668714#page=95>]

Sector de la IES por nivel	Número de graduados	% del Sector	% del total
OFICIAL	1084703	100,00%	34,69%
POSGRADO	221561	20,43%	7,09%
DOCTORADO	2875	0,27%	0,09%
ESPECIALIZACION	140278	12,93%	4,49%
ESPECIALIZACION MEDICO QUIRURGICA	1143	0,11%	0,04%
ESPECIALIZACION UNIVERSITARIA	31104	2,87%	0,99%
MAESTRIA	46161	4,26%	1,48%
PREGRADO	863142	79,57%	27,60%
UNIVERSITARIA	863142	79,57%	27,60%
PRIVADA	2042079	100,00%	65,31%
POSGRADO	698073	34,18%	22,33%
DOCTORADO	1246	0,06%	0,04%
ESPECIALIZACION	503906	24,68%	16,12%
ESPECIALIZACION MEDICO QUIRURGICA	1984	0,10%	0,06%
ESPECIALIZACION UNIVERSITARIA	107356	5,26%	3,43%
MAESTRIA	83581	4,09%	2,67%
PREGRADO	1344006	65,82%	42,98%
UNIVERSITARIA	1344006	65,82%	42,98%
Total general	3126782		100,00%

Tabla 3. Graduados posgrado según sector de la IES. Fuente: Elaboración propia con datos del MEN.

La Tabla 3 muestra que los profesionales que se graduaron entre 2001 y 2017 de posgrado en instituciones privadas son algo más del triple de los que se gradúan en IES públicas (22.33% vs. 7.09%). Las IES públicas tienen un mayor porcentaje de graduados en pregrado (79.5% vs. 65.8%) y las privadas lo propio para posgrados, especialmente en especializaciones (24.6% vs. 12.9%).

c. Costos

Según la Ley 30 de 1992, las universidades pueden cobrar los precios que correspondan con los costos en que incurrieron para ofrecer el programa de posgrado.¹¹ Es decir, en el ámbito del posgrado tendremos precios sustancialmente superiores al pregrado. La deserción en posgrados es cercana al 35% concentrándose principalmente en las maestrías. Para el caso de las maestrías se han estudiado diversas causas, la principal entre ellas sigue siendo la financiación y secundariamente el desempeño académico.¹² Según una investigación realizada por el Diario *La República* en programas de posgrado para las principales universidades en Bogotá, las especializaciones oscilan en un rango de entre 22 millones y 30 millones, siendo las médicas las más costosas. Las maestrías y doctorados en general tienen un precio de 35 millones las primeras y 60 las segundas por su duración y variando según sea necesario conseguir materiales de apoyo para su realización.

Tipo	Núcleo temático	Costo promedio
Especialización	Economía	22M
	Derecho	23M
	Administración	25M
	Ingeniería	22M
	Medicina	30M
Maestría	Global	35M
Doctorado	Global	60M

Tabla 4. Costos promedio posgrados, Bogotá. Fuente: Diario *La República*^{13,14}.

Por otro lado, según los datos del Ministerio de Educación Nacional sobre los costos de la matrícula semestral de los programas de posgrado se presenta el siguiente resumen:

¹¹ Ley 30 de 1992. Recuperado el: 15 de enero de 2023. [Disponible en: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0030_1992.html]

¹² Ágreda Gómez, M. F. ét al. Ídem.

Tipo posgrado	Área/región	Valores matrícula	Costo
Médico-quirúrgico	Bogotá	Mínimo	\$3.891.000
		Promedio	\$20.614.000
		Máximo	\$27.149.385
	Fuera de Bogotá	Mínimo	\$5.151.000
		Promedio	\$20.572.645
		Máximo	\$65.000.000
Especialización Universitaria	Bogotá	Mínimo	\$1.245.000
		Promedio	\$9.229.000
		Máximo	\$27.664.000
	Fuera de Bogotá	Mínimo	\$660.000
		Promedio	\$8.397.000
		Máximo	\$22.431.000
Maestría	Bogotá	Mínimo	\$3.821.000
		Promedio	\$11.995.000
		Máximo	\$48.948.000
	Fuera de Bogotá	Mínimo	\$660.000
		Promedio	\$9.899.000
		Máximo	\$49.974.000
Doctorado	Bogotá	Mínimo	\$9.786.000
		Promedio	\$14.901.000
		Máximo	\$38.333.000
	Fuera de Bogotá	Mínimo	\$1.236.000
		Promedio	\$13.515.000
		Máximo	\$22.270.000

Tabla 5. Costo de matrícula programas selectos - Universidades privadas. Fuente: MEN.

Tipo posgrado	Área	Valores matrícula (semestral y/o anual)	Costo
Médico-quirúrgico	Bogotá	Mínimo	\$3.891.000
		Promedio	\$23.000.000
		Máximo	\$32.768.000
	Fuera de Bogotá	Mínimo	\$2.280.000
		Promedio	\$10.954.000
		Máximo	\$42.792.000

Nombre de la beca	Descripción	Beneficiados	Financiamiento	Qué cubren
Portafolio de Becas Fulbright Colombia: https://www.eluniverssal.com.co/educacion/estas-son-las-becas-para-estudiar-sin-costo-en-universidades-de-estados-unidos-FL7915632	La convocatoria aplica para colombianos que quieran realizar estudios de maestría y doctorado en uno de los programas ofrecidos por universidades de Estados Unidos.	Todos los profesionales de todas las regiones del país. En especial personas que sean los primeros profesionales de su familia, indígenas, afrodescendientes, palenquero, raizal y rom.	Cofinanciadas por el Departamento de Estado de los Estados Unidos - Dpto. de Agricultura - Embajada en Colombia Gobierno de Colombia - Min Ciencias - Min Educación. Fundación Saldarriaga Concha	Las becas cubren gastos académicos (exención de matrícula y/o costos universitarios), sostenimiento, tiquetes aéreos internacionales de ida y regreso, seminario de orientación, programa preacadémico, programa básico de coberturas limitadas para accidentes y enfermedades (ASPE), costo y trámite de Visa.

Tipo posgrado	Área	Valores matrícula (semestral y/o anual)	Costo
Especialización Universitaria	Bogotá	Mínimo	\$537.000
		Promedio	\$6.689.000
		Máximo	\$13.980.000
	Fuera de Bogotá	Mínimo	\$1.500.000
		Promedio	\$6.882.000
		Máximo	\$18.000.000
Maestría	Bogotá	Mínimo	\$2.300.000
		Promedio	\$7.827.000
		Máximo	\$14.539.200
	Fuera de Bogotá	Mínimo	\$474.600
		Promedio	\$6.904.000
		Máximo	\$16.240.000
Doctorado	Bogotá	Mínimo	\$8.531.000
		Promedio	\$9.421.000
		Máximo	\$13.346.000
	Fuera de Bogotá	Mínimo	\$1.735.000
		Promedio	\$8.035.000
		Máximo	\$23.000.000

Tabla 6. Costo de matrícula programas selectos - Universidades oficiales. Fuente: MEN.

Se puede destacar, de manera resumida y agregada, que los posgrados en la categoría médico-quirúrgicos tienen valores promedios de entre 20 y 23 millones (dentro y fuera de Bogotá y en IES oficiales y privadas), para el caso de las especializaciones el rango va de 6 a 9 millones, para las maestrías el rango abarca de 7 a 12 millones y los doctorados de 8 a 15 millones.

d. Programas de referencia en fomento de acceso al posgrado en Colombia

Se presenta a continuación un listado de referencia de programas que otorgan becas para estudios superiores y de posgrado:

¹³ “Hacer una especialización en el país puede costarle hasta \$30 millones” Diario *La República*. Recuperado el: 15 de enero de 2023 [Disponible en: <https://www.larepublica.co/alta-gerencia/hacer-una-especializacion-en-el-pais-puede-costarle-hasta-30-millones-2352406>]

¹⁴ Anzola Montero, G. (2011) “Realidad de los posgrados en Colombia y su situación frente a la reforma de la Ley 30” Revista U.D.C.A Actualidad & Divulgación Científica, vol.14 No. 2 Bogotá Jul./Dec. 2011.

Nombre de la beca	Descripción	Beneficiados	Financiamiento	Qué cubren
<p>Becas-Crédito Colfuturo: https://www.colfuturo.org/colfuturo/sobre-colfuturo https://www.colfuturo.org/sites/default/files/inline-files/2020%20junio%20Reglamento%20PCB2020.pdf</p>	<p>Apoyo a los interesados en realizar sus estudios de posgrado fuera del país. Los estudiantes seleccionados reciben financiación total o parcial, y el apoyo del Programa Crédito Beca durante sus estudios. Se cubren términos de maestría y doctorado. Especialización únicamente en salud. Monto máximo: US. 50 mil dólares.</p>	<p>Se selecciona teniendo en cuenta el desempeño en el pregrado y búsqueda de excelencia académica.</p>	<p>Min Ciencias Icetex Otras empresas</p>	<p>Incluye - Pasajes - Instalación - Matrícula - Seguros - Sostenimiento - Materiales de estudio.</p>
<p>Becas Fundación Carolina: https://becascolombia.co/becas-fundacion-carolina/ https://www.infobae.com/america/colombia/2023/01/05/estudios-en-el-exterior-estas-son-algunas-becas-que-a-las-que-los-colombianos-pueden-aplicar/</p>	<p>Se trata de un conjunto de becas que te permitirán cursar tus estudios profesionales de doctorados o postgrados en las mejores universidades de España.</p>	<p>Becas para Colombia - Becas de Posgrado: Dirigidas a graduados con capacidad académica o profesional avalada por un currículum sobresaliente - Becas de doctorado y estancias cortas posdoctorales</p>	<p>Fundación Carolina</p>	<p>El año pasado se ofertaron 594 ayudas 236 becas de posgrado 90 becas de doctorado y estancias cortas posdoctorales 27 becas de movilidad de profesores 121 becas de estudios institucionales 120 renovaciones de becas de doctorado.</p>
<p>Becas de la OEA para estudios universitarios en posgrados: https://becascolombia.co/becas-oea/ https://www.gestionandote.org/becas-oea-para-cursos-y-posgrados-en-diferentes-areas/ http://www.oas.org/es/becas/ManualdeProcedimientos.pdf</p>	<p>Son las becas que se otorgan a las personas que reúnan los requisitos establecidos que ya tengan un título universitario y estén habilitadas para cursar estudios superiores (estudios de posgrado o investigaciones) en una universidad o institución superior en un Estado Miembro</p>	<p>A todos aquellos estudiantes de los estados miembros de la organización.</p>	<p>Fondos propios de la OEA a través de la Secretaría general y la Comisión de selección de becas para estudios académicos y técnicos. Se selecciona un país “patrocinador” quien ofrece la financiación de las becas Todas las becas están sujetas a la disponibilidad presupuestal de la OEA</p>	<p>El Programa de Becas Académicas puede incluir costos hasta por un monto máximo de USD 30,000 (dólares estadounidenses) Por su parte el Programa de Becas de Desarrollo Profesional (PBDP) cubre tiquetes aéreos cuando el curso es presencial o mixto, si el curso es virtual cubre el 50% de la matrícula.</p>
<p>Becas Erasmus Mundus https://becascolombia.co/becas-erasmus/ https://erasmus-plus.ec.europa.eu/es/opportunities/opportunities-for-individuals/students/studying-abroad</p>	<p>Las becas Erasmus son un conjunto de planes de financiación estudiantil creados por la Comisión Europea, los cuales tienen el propósito de beneficiar a todos aquellos estudiantes de los niveles de educación superior de maestría o doctorado, que tengan interés en estudiar en Europa. Oficialmente llamadas Becas Erasmus Mundus, estos programas ofrecen becas en las áreas de agricultura, arquitectura, urbanismo y planeación regional, negocios y ciencias administrativas, educación, ingeniería, ciencias médicas, ciencias sociales, artes, entre otras.</p>	<p>Para estudiar en el extranjero con Erasmus+ debes estar matriculado en una institución de educación superior y en estudios conducentes a un título reconocido o a una cualificación de nivel terciario. El periodo de estudio en el extranjero debe ser pertinente a efectos del título y de las necesidades de desarrollo personal y formar parte del plan de estudios que estás cursando. Las instituciones de origen y de destino deben tener un acuerdo interinstitucional entre ellas.</p>	<p>Las becas Erasmus Mundus son financiadas por la Unión Europea. Se otorgan un total de 2,5000 becas cada año.</p>	<p>La beca puede variar según las diferencias del coste de la vida entre los países de origen y de destino, el número de estudiantes que la soliciten, la distancia entre los países y la disponibilidad de otras subvenciones.</p>

Nombre de la beca	Descripción	Beneficiados	Financiamiento	Qué cubren
Becas Ser https://colombia.unir.net/actualidad-unir/becas-maestrias-colombia/ https://web.icetex.gov.co/es/-/el-icetex-lanzo-este-miercoles-el-modelo-becas-ser-que-fortalecera-la-educacion-superior-regional-y-el-sector-productivo	A través del programa Becas SER (Sector Empresarial Regional), el cual fortalecerá la inversión social de las empresas, realizada a través de las donaciones para que más jóvenes en las regiones accedan a su formación superior y posteriormente se conviertan en profesionales calificados que accederán a la oferta laboral empresarial.	La financiación de la educación superior que fomenta el acceso a esta formación en jóvenes de estratos 1, 2 y 3 que buscan incentivar su permanencia.	Es una estrategia conjunta entre el Ministerio de Educación Nacional, las Instituciones de Educación Superior, La Dirección de Aduanas e Impuestos Nacionales (DIAN) y el Consejo Nacional de Beneficios Tributarios. Mediante la aprobación de Programas de Becas para que potenciales donantes apoyen con recursos económicos a beneficiarios admitidos o matriculados en una Institución de Educación superior y a través de este proceso puedan acceder a los beneficios tributarios ya establecidos.	Matrícula: La financiación podrá ser total o parcial. Sostenimiento: El monto a financiar podrá variar en función de las características propias del programa de becas. Este rubro se establecerá en términos de Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes.

e. Identificación de la problemática

El problema de los posgrados en el país tiene varios componentes. Entre ellos los siguientes:

- Altos precios tanto en la red de universidades públicas como privadas.
- Altos precios tanto en Bogotá como fuera de Bogotá.
- Oferta de programas con baja adecuación a las necesidades productivas.
- Regiones con débil oferta de programas de posgrado y concentración de programas e infraestructura en las regiones más ricas del país.

Si bien, el proyecto no resuelve todas estas dimensiones, las puede mitigar de varias maneras:

Si existe un fondo de posgrados que permita acceder a formaciones subsidiando la matrícula de los estudiantes admitidos en tales programas muchos estudiantes de regiones y de Bogotá podrán experimentar precios asequibles independiente de su ubicación. Además si las universidades extienden o fortalecen sus programas según las necesidades identificadas por un comité que priorice núcleos temáticos, podría aumentar la oferta de programas con una adecuación y vocación productiva complementando la oferta existente que usualmente responde a dinámicas del mercado de posgrados.

Por su parte, y en línea con la anterior idea, las universidades de las regiones con mayor rezago también podrían ver incentivos para abrir y certificar nuevos programas en las áreas que se prioricen.

f. Alcance

El alcance de la presente ley es nacional e involucra a los Ministerios de Educación Nacional y de Ciencias como administradores del fondo y a las universidades del SUE como operadores o

prestadores del servicio y el derecho educativo sobre el cual se legisla en la presente ley.

IV. Impacto fiscal

Al tratarse de un fondo agotable, la creación del fondo de fomento no requiere de un monto mínimo para su establecimiento, sin embargo, a continuación, y en cumplimiento del artículo 7° de la Ley 819 de 2003, se presenta una estimación de los recursos que podrían requerirse según las metas de acceso y graduados que se proponga el fondo, por lo tanto, podría modificarse según qué tan ambiciosas sean las mismas:

Teniendo en cuenta la información presentada anteriormente, cerca del 7,06% del total de graduados anuales en el país lo son de programas de posgrado; para poder realizar una aproximación a los impactos fiscales de la presente iniciativa es posible partir de la meta establecida por el Gobierno nacional de 500.000 nuevos cupos universitarios durante el cuatrienio; de esta manera se tendría que la meta para niveles de formación posgradual sería de 8.862 nuevos cupos anuales.

Bajo la distribución actual de estudios posgraduales, y con la meta anual de cubrimiento de matrículas para 8.862 nuevos estudiantes se tendría que el presupuesto anual del fondo comenzaría en un valor de 59.571 millones de pesos, y aumentaría significativamente para los siguientes años, debido a que al tratarse de cohortes de estudiantes, el fondo *no sólo financiará nuevas matrículas para primer semestre del ciclo posgradual, sino también que seguiría financiando los siguientes semestres hasta finalizar el ciclo*. Por lo cual, el fondo para el segundo año debería aumentar en un 115% llegando a un valor 128.077 millones y a partir del tercer y cuarto año crecería un 16%. Así las cosas, el valor para el cuatrienio de este fondo sería de 508.924 millones que beneficiarán a, al menos, 35.448 estudiantes.

ESCENARIO	8.862 NUEVOS CUPOS ANUALES				35.448 BENEFICIARIOS
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	TOTAL
DOCTORADO	1.461.644.019	3.142.534.641	5.075.558.856	7.298.536.704	16.978.274.221
ESPECIALIZACION MEDICO QUIRURGICA	3.409.566.565	7.330.568.115	8.430.153.332	9.694.676.332	28.864.964.344
ESPECIALIZACION TECNICO PROFESIONAL	62.369.241	134.093.868	154.207.948	177.339.140	528.010.196
ESPECIALIZACION TECNOLOGICA	86.463.125	185.895.719	213.780.076	245.847.088	731.986.008
ESPECIALIZACION UNIVERSITARIA	36.229.376.728	77.893.159.965	89.577.133.960	103.013.704.054	306.713.374.707
MAESTRIA	18.321.590.246	39.391.419.029	45.300.131.883	52.095.151.665	155.108.292.823
TOTAL	59.571.009.924	128.077.671.336	148.750.966.055	172.525.254.983	508.924.902.298

Tabla 7. Costo fiscal de la iniciativa. Elaboración UTL Representante Duvalier Sánchez.

V. Conflicto de interés

Según lo dispuesto en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992,

“El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo con el artículo 286. 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”.

Atendiendo a lo dispuesto en la norma anteriormente citada, en el trámite de este proyecto podrán incurrir en conflicto de interés los congresistas o sus parientes dentro de los grados de consanguinidad, afinidad o civil establecidos en el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019, que puedan verse beneficiados.

VI. Proposición

En consideración con los argumentos expuestos y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presentó ponencia favorable sin modificaciones al articulado radicado y solicitó a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes dar primer debate al Proyecto de ley número 374 de 2023 Cámara, *por medio de la cual se crea el Fondo para el Fomento de la Formación de Posgrado.*

De los honorables Congresistas,



JAIIME RAÚL SALAMANCA TORRES
REPRESENTANTE A LA CÁMARA
COORDINADOR PONENTE

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 374 DE 2023 CÁMARA

por medio de la cual se crea el Fondo para el Fomento de la Formación de Posgrado.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Objetivo. El objetivo de la presente ley es promover, facilitar e incrementar el acceso de los ciudadanos colombianos a los programas de posgrado a nivel nacional mediante la creación del fondo de fomento a la formación de posgrado.

Artículo 2°. Definiciones.

- **CNA:** Consejo Nacional de Acreditación es una entidad de carácter pública adscrita al Sistema Nacional de Acreditación del Ministerio de Educación de Colombia, creado por la Ley 30 del 28 de diciembre de 1992.
- **SNA:** El Sistema Nacional de Acreditación (SNA), es el conjunto de políticas, estrategias, procesos y organismos cuyo objetivo fundamental es garantizar a la sociedad que las instituciones de educación superior que hacen parte del sistema cumplen con los más altos requisitos de calidad y que realizan sus propósitos y objetivos. (Artículo 53 de la Ley 30 de 1992).
- **Posgrado:** Se entiende por posgrado el nivel educativo que comprende **las especializaciones, incluidas las especialidades médicas, las maestrías y los doctorados.** Programas académicos de último nivel de la educación formal superior que contribuyen a fortalecer las bases para la generación, transferencia, apropiación y aplicación del conocimiento, así como a mantener vigentes el conocimiento disciplinario y profesional impartido en los programas de pregrado.
- **Programas de especialización:** Estos programas tienen como propósito la profundización en los saberes propios de un área de la ocupación, disciplina o profesión de que se trate, orientado a una mayor cualificación para el desempeño profesional y laboral. Las instituciones podrán ofrecer programas de especialización técnica profesional, tecnológica o profesional universitaria, de acuerdo con su carácter académico (CNA).
- **Especialidades médico-quirúrgicas:** Son los programas que permiten al médico la profundización en un área del conocimiento específico de la medicina y la adquisición de los conocimientos, desarrollo de actitudes, habilidades y destrezas avanzadas para la atención de pacientes en las diferentes etapas de su ciclo vital, con patologías de los diversos sistemas orgánicos que requieren atención especializada. Para este nivel de formación se requieren procesos de enseñanza-aprendizaje teóricos y prácticos. Lo práctico incluye el cumplimiento del tiempo de servicio en los escenarios de prácticas asistenciales y la intervención en un número de casos adecuado para asegurar el logro de los resultados de aprendizaje buscados por el programa. El estudiante deberá tener el acompañamiento y seguimiento requerido. De conformidad con el artículo 247 de la Ley 100 de 1993, estos programas tendrán

un tratamiento equivalente a los programas de maestría (CNA).

- **Programas de doctorado:** Un programa de doctorado tiene como propósito la formación de investigadores con capacidad de realizar y orientar en forma autónoma procesos académicos e investigativos en un área específica del conocimiento y desarrollar, afianzar o profundizar conocimientos, actitudes y habilidades propias de este nivel de formación. Los resultados de las investigaciones de los estudiantes en este nivel de formación deben contribuir al avance del conocimiento, de acuerdo con lo contemplado en el Sistema Nacional de Ciencia y Tecnología o el que haga sus veces (CNA).
- **Programas de maestría:** Los programas de maestría tienen como propósito ampliar y desarrollar los conocimientos, actitudes y habilidades para la solución de problemas disciplinares, interdisciplinarios o profesionales y/o dotar a la persona de los instrumentos básicos que la habilitan como investigador.

Para cumplir con dicho propósito, según la normatividad vigente, los programas de maestría podrán ser de profundización o investigación. La **maestría de profundización** será aquella que propenda por el desarrollo avanzado de conocimientos, actitudes y habilidades que permitan la solución de problemas o el análisis de situaciones particulares de carácter disciplinar, interdisciplinario o profesional, por medio de la asimilación o apropiación de saberes, metodologías y, según el caso, desarrollos científicos, tecnológicos, artísticos o culturales. Para optar al título del programa de maestría en profundización, el estudiante podrá cumplir con lo establecido por la institución como opción de grado, mediante un trabajo de investigación que podrá ser en forma de estudio de caso, la solución de un problema concreto o el análisis de una situación particular, o aquello que la institución defina como suficiente para la obtención del título.

La **maestría de investigación** será aquella que procure por el desarrollo de conocimientos, actitudes y habilidades científicas y una formación avanzada en investigación, innovación o creación que genere nuevos conocimientos, procesos y productos tecnológicos u obras o interpretaciones artísticas de interés cultural, según el caso. El trabajo de investigación resultado del proceso formativo debe evidenciar las competencias científicas, disciplinares o creativas propias del investigador, del creador o del intérprete artístico, de acuerdo con lo contemplado en el Sistema Nacional de Ciencia y Tecnología o el que haga sus veces. (CNA).

- **Núcleo básico del conocimiento:** División o clasificación de un área del conocimiento en sus campos, disciplinas o profesiones

esenciales. En la actualidad existen 55 núcleos básicos del conocimiento.

Artículo 3°. *Ámbito de aplicación.* El ámbito de aplicación de la presente ley es nacional y abarca las universidades públicas del sistema universitario estatal.

Artículo 4°. *Fondo de fomento a la formación de posgrado (3FP).* Créese el fondo de fomento a la formación de posgrado (fondo cuenta sin personería jurídica) que será administrado por el Ministerio de Educación Nacional y el Ministerio de Ciencias y recibirá recursos de las siguientes fuentes:

1. Fondos del Presupuesto General de la Nación.
2. Donaciones y aportes del sector privado y empresarial.
3. Aportes de cooperación internacional.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Educación Nacional y el Ministerio de Ciencias definirán las proporciones en las que se distribuirán los recursos del fondo entre los programas de especialización, especializaciones médico-quirúrgicas, maestrías y doctorados así como su asignación regional para velar por una distribución equitativa y eficiente.

Artículo 5°. *Comité Intersectorial de Posgrados.* Créese el Comité Intersectorial de Posgrados cuyo propósito consiste en estudiar dinámicas y tendencias en formación posgradual con el fin de definir las áreas y núcleos básicos del conocimiento a ser financiados con recursos del fondo de fomento a la formación posgradual y que estará conformado inicialmente, pero no exclusivamente, por:

- 3 representantes del sistema de universidades estatales
- 1 representante de cada gremio estratégico
- Ministros o viceministros de cada ministerio
- 2 representantes de los estudiantes de las universidades públicas.
- Invitados especiales (no permanentes) por trayectoria destacada (ex directivos de Colciencias, Minciencias, investigadores categorizado por Minciencias, etc.).

Parágrafo 1°. La función principal de este comité será establecer, en coherencia con la autonomía universitaria, la lista de núcleos básicos del conocimiento priorizados que recibirán los recursos del fondo según las prioridades formativas identificadas. Este proceso de priorización atenderá a las necesidades del mercado laboral, las tendencias internacionales, las necesidades de sectores estratégicos para la economía nacional, como la agricultura y la industrialización, la pertinencia con el contexto económico, de conflictos sociales y de Sostenibilidad ambiental, entre otros criterios. Las prioridades serán revisadas y actualizadas en la periodicidad que defina el comité.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Educación Nacional será la secretaría técnica del comité, que funcionará ad honórem, y reglamentará la

conformación de este, los gremios estratégicos que serán convocados, definirá los criterios técnicos para la selección de núcleos básicos del conocimiento priorizados, fechas y frecuencia de sesiones de actualización del listado de núcleos priorizados así como el funcionamiento y reglamento del comité.

Adicionalmente, este comité definirá las condiciones de calidad que deben cumplir los programas dentro de los núcleos priorizados para poder recibir los recursos del fondo, acorde con la normatividad establecida desde el sistema nacional de acreditación (SNA).

Artículo 6°. Funcionamiento. El funcionamiento del fondo parte de la cantidad de recursos disponibles en cada vigencia. Una vez el comité sepa la cantidad de recursos disponibles y según las reglas de asignación definidas se repartirán los fondos entre las universidades que a la fecha cuenten con la oferta de los programas que resulten de la priorización de núcleos del conocimiento bajo las condiciones mencionadas en el párrafo 2° del artículo 5° de la presente ley.

Las universidades que califiquen para recibir estos fondos serán notificadas y suscribirán un acuerdo con el fondo para becar estudiantes en los respectivos programas.

Artículo 7°. Destinación. Los recursos girados por el fondo a las instituciones a las que hace referencia el artículo 3° tienen como objetivo subsidiar al menos el 60% de los costos de la matrícula del respectivo programa a por lo menos un estudiante adicional. La destinación de este fondo es exclusiva para matrícula y en ninguna circunstancia será utilizada para otro fin.

Parágrafo 1°. Las instituciones beneficiarias de los fondos tienen libertad en sus reglas de asignación y admisión de estudiantes a los programas de posgrado pero deben atender como mínimo los siguientes principios:

1. En caso de empate, priorizar a los profesionales que busquen su primer posgrado o que no hayan recibido antes este beneficio.
2. Velar por asegurar un proceso transparente y meritocrático de admisión académica que en cualquier momento podrá ser auditado por la administración del fondo en cabeza del MEN y el Minciencias.
3. Priorizar estudiantes provenientes de comunidades que gozan de especial protección constitucional.
4. Establecer condiciones de éxito y permanencia del beneficiario.

Parágrafo 2°. En el caso de las especialidades médico-quirúrgicas, las facultades que reciban recursos del fondo deberán abrir cupos nuevos por cada estudiante que los fondos permitan becar. En ningún caso se podrá becar estudiantes sin abrir cupos nuevos. Se tomará como referencia el máximo de la cantidad de cupos abiertos por la respectiva

facultad en las últimas 3 cohortes del respectivo programa.

Artículo 8°. Asignación. En ejercicio de su autonomía universitaria, las IES que reciban recursos del fondo de fomento seguirán aplicando los criterios técnicos de admisión a sus respectivos programas de posgrado. Lo anterior en armonía con las medidas de inclusión a población afrocolombiana, comunidades étnicas y de especial protección constitucional.

Artículo 9°. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de su promulgación.

De los y las Congresistas,



JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES
REPRESENTANTE A LA CÁMARA
COORDINADOR PONENTE

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENTIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 08 de mayo de 2023

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 374 de 2023 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE CREA EL FONDO PARA EL FOMENTO DE LA FORMACIÓN DE POSGRADO".

Dicha ponencia fue firmada por el Honorable Representante JAIME RAÚL SALAMANCA.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 196 / del 08 de mayo de 2023, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
 Secretario

CONTENIDO

Gaceta número 453- Miércoles, 10 de mayo de 2023	
CÁMARA DE REPRESENTANTES	
PONENCIAS	
Informe de ponencia positiva para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de ley número 365 de 2023 Cámara, por medio de la cual se regula el procedimiento general para la comisión de contravenciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, se establecen 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 y se dictan otras disposiciones.....	1
Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 374 de 2023 Cámara de Representantes, por medio de la cual se crea el Fondo para el Fomento de la Formación de Posgrado	3 8