



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 2225

Bogotá, D. C., jueves, 12 de diciembre de 2024

EDICIÓN DE 13 PÁGINAS

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## SENADO DE LA REPÚBLICA

### PONENCIAS

#### INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 158 DE 2024 SENADO

por la cual se condicionan las fotomultas a la identificación del conductor infractor y no de quien aparezca como propietario del vehículo, se establece una correcta notificación y se dictan otras disposiciones.

#### ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 220 DE 2024 SENADO

por medio de la cual se regulan los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (SAST) a la plena identificación del conductor infractor y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C., 11 de diciembre de 2024.

DOCTOR  
**JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS**  
SECRETARIO  
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
SENADO DE LA REPÚBLICA  
[comision6senado@gmail.com](mailto:comision6senado@gmail.com)

|             |   |
|-------------|---|
| REFERENCIA: | PROYECTO DE LEY 158 DE 2024 SENADO «POR LA CUAL SE CONDICIONAN LAS FOTOMULTAS A LA IDENTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR INFRACTOR Y NO DE QUIEN APAREZCA COMO PROPIETARIO DEL VEHÍCULO, SE ESTABLECE UNA CORRECTA NOTIFICACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES», ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY 220 DE 2024 SENADO «POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULAN LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES (SAST) A LA PLENA IDENTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR INFRACTOR Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES» |
| ASUNTO:     | INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE.   |

En cumplimiento de la designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República presento informe de ponencia para el primer debate del Proyecto de Ley 158 de 2024 Senado «Por la cual se condicionan las fotomultas a la identificación del conductor infractor y no de quien aparezca como propietario del vehículo, se establece una correcta notificación y se dictan otras disposiciones», acumulado con el Proyecto de Ley 220 de 2024 Senado «Por medio de la cual se regulan los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (SAST) a la plena identificación del conductor infractor y se dictan otras disposiciones».

Atentamente,

  
**JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL**  
SENADOR DE LA REPÚBLICA

#### I. TRÁMITE DE LAS INICIATIVAS

##### 1. PROYECTO DE LEY 158 DE 2024 SENADO

El Proyecto de Ley 158 de 2024 Senado «Por la cual se condicionan las fotomultas a la identificación del conductor infractor y no de quien aparezca como propietario del vehículo, se establece una correcta notificación y se dictan otras disposiciones» es un proyecto de iniciativa parlamentaria, cuyo autor es el senador Jairo Alberto Castellanos Serrano.

El proyecto fue presentado en la Secretaría del Senado de la República el 22 de agosto de 2024 y publicado en la Gaceta 1385 de 12 de septiembre de 2024.

El proyecto fue remitido a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, cuya mesa directiva me designó como ponente para primer debate. La referida designación fue informada por el secretario de la Comisión, Jorge Eliecer Laverde Vargas, mediante comunicación de 4 de octubre de 2024.

##### 2. PROYECTO DE LEY 220 DE 2024 SENADO

El Proyecto de Ley 220 de 2024 Senado «Por medio de la cual se regulan los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (SAST) a la plena identificación del conductor infractor y se dictan otras disposiciones» es, también, un proyecto de iniciativa parlamentaria, cuyos coautores somos los representantes Eduard Sarmiento Hidalgo, Juan Pablo Salazar Rivera, Erick Velasco Burbano, María del Mar Pizarro, Orlando Castillo Advíncula, Cristóbal Caicedo Angulo, David Alejandro Toro, Pedro Baracutao García, Heráclito Landínez, Olga Lucía Velásquez Nieto, Ermes Pete Vivas, Piedad Correal Rubiano, Susana Gómez Castañón, María Fernanda Carrascal y Dorina Hernández Palomino; así como los senadores Julián Gallo Cubillos, Omar Restrepo Correa y Julio Alberto Elías Vidal.

Este proyecto fue presentado en la Secretaría del Senado de la República el 3 de septiembre de 2024 y publicado en la Gaceta 1556 de 24 de septiembre de 2024.

El proyecto fue remitido a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, cuya mesa directiva me designó como ponente para primer debate. La referida designación fue informada por el secretario de la Comisión, Jorge Eliecer Laverde Vargas, mediante comunicación de 4 de octubre de 2024.

##### 3. ACUMULACIÓN DE LOS PROYECTOS

Tras el análisis correspondiente a las dos iniciativas se encontró que se trataba de proyectos de ley que versan sobre el mismo tema; en esencia, ambos proyectos regulan los siguientes aspectos:

|  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificación plena del infractor para la imposición de sanciones.</li> <li>• Instalación y funcionamiento de los referidos sistemas y medios.</li> <li>• Notificación de las ordenes de comparendo originadas en dichos sistemas y medios.</li> <li>• Otras disposiciones relacionadas.</li> </ul> <p>Así, teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 151 de la Ley 5ª de 1992 (Reglamento del Congreso)<sup>1</sup>, mediante comunicación de 28 de octubre de 2024, solicité al presidente de la Comisión Sexta de Senado, el senador Pedro Hernando Flórez Porras, la acumulación de los proyectos. El 1º de noviembre de 2024 el secretario de la Comisión, Jorge Eliecer Laverde Vargas, me informó sobre la decisión de acumular los proyectos.</p> <p style="text-align: center;"><b>II. TEXTO DE LOS PROYECTOS DE LEY</b></p> <p style="text-align: center;"><b>1. PROYECTO DE LEY 158 DE 2024 SENADO</b></p> <p style="text-align: center;"><b>PROYECTO DE LEY 158 DE 2024 SENADO</b></p> <p style="text-align: center;"><b>“POR LA CUAL SE CONDICIONAN LAS FOTOMULTAS A LA IDENTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR INFRACTOR Y NO DE QUIEN APAREZCA COMO PROPIETARIO DEL VEHÍCULO, SE ESTABLECE UNA CORRECTA NOTIFICACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</b></p> <p style="text-align: center;">El Congreso de Colombia, Decreta:</p> <p><b>Artículo 1º: Objeto.</b> A través de la presente ley se busca que los procedimientos de tránsito establecidos para imponer comparendos mediante el uso de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico o más comúnmente conocidos como “foto multas”, sean completamente garantistas y se adecúen a los principios fundamentales establecidos en nuestra Constitución Política, respetándolos de manera prevalente y con plena observancia de los procedimientos normativos para su total validez.</p> <p><b>Artículo 2º:</b> Modifíquese en parágrafo 2º del artículo 129 de la ley 769 DE 2002, el cual quedará con el siguiente tenor:</p> <p><small><sup>1</sup>ARTÍCULO 151. ACUMULACIÓN DE PROYECTOS. Cuando a una Comisión llegare un proyecto de ley que se refiera al mismo tema de un proyecto que esté en trámite, el Presidente lo remitirá, con la debida fundamentación, al ponente inicial para que proceda a su acumulación, si no ha sido aún presentado el informe respectivo.</small></p> <p><small>Sólo podrán acumularse los proyectos en primer debate.</small></p> | <p><b>ARTÍCULO 129. DE LOS INFORMES DE TRÁNSITO.</b> Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpaado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza. En el caso de no poder indicar el número de licencia de conducción del infractor, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción, intentando la notificación al conductor; si no fuere viable identificarlo, se notificará al último propietario registrado del vehículo, para que rinda sus descargos dentro de los siguientes diez (10) días al recibo de la notificación.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1º.</b> Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2º.</b> Las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación <del>del vehículo</del> o del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo.</p> <p><b>Artículo 3º:</b> Adiciónese un parágrafo al artículo 10 de la ley 2161 de 2021, el cual será del siguiente tenor:</p> <p><b>ARTÍCULO 10. MEDIDAS ANTIEVASIÓN.</b> Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito,</li> <li>Habiendo realizado la revisión tecnicomecánica en los plazos previstos por la ley,</li> <li>Por lugares y en horarios que estén permitidos,</li> <li>Sin exceder los límites de velocidad permitidos,</li> <li>Respetando la luz roja del semáforo.</li> </ol> <p>La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1383 de 2010 para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito.</p> <p><b>Parágrafo: Para la aplicación de las sanciones a que haya lugar con ocasión de la comisión de las conductas descritas en los literales c), d) y e) del presente artículo, los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico deberán adecuarse de tal manera que permitan la identificación plena y con precisión del conductor.</b></p> |
| <p><b>Artículo 4º:</b> Adiciónese un parágrafo 3º al artículo 2 de la ley 1843 de 2017, el cual será del siguiente tenor:</p> <p><b>ARTÍCULO 2º. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN.</b> Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al 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.</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.</p> <p>La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>(...)</p> <p><b>PARÁGRAFO 3º: Para la aplicación de las sanciones a que haya lugar por la comisión de conductas detectadas a través del uso de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico deberán adecuarse de tal manera que permitan la identificación plena y con precisión del conductor.</b></p> <p><b>Artículo 5º:</b> Modifíquese en inciso segundo del artículo 8 de la ley 1843 de 2017, el cual será del siguiente tenor:</p> <p><b>ARTÍCULO 8º. Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas,</b> la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación:</p> <p>El envío se hará por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación <del>por aviso</del> de la</p>  | <p>orden de comparendo <u>de conformidad con lo establecido en los artículos 291 a 297 del Código General del Proceso, en concordancia con lo dispuesto en el capítulo V de la ley 1437 de 2011 Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, so pena de ser declaradas nulas de forma automática y de pleno derecho por violación al derecho fundamental al debido proceso, con la simple solicitud del peticionario afectado.</u></p> <p><b>Artículo 6º:</b> Adiciónese un inciso tercero al artículo 3 de la ley 1843 de 2017, el cual será del siguiente tenor:</p> <p><b>ARTÍCULO 3º. AUTORIDAD COMPETENTE PARA LA VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS TÉCNICOS.</b> La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá como función:</p> <p>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.</p> <p><b>La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá la facultad de suspender de forma inmediata y por el término que dure su investigación, la operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico, cuando de oficio o a petición de parte se encuentre que estén operando de forma indebida o sin el lleno de los requisitos.</b></p> <p><b>Artículo 7º:</b> Queda estrictamente prohibido utilizar bienes públicos o bienes de uso público para la instalación de cualquier tipo artefacto o aparato que se use para la imposición de foto comparendos, debiendo los propietarios u operadores de estos sistemas de foto detección acudir a cualquier otro tipo de bienes, ya sean privados, donde medie el pago previo correspondiente de aquello que por derecho de servidumbre o arrendamiento deban pagar.</p> <p><b>Artículo 8º:</b> La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>  |

| <p><b>2. PROYECTO DE LEY 220 DE 2024 SENADO</b></p> <p><b>PROYECTO DE LEY 220 DE 2024 SENADO</b></p> <p>“POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULAN LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES (SAST) A LA PLENA IDENTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR INFRACITOR Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</p> <p><b>EL CONGRESO DE COLOMBIA</b></p> <p>DECRETA:</p> <p><b>ARTÍCULO 1º. Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto regular los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (SAST), entendiéndose que se debe identificar plenamente al conductor infractor.</p> <p><b>ARTÍCULO 2º.</b> Modifíquese el Parágrafo 2º, del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p><b>PARÁGRAFO 2º.</b> Las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la plena identificación del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo.</p> <p><b>ARTÍCULO 3º.</b> Modifíquese artículo 1º de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 1º. OBJETO.</b> La presente ley tiene por objeto regular la instalación, adecuada señalización, puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones.</p> <p>Se entenderá por sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos a todas las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del conductor, de que trata el parágrafo 2º del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre.</p> <p><b>ARTÍCULO 4º.</b> Modifíquese el artículo 8º de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así</p> <p><b>ARTÍCULO 8º.</b> Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación:</p>  | <p>El envío 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, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo.</p> <p>Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción y la plena identificación del infractor con ayudas tecnológicas, se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1º.</b> 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><b>PARÁGRAFO 2º.</b> Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso. La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Dirección de notificación;</li> <li>b) Número telefónico de contacto;</li> <li>c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.</li> </ul> <p><b>PARÁGRAFO 3º.</b> En casos donde exista duda razonable debido a la coexistencia o superposición de vehículos o diferentes actores viales en la imagen capturada por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, que pueda generar diversas interpretaciones, no habrá lugar a la imposición del comparendo establecido en el artículo 129 de la Ley 769 de 2002. En los casos donde se realice la imposición del comparendo, la autoridad de tránsito deberá aplicar el principio de in dubio pro administrado, priorizando la presunción de inocencia del recurrente cuando este comparezca.</p>  |               |                        |  |  |
|---|--|---------------|------------------------|--|--|
| <p><b>ARTÍCULO 5º.</b> Adiciónese un parágrafo al artículo 10 de la ley 2161 de 2021, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 10. MEDIDAS ANTEVASIÓN.</b> Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito,</li> <li>b) Habiendo realizado la revisión tecnomecánica en los plazos previstos por la ley,</li> <li>c) Por lugares y en horarios que estén permitidos,</li> <li>d) Sin exceder los límites de velocidad permitidos,</li> <li>e) Respetando la luz roja del semáforo.</li> </ul> <p>La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1383 de 2010 para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> Respecto de las infracciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control de tráfico, sólo serán aplicables si se logra la plena identificación del conductor.</p> <p><b>ARTÍCULO 6º.</b> Adiciónese un parágrafo al artículo 2º de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 2º. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN.</b> Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al 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.</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.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1º.</b> 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 cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento.</p> | <p><b>PARÁGRAFO 2º.</b> Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semi automáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la detección de infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte, (i) en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, (ii) en las estaciones o (iii) a bordo de la flota vehicular de los sistemas de transporte público, sin que se requiera autorización por parte del Gobierno Nacional. Estos sistemas se orientarán exclusivamente a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público, y en todo caso se deberán señalar las zonas vigiladas. Los recursos que se obtengan por la imposición de sanciones por parte de las autoridades de tránsito por circular sin autorización por los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público se podrán destinar en un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial, para financiar la operación del respectivo sistema de transporte público.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3º.</b> Respecto de las infracciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control de tráfico, sólo serán aplicables si se logra la plena identificación del conductor.</p> <p><b>ARTÍCULO 7º. Vigencia y derogaciones.</b> La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.</p> <p><b>III. CONTENIDO Y JUSTIFICACIÓN DE LOS PROYECTOS</b></p> <p><b>1. PROYECTO DE LEY 158 DE 2024 SENADO</b></p> <p>El proyecto del Ley 158 de 2024 Senado tiene un total de 8 artículos:</p> <p>El <b>ARTÍCULO 1</b> establece que el objetivo de la ley es asegurar que los procedimientos de tránsito relacionados con la imposición de comparendos mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, comúnmente conocidos como “foto multas”, sean garantistas, respeten los principios fundamentales de la Constitución Política de Colombia y observen plenamente las normas aplicables para que los comparendos tengan validez legal.</p> <p>El <b>ARTÍCULO 2</b> introduce una modificación en el parágrafo 2 del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) en el siguiente sentido:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>TEXTO VIGENTE</th> <th>MODIFICACIÓN PROPUESTA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>ARTÍCULO 129. DE LOS INFORMES DE TRÁNSITO.</b> Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpaado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza. En el caso de no poder indicar el número de licencia de</td> <td><b>ARTÍCULO 129. DE LOS INFORMES DE TRÁNSITO.</b> Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpaado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza. En el caso de no poder indicar el número de licencia de</td> </tr> </tbody> </table> | TEXTO VIGENTE | MODIFICACIÓN PROPUESTA | <b>ARTÍCULO 129. DE LOS INFORMES DE TRÁNSITO.</b> Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpaado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza. En el caso de no poder indicar el número de licencia de | <b>ARTÍCULO 129. DE LOS INFORMES DE TRÁNSITO.</b> Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpaado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza. En el caso de no poder indicar el número de licencia de |
| TEXTO VIGENTE   | MODIFICACIÓN PROPUESTA   |               |                        |  |  |
| <b>ARTÍCULO 129. DE LOS INFORMES DE TRÁNSITO.</b> Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpaado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza. En el caso de no poder indicar el número de licencia de  | <b>ARTÍCULO 129. DE LOS INFORMES DE TRÁNSITO.</b> Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpaado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza. En el caso de no poder indicar el número de licencia de   |               |                        |  |  |

|  |   |
|--|---|
| <p>conducción del infractor, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción, intentando la notificación al conductor; si no fuere viable identificarlo, se notificará al último propietario registrado del vehículo, para que rinda sus descargos dentro de los siguientes diez (10) días al recibo de la notificación.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo.</p> | <p>conducción del infractor, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción, intentando la notificación al conductor; si no fuere viable identificarlo, se notificará al último propietario registrado del vehículo, para que rinda sus descargos dentro de los siguientes diez (10) días al recibo de la notificación.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del <del>vehículo</del> del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo.</p> |
|--|---|

Sobre el artículo 129 de la Ley 769 de 2002 vigente es importante advertir que el texto original del inciso primero era el siguiente:

**ARTÍCULO 129. DE LOS INFORMES DE TRÁNSITO.** Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpaado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza. En el caso de no poder indicar el número de licencia de conducción del infractor, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción, intentando la notificación al conductor; si no fuere viable identificarlo, se notificará al último propietario registrado del vehículo, para que rinda sus descargos dentro de los siguientes diez (10) días al recibo de la notificación, en caso de no concurrir se impondrá la sanción al propietario registrado del vehículo.

Sin embargo, el aparte tachado fue declarado inexecutable por la Corte Constitucional en la Sentencia C – 530 de 2003 (Magistrado Ponente Eduardo Montealegre Lynett) y el aparte subrayado tiene executibilidad condicionada «en el entendido, que el propietario sólo será llamado a descargos, cuando existan elementos probatorios que permitan inferir que probablemente es el responsable de la infracción».

La propuesta de modificación consiste, entonces, en que las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo, cuando permitan con precisión la identificación únicamente del conductor, no del vehículo. La modificación refuerza el principio de responsabilidad individual al condicionar las sanciones exclusivamente a la identificación del conductor, respetando el debido proceso y en concordancia con precedentes constitucionales.

El **ARTÍCULO 3** del proyecto adiciona un párrafo al artículo 10 de la Ley 2161 de 2021 (Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones) así:

| TEXTO VIGENTE   | MODIFICACIÓN PROPUESTA  |
|---|---|
| <p><b>ARTÍCULO 10. MEDIDAS ANTEVIAJÓN.</b> Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen:</p> <p>a) Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito,</p> <p>b) Habiendo realizado la revisión tecnomecánica en los plazos previstos por la ley,</p> <p>c) Por lugares y en horarios que estén permitidos,</p> <p>d) Sin exceder los límites de velocidad permitidos,</p> <p>e) Respetando la luz roja del semáforo.</p> <p>La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1383 de 2010 para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito.</p> | <p><b>ARTÍCULO 10. MEDIDAS ANTEVIAJÓN.</b> Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen:</p> <p>a) Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito,</p> <p>b) Habiendo realizado la revisión tecnomecánica en los plazos previstos por la ley,</p> <p>c) Por lugares y en horarios que estén permitidos,</p> <p>d) Sin exceder los límites de velocidad permitidos,</p> <p>e) Respetando la luz roja del semáforo.</p> <p>La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1383 de 2010 para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito.</p> <p><b>Parágrafo:</b> Para la aplicación de las sanciones a que haya lugar con ocasión de la comisión de las conductas descritas en los literales c), d) y e) del presente artículo, los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico deberán adecuarse de tal manera que permitan la identificación plena y con precisión del conductor.</p> |

Sobre el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021 cabe mencionar que dicho artículo fue corregido por el artículo 1 del Decreto 998 de 2022<sup>2</sup>.

Se observa, pues, que lo que hace el artículo 10 vigente es establecer unas obligaciones a los propietarios de los vehículos, quienes deben velar por que estos circulen: a) con Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente; b) con revisión tecnomecánica vigente; c) por lugares y en horarios permitidos; d) sin exceder los límites de velocidad establecidos; y e) respetando la luz roja del semáforo. Advertiendo que el incumplimiento de dichas obligaciones dará lugar a la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010<sup>3</sup>, para dichos comportamientos.

<sup>2</sup> El encabezado cambió de «Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen» a «Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen» (Subrayados fuera de texto)

<sup>3</sup> **ARTÍCULO 131. MULTAS.** «Artículo modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010. El nuevo texto es el siguiente:» Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

- (...)
- C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:
- (...)

Sin embargo, la Sentencia C-321 de 2022 (Magistrado Ponente Jorge Enrique Ibáñez Najar) declaró la executibilidad condicionada de los literales c, d y e «bajo el entendido que el propietario del vehículo podrá ser sancionado cuando, al interior del procedimiento administrativo sancionatorio, resulte probado que este, de manera culposa, incurrió en las infracciones de tránsito». Esto significa que la sanción no podrá imponerse de forma automática al propietario por la comisión de estas conductas, a menos que quede probado que actuó sin la debida diligencia o cuidado al permitir que su vehículo incurriera en infracciones como transitar por lugares u horarios no permitidos, exceder los límites de velocidad o irrespetar la luz roja del semáforo.

La propuesta de modificación consiste en introducir un párrafo que dispone que, para la imposición de sanciones relacionadas con estos comportamientos (los correspondientes a los literales c, d y e), los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos utilizados para la detección de infracciones deberán ser capaces de identificar con precisión al conductor del vehículo. Esto implica que dichos dispositivos deberán contar con mecanismos que permitan capturar imágenes claras del conductor o utilizar tecnologías avanzadas que aseguren su identificación plena y precisa. Si no es posible identificar al conductor mediante estos sistemas, no se podrá imponer la sanción.

La propuesta busca, además, incentivar la modernización de los sistemas tecnológicos utilizados para el control del tráfico, con el fin de garantizar mayor precisión y confiabilidad en la detección de infracciones. Esto contribuirá a que las sanciones sean aplicadas únicamente a quienes efectivamente cometieron la infracción y no de manera

- C.14 Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.
- (...)
- C. 29 Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.
- (...)
- C.35 No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado.
- (...)
- D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:
- (...)
- D.2. Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.
- (...)
- D.4 «Literal modificado por el artículo 2 de la Ley 2435 de 2024. El nuevo texto es el siguiente:» No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de «PARE» o un semáforo intermitente en rojo.

automática al propietario del vehículo. Asimismo, fortalece el principio de culpabilidad y el derecho al debido proceso, garantizando que la responsabilidad sea individualizada, de acuerdo con lo dispuesto por la Sentencia C-321 de 2022.

Así, la introducción del párrafo propuesto refuerza la seguridad jurídica y el debido proceso, al exigir que los sistemas tecnológicos identifiquen al conductor infractor con precisión. Esta medida evita la imposición injusta de sanciones al propietario del vehículo y promueve la implementación de tecnologías más modernas y eficientes en el control del tráfico, asegurando un sistema de sanciones más justo, transparente y confiable.

El **ARTÍCULO 4** de la iniciativa adiciona un párrafo 3 al artículo 2 de la ley 1843 de 2017 (Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones), así:

| TEXTO VIGENTE   | MODIFICACIÓN PROPUESTA  |
|---|---|
| <p><b>ARTÍCULO 2o. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN.</b> «Artículo modificado por el artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:» Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al 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.</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.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> 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 cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> «Parágrafo adicionado por el artículo 181 de la Ley 2294 de 2023. El nuevo texto es el siguiente:» Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la detección de infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte, (i) en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, (ii) en las estaciones o (iii) a bordo de la flota vehicular de los sistemas de transporte público, sin que se requiera autorización por parte del Gobierno Nacional. Estos sistemas se orientarán principalmente a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público, y en todo caso se deberán señalar las zonas vigiladas. Los recursos que se obtengan por la imposición de sanciones por parte de las autoridades de tránsito por circular sin autorización por los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público se podrán destinar en un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial, para</p> | <p><b>ARTÍCULO 2o. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN.</b> «Artículo modificado por el artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:» Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al 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.</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.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> 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 cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> «Parágrafo adicionado por el artículo 181 de la Ley 2294 de 2023. El nuevo texto es el siguiente:» Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la detección de infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte, (i) en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, (ii) en las estaciones o (iii) a bordo de la flota vehicular de los sistemas de transporte público, sin que se requiera autorización por parte del Gobierno Nacional. Estos sistemas se orientarán principalmente a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público, y en todo caso se deberán señalar las zonas vigiladas. Los recursos que se obtengan por la imposición de sanciones por parte de las autoridades de tránsito por circular sin autorización por los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público se podrán destinar en un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial, para</p> |

|  |   |
|--|---|
| financiar la operación del respectivo sistema de transporte público.   | financiar la operación del respectivo sistema de transporte público.<br><b>PARÁGRAFO 3º.</b> Para la aplicación de las sanciones a que haya lugar por la comisión de conductas detectadas a través del uso de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico deberán adecuarse de tal manera que permitan la identificación plena y con precisión del conductor. |
| <b>PARÁGRAFO TRANSITORIO.</b> La autorización de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial entrará a operar en un plazo de ciento ochenta (180) días, contados a partir de la entrada en vigencia del presente decreto ley.<br>Las solicitudes de autorización que se presenten durante el período de transición serán tramitadas por el Ministerio de Transporte, hasta su culminación, bajo la normativa vigente al momento de su radicación. |   |

El artículo 2 de la Ley 1843 de 2017 vigente, modificado por el artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019, establece los criterios técnicos y administrativos que deben cumplirse para la instalación y puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos destinados a la detección de presuntas infracciones de tránsito.

Por un lado, todo sistema de detección de infracciones debe cumplir con los criterios técnicos que definan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, lo cual significa que estas entidades son las responsables de garantizar que dichos sistemas operen de manera segura, precisa y adecuada.

Por otro lado, se establece que, antes de instalar cualquier sistema, se debe obtener la autorización previa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Esta autorización se otorga con base en la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Además de los criterios y autorizaciones establecidos en el cuerpo del artículo, el artículo 2 contiene dos parágrafos que desarrollan aspectos complementarios sobre la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito. El parágrafo 1 establece que toda autorización otorgada para la instalación de estos sistemas tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha en que se otorga; y el parágrafo 2 permite que las autoridades de tránsito instalen o habiliten sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos sin requerir autorización del Gobierno Nacional en ciertas infraestructuras específicas: (i) en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, (ii) en las estaciones de los sistemas de transporte público o (iii) a bordo de la flota vehicular de dichos sistemas.

El artículo 3 que se propone adicional establece un requisito adicional para la aplicación de sanciones derivadas de conductas detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o el control

del tráfico. Este parágrafo señala que dichos sistemas deben estar adecuados de tal manera que permitan la identificación plena y precisa del conductor infractor. En otras palabras, no basta con identificar el vehículo implicado en la infracción; la sanción solo podrá aplicarse si se logra individualizar al conductor que cometió la falta. De esta forma, la propuesta busca asegurar que la responsabilidad recaiga únicamente sobre la persona que realmente cometió la infracción, evitando que los propietarios de los vehículos sean sancionados de manera automática cuando no conducían el vehículo en el momento de la infracción. En este sentido, el parágrafo 3 propuesto refuerza el cumplimiento del debido proceso y la responsabilidad individual, garantizando que los procedimientos sancionatorios se ajusten a los principios constitucionales.

El **ARTÍCULO 5** del proyecto modifica el inciso segundo del artículo 8 de la ley 1843 de 2017, así:

| TEXTO VIGENTE   | MODIFICACIÓN PROPUESTA   |
|---|--|
| <b>ARTÍCULO 8o.</b> Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación:<br><br>El envío se hará por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo.<br><br>Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción con ayudas tecnológicas se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito. | <b>ARTÍCULO 8o.</b> Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación:<br><br>El envío se hará por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por <del>aviso</del> de la orden de comparendo de conformidad con lo establecido en los artículos 291 a 297 del Código General del Proceso, en concordancia con lo dispuesto en el capítulo V de la ley 1437 de 2011. Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, so pena de ser declaradas nulas de forma automática y de pleno derecho por violación al derecho fundamental al debido proceso, con la simple solicitud del peticionario afectado.<br><br>Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción con ayudas tecnológicas se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito. |
| <b>PARÁGRAFO 1o.</b> «Parágrafo INEXEQUIBLE»  | <b>PARÁGRAFO 1o.</b> «Parágrafo INEXEQUIBLE»   |
| <b>PARÁGRAFO 2o.</b> 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.   | <b>PARÁGRAFO 2o.</b> 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.  |
| <b>PARÁGRAFO 3o.</b> Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro   | <b>PARÁGRAFO 3o.</b> Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro  |

|   |   |
|---|---|
| Único Nacional de Tránsito (RUNT), no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso. La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información:<br>a) Dirección de notificación;<br>b) Número telefónico de contacto;<br>c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte. | Único Nacional de Tránsito (RUNT), no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso. La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información:<br>a) Dirección de notificación;<br>b) Número telefónico de contacto;<br>c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte. |
|---|---|

El inciso segundo del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017 regula el procedimiento que debe seguir la autoridad de tránsito cuando se detecta una infracción mediante sistemas de ayudas tecnológicas, como cámaras o dispositivos automáticos. Este inciso establece que, una vez validada la infracción, la notificación del comparendo debe enviarse por correo físico y/o correo electrónico, a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo. Esta notificación debe dirigirse al propietario del vehículo y, en caso de que se trate de un vehículo de servicio público, también a la empresa a la cual está vinculado. Si no es posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), la autoridad debe realizar la notificación mediante aviso, de conformidad con las normas establecidas en el Código General del Proceso.

La modificación propuesta en el artículo 5 del proyecto mantiene en esencia el procedimiento de notificación, pero introduce un ajuste significativo al procedimiento cuando no se logra identificar al propietario. El texto modificado precisa que la notificación de la orden de comparendo debe realizarse de conformidad con los artículos 291 a 297 del Código General del Proceso y en concordancia con el Capítulo V de la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo)<sup>4</sup>. Además, se establece una consecuencia directa frente al incumplimiento de este procedimiento: si la autoridad no realiza la notificación conforme a estas normas, el comparendo será declarado nulo de forma automática y de pleno derecho, con la simple solicitud del peticionario afectado, al considerar que se vulnera el derecho fundamental al debido proceso.

El **ARTÍCULO 6** adiciona un tercer inciso al artículo 3 de la ley 1843 de 2017, así:

| TEXTO VIGENTE  | MODIFICACIÓN PROPUESTA   |
|--|--|
| <b>ARTÍCULO 3o. AUTORIDAD COMPETENTE PARA LA VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS TÉCNICOS.</b> La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá como función:<br><br>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 | <b>ARTÍCULO 3o. AUTORIDAD COMPETENTE PARA LA VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS TÉCNICOS.</b> La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá como función:<br><br>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 |

<sup>4</sup> Capítulo V: Publicaciones, citaciones, comunicaciones y notificaciones, del Título III: Procedimiento Administrativo General.

|  |  |
|--|--|
| 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.<br><br>La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá la facultad de suspender de forma inmediata y por el término que dure su investigación, la operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico, cuando de oficio o a petición de parte se encuentre que están operando de forma indebida o sin el lleno de los requisitos. | 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.<br><br>La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá la facultad de suspender de forma inmediata y por el término que dure su investigación, la operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico, cuando de oficio o a petición de parte se encuentre que están operando de forma indebida o sin el lleno de los requisitos. |
|--|--|

El artículo 3 de la Ley 1843 de 2017 establece las competencias de la Superintendencia de Transportes para verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en relación con la operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos utilizados para la detección de infracciones de tránsito. El texto vigente faculta a la Superintendencia para adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones de verificación con el fin de constatar el cumplimiento de dichos criterios. En caso de encontrar incumplimientos por parte de las autoridades de tránsito, la Superintendencia está habilitada para iniciar una investigación que puede concluir con la suspensión de las ayudas tecnológicas hasta que se ajusten a los criterios técnicos establecidos.

La modificación propuesta en el artículo 6 del proyecto mantiene el contenido actual, pero adiciona un tercer inciso que amplía las facultades de la Superintendencia. En esta modificación, se otorga a la Superintendencia de Transporte la facultad de suspender de forma inmediata la operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos utilizados para la detección de infracciones o el control del tráfico. Esta suspensión procede durante el tiempo que dure la investigación, cuando, de oficio o a petición de parte, se determine que los sistemas están operando de manera indebida o sin cumplir con los requisitos exigidos por la normativa vigente.

En esencia, el nuevo inciso fortalece las competencias de la Superintendencia, al permitirle tomar medidas preventivas inmediatas que eviten el funcionamiento de sistemas irregulares mientras se verifica su conformidad con los criterios técnicos y legales. Esta medida busca garantizar la adecuada operación de los sistemas tecnológicos y proteger los derechos de los ciudadanos frente a posibles irregularidades, asegurando que las sanciones derivadas de estos dispositivos se basen en un funcionamiento transparente y ajustado a la ley.

El **ARTÍCULO 7** establece una prohibición clara respecto al uso de bienes públicos o bienes de uso público para la instalación de artefactos o aparatos utilizados en la

<sup>5</sup> El artículo 1 del Decreto 2409 de 2018 establece:

**ARTÍCULO 1o. DENOMINACIÓN.** La Superintendencia de Puertos y Transporte se denominará en adelante la Superintendencia de Transporte. Todas aquellas referencias legales o reglamentarias de la Superintendencia de Puertos y Transporte se entenderán hechas a la Superintendencia de Transporte.

imposición de foto comparendos. La norma obliga a los propietarios u operadores de estos sistemas de foto detección a buscar alternativas en bienes privados para su instalación.

Esto implica que, en lugar de utilizar bienes públicos (como vías, parques o espacios pertenecientes al Estado), los responsables de estos sistemas deberán recurrir a propiedades privadas, cumpliendo con las obligaciones legales derivadas, como el pago previo correspondiente por concepto de servidumbre o arrendamiento.

La disposición tiene como propósito garantizar que los bienes públicos no sean utilizados para fines comerciales o administrativos de terceros sin una contraprestación adecuada o sin respetar su naturaleza pública y su función social. Además, promueve la utilización de bienes privados mediante acuerdos formales que aseguren una compensación económica por su uso.

El **ARTÍCULO 8** corresponde a la vigencia, la cual inicia a partir de la promulgación de la ley; y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

**2. PROYECTO DE LEY 220 DE 2024 SENADO**

El Proyecto de Ley 220 de 2024 Senado tiene 7 artículos:

El **ARTÍCULO 1** define el propósito central del proyecto de ley: garantizar que los sistemas tecnológicos utilizados para detectar infracciones de tránsito operen de manera que puedan identificar al conductor infractor con plena certeza y precisión.

Esta disposición surge como una necesidad para corregir los problemas derivados del uso de sistemas automáticos que, en muchas ocasiones, sancionan al propietario del vehículo en lugar de identificar al verdadero responsable de la infracción. La norma pone en el centro el principio de responsabilidad individual, conforme a lo estipulado en la Constitución Política de Colombia y a los pronunciamientos de la Corte Constitucional.

El **ARTÍCULO 2** propone modificar el parágrafo 2 del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, así:

| TEXTO VIGENTE   | MODIFICACIÓN PROPUESTA  |
|---|---|
| <b>ARTÍCULO 129. DE LOS INFORMES DE TRÁNSITO.</b> Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpaado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza. En el caso de no poder indicar el número de licencia de conducción del infractor, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción, intentando la notificación al conductor; si no fuere viable identificarlo, se notificará al último propietario registrado del vehículo, para que rinda sus descargos dentro de los siguientes diez (10) días al recibo de la notificación. | <b>ARTÍCULO 129. DE LOS INFORMES DE TRÁNSITO.</b> Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpaado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza. En el caso de no poder indicar el número de licencia de conducción del infractor, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción, intentando la notificación al conductor; si no fuere viable identificarlo, se notificará al último propietario registrado del vehículo, para que rinda sus descargos dentro de los siguientes diez (10) días al recibo de la notificación. |

|   |   |
|---|---|
| <b>PARÁGRAFO 1o.</b> Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción.  | <b>PARÁGRAFO 1o.</b> Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción.  |
| <b>PARÁGRAFO 2o.</b> Las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo. | <b>PARÁGRAFO 2o.</b> Las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la plena identificación del vehículo o del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo. |

En este punto, téngase en cuenta lo dicho en el acápite anterior sobre el artículo 129 de la Ley 769 de 2002 vigente.

Se observa que la modificación propuesta es prácticamente igual a la formulada en el artículo 2 del Proyecto de Ley 158 de 2024 Senado; en el sentido de establecer que las pruebas obtenidas mediante ayudas tecnológicas solo serán válidas si permiten la plena identificación del conductor infractor.

El **ARTÍCULO 3** propone modificar el artículo 1 de la Ley 1843 de 2017, así:

| TEXTO VIGENTE   | MODIFICACIÓN PROPUESTA  |
|---|---|
| <b>ARTÍCULO 1o. OBJETO.</b> La presente ley tiene por objeto regular la instalación, adecuada señalización, puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones.   | <b>ARTÍCULO 1o. OBJETO.</b> La presente ley tiene por objeto regular la instalación, adecuada señalización, puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones.   |
| Se entenderá por sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos a todas las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, de que trata el parágrafo 2o del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre. | Se entenderá por sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos a todas las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, de que trata el parágrafo 2o del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre. |

El artículo 1 de la Ley 1843 de 2017 establece que el objeto de la ley es regular la instalación, adecuada señalización y puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico. Asimismo, define qué se entiende por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, señalando que comprenden todas las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, de acuerdo con lo establecido en el parágrafo 2 del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre).

La modificación propuesta mantiene el objeto de la ley; sin embargo, ajusta la definición de qué se entiende por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, al precisar que son los que permitan con precisión la identificación del conductor, eliminando la referencia a la identificación del vehículo.

En el **ARTÍCULO 4** se propone modificar el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, así:

|   |
|---|
| administrado, priorizando la presunción de inocencia del recurrente cuando este comparezca. |
|---|

El artículo 8 de la Ley 1843 de 2017 vigente establece el procedimiento que debe seguir la autoridad de tránsito ante una infracción detectada por sistemas de ayudas tecnológicas. La norma dispone que la notificación de comparendos debe enviarse por correo y/o correo electrónico dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo, utilizando una empresa de correos legalmente constituida. Si no es posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la notificación se realiza por aviso. El propietario del vehículo debe presentarse ante la autoridad competente dentro de los once (11) días hábiles contados a partir del recibo del comparendo, en la última dirección registrada en el RUNT. La norma también asigna la responsabilidad de actualizar la información de notificación al propietario del vehículo, incluyendo dirección, teléfono y correo electrónico. Adicionalmente, se faculta a los organismos de tránsito para suscribir contratos con entidades públicas o privadas con el fin de facilitar el recaudo y cobro de multas, en aplicación de los principios de celeridad y eficiencia.

A diferencia de lo propuesto en el artículo 5 del Proyecto de ley 158 de 2024 Senado<sup>6</sup>, la modificación aquí propuesta al artículo 8 mantiene el procedimiento general, pero introduce otros cambios. En primer lugar, se precisa que la notificación por correo deberá hacerse por correo certificado. Además, se incorpora la plena identificación del infractor mediante sistemas tecnológicos como requisito previo para proceder con la notificación al propietario del vehículo. Esto responde al principio de responsabilidad individual, asegurando que la sanción recaiga sobre quien cometió la infracción. Asimismo, el plazo para presentarse ante la autoridad de tránsito se amplía de once (11) a veinte (20) días hábiles, otorgando al infractor más tiempo para ejercer su derecho de defensa y comparecer ante la autoridad competente.

Los párrafos 2 y 3 vigentes pasarían a ser párrafos 1 y 2 respectivamente, esto, atendiendo a que el parágrafo 1 del texto vigente fue declarado inexecutable por la Corte Constitucional mediante Sentencia C – 038 de 2020 (Magistrado Ponente Alejandro Linares Cantillo). La modificación también agrega un parágrafo 3, que introduce una garantía adicional en casos de duda sobre la interpretación de las imágenes capturadas por los sistemas tecnológicos. Si existe duda razonable debido a la coexistencia o superposición de vehículos u otros actores viales en la imagen capturada, no habrá lugar a la imposición del comparendo. En caso de que la autoridad proceda con la sanción, se deberá aplicar el principio de in dubio pro administrado, lo que significa que, ante la duda, se priorizará la presunción de inocencia del infractor cuando este comparezca.

<sup>6</sup> «El texto modificado precisa que la notificación de la orden de comparendo debe realizarse de conformidad con los artículos 291 a 297 del Código General del Proceso y en concordancia con el Capítulo V de la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo). Además, se establece una consecuencia directa frente al incumplimiento de este procedimiento: si la autoridad no realiza la notificación conforme a estas normas, el comparendo será declarado nulo de forma automática y de pleno derecho, con la simple solicitud del peticionario afectado, al considerar que se vulnera el derecho fundamental al debido proceso.»

| TEXTO VIGENTE   | MODIFICACIÓN PROPUESTA   |
|---|--|
| <b>ARTÍCULO 8o.</b> Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación.<br><br>El envío se hará por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo.<br><br>Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción con ayudas tecnológicas se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito. | <b>ARTÍCULO 8o.</b> Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación.<br><br>El envío 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, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo.<br><br>Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción y la plena identificación del infractor con ayudas tecnológicas se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los <del>once (11)</del> veinte (20) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito. |
| <b>PARÁGRAFO 1o.</b> «Parágrafo INEQUILIBRO»  | <b>PARÁGRAFO 1o.</b> «Parágrafo INEQUILIBRO»   |
| <b>PARÁGRAFO 2o.</b> 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.   | <b>PARÁGRAFO 2o.</b> 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.  |
| <b>PARÁGRAFO 3o.</b> Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificación en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso. La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información:<br><br>a) Dirección de notificación;<br><br>b) Número telefónico de contacto;<br><br>c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.   | <b>PARÁGRAFO 3o.</b> Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificación en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso. La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información:<br><br>a) Dirección de notificación;<br><br>b) Número telefónico de contacto;<br><br>c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.<br><br><b>Parágrafo 3º.</b> En casos donde exista duda razonable debido a la coexistencia o superposición de vehículos u otros actores viales en la imagen capturada por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, que pueda generar diversas interpretaciones, no habrá lugar a la imposición del comparendo establecido en el artículo 129 de la Ley 769 de 2002. En los casos donde se realice la imposición del comparendo, la autoridad de tránsito deberá aplicar el principio de in dubio pro  |

Esta modificación fortalece el debido proceso y protege los derechos de los ciudadanos, al exigir mayor precisión y certeza en la aplicación de sanciones derivadas de ayudas tecnológicas. Además, el ajuste del plazo para comparecer y la inclusión de mecanismos frente a dudas razonables refuerzan la transparencia y la equidad del procedimiento sancionatorio.

El ARTÍCULO 5 del proyecto adiciona un párrafo al artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, así:

Table with 2 columns: TEXTO VIGENTE and MODIFICACIÓN PROPUESTA. It details changes to Article 10 regarding vehicle safety and identification requirements.

En este punto, téngase en cuenta lo dicho en el acápite anterior sobre el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021 vigente.

A diferencia de la modificación propuesta en el artículo 3 del Proyecto de Ley 158 de 2024 Senado7, que se limita a las obligaciones descritas en los literales c, d y e, esta modificación

7 Sin embargo, la Sentencia C-321 de 2022 (Magistrado Ponente Jorge Enrique Ibáñez Najari) declaró la exequibilidad condicionada de los literales c, d y e...

La propuesta de modificación consiste en introducir un párrafo que dispone que, para la imposición de sanciones relacionadas con estos comportamientos, los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos utilizados para la detección de infracciones deberán ser capaces de identificar con precisión al conductor del vehículo...

implica que, para la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito8, modificado por la Ley 1383 de 2010, respecto de todos los comportamientos descritos en los literales del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, la utilización de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico solo será aplicable si se logra la plena identificación del conductor.

De esta manera, la modificación propuesta no solo asegura que las sanciones sean aplicadas de forma justa y acorde con el principio de responsabilidad individual, sino que también garantiza el respeto al debido proceso y a la presunción de inocencia. Al exigir la plena identificación del conductor, se elimina la posibilidad de sanciones arbitrarias o erróneas derivadas de la simple identificación del vehículo, lo cual contribuye a una mayor confianza ciudadana en los sistemas de control del tráfico. Además, esta disposición impulsa la modernización y precisión de los sistemas tecnológicos utilizados.

El ARTÍCULO 6 de la iniciativa modifica el párrafo 2 y adiciona un párrafo 3 al artículo 2 de la ley 1843 de 2017, así:

Table with 2 columns: TEXTO VIGENTE and MODIFICACIÓN PROPUESTA. It details changes to Article 2 regarding vehicle identification and system requirements.

identificación plena y precisa. Si no es posible identificar al conductor mediante estos sistemas, no se podrá imponer la sanción al propietario, salvo que, dentro del procedimiento administrativo sancionatorio, se demuestre que este incurrió en culpa».

8 Remítirse a la nota al pie 3.

IV. CIRCUNSTANCIAS O EVENTOS QUE PODRÍAN GENERAR UN CONFLICTO DE INTERÉS

El inciso primero del artículo 291 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, dispone:

ARTÍCULO 291. DECLARACIÓN DE IMPEDIMENTO. «Artículo modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:» 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 al 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.

A su vez, el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, regula el régimen de conflicto de interés de los congresistas en los siguientes términos:

ARTÍCULO 286. RÉGIMEN DE CONFLICTO DE INTERÉS DE LOS CONGRESISTAS. «Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:» Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

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

Table with 2 columns: TEXTO VIGENTE and MODIFICACIÓN PROPUESTA. It details changes to Article 291 regarding conflict of interest and system orientation.

Sobre el artículo 2 de la Ley 1843 de 2017 vigente téngase en cuenta lo dicho en el acápite anterior.

Se propone una modificación al párrafo 2, que permite a las autoridades de tránsito instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos sin requerir autorización del Gobierno Nacional en ciertas infraestructuras específicas, en el sentido de que estos sistemas se orienten exclusivamente a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público. De esta manera, se pasa de una destinación principalmente encaminada a dicho objetivo a una dirigida únicamente a ese propósito.

En cuanto al contenido del nuevo párrafo 3 del referido artículo, se observa que es muy similar al propuesto en el artículo 4 del Proyecto de Ley 158 de 2024 Senado. No obstante, mientras dicho proyecto establece que los sistemas tecnológicos deberán adecuarse para permitir la identificación plena y precisa del conductor como requisito para imponer sanciones, el texto aquí propuesto condiciona su imposición a que dicha identificación se logre efectivamente, sin exigir explícitamente la adaptación de los sistemas.

Finalmente, el ARTÍCULO 7, al igual que el artículo 8 DEL Proyecto de Ley 158 de 2024 Senado, corresponde a la vigencia, la cual inicia a partir de la promulgación de la ley; y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

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) <Literal INEXEQUIBLE>

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.

**PARÁGRAFO 10.** Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los congresistas cuando por razones de conciencia se quieren apartar de la discusión y votación del proyecto.

**PARÁGRAFO 20.** Cuando se trate de funciones judiciales, disciplinarias o fiscales de los congresistas, sobre conflicto de interés se aplicará la norma especial que rige ese tipo de investigación.

**PARÁGRAFO 30.** Igualmente se aplicará el régimen de conflicto de intereses para todos y cada uno de los actores que presenten, discutan o participen de cualquier iniciativa legislativa, conforme al artículo 140 de la Ley 5 de 1992.

Sobre el particular, debe tenerse en cuenta lo indicado por el Consejo de Estado en Sentencia 02830 de 16 de julio de 2019 (M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio), en la cual manifestó:

No cualquier interés configura la causal de desinversión en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concorra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna.

Por lo anterior, se estima que el proyecto de ley que se someterá a consideración de la Comisión Sexta de Senado no genera conflictos de interés para su discusión y votación, toda vez que se trata de un proyecto de carácter general que no crea un beneficio particular, actual y directo. **No obstante, cabe precisar que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación de la presente iniciativa no exime al congresista de identificar causales en las que pueda estar inmerso.**

**para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.** A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo. Con ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso.

Pero, además, el Ministerio podría decidir no intervenir en el trámite de un proyecto de ley que genere impacto fiscal o simplemente desatender el trámite de los proyectos. Ello podría conducir a que el proyecto fuera aprobado sin haberse escuchado la posición del Ministerio y sin conocer de manera certera si el proyecto se adecua a las exigencias macroeconómicas establecidas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo. En realidad, esta situación ya se presentó en el caso analizado en la Sentencia C-874 de 2005 – atrás reseñada – y el Presidente de la República objetó el proyecto por cuanto el Ministerio de Hacienda no había conceptuado acerca de la iniciativa legal. Sin embargo, como se recordó, en aquella ocasión la Corte manifestó que la omisión del Ministerio de Hacienda no afectaba la validez del proceso legislativo

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

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda. **Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experiencia en materia económica.** Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.

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

(Subrayado y negrita fuera de texto)

**V. IMPACTO FISCAL**

El artículo 7 de la Ley 819 de 2003 dispone:

**ARTÍCULO 70. ANÁLISIS DEL IMPACTO FISCAL DE LAS NORMAS.** En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las peticiones de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.

Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces.

Ahora bien, para la interpretación del artículo transcrito debe tenerse en cuenta lo dispuesto por la Corte Constitucional en la Sentencia C-502-07 de 4 de julio de 2007 (M. P. Manuel José Cepeda Espinosa); providencia en la cual se señaló:

35. Ciertamente, dadas las condiciones actuales en que se desempeña el Congreso de la República, admitir que el art. 7º de la Ley 819 de 2003 constituye un requisito de trámite, que crea una carga adicional y exclusiva sobre el Congreso en la formación de los proyectos de ley, significa, en la práctica, cercenar considerablemente la facultad del Congreso para legislar y concederle al Ministerio de Hacienda una especie de poder de veto sobre los proyectos de ley.

Por una parte, los requisitos contenidos en el artículo presuponen que los congresistas – o las bancadas – tengan los conocimientos y herramientas suficientes para estimar los costos fiscales de una iniciativa legal, para determinar la fuente con la que podrían financiarse y para valorar sus proyectos frente al Marco Fiscal de Mediano Plazo. En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.

Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. **El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios**

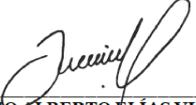
Así, atendiendo a la interpretación de la Corte Constitucional, una copia de la presente ponencia será remitida al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para efectos de que se emita, por parte de esa carter, un concepto sobre el texto propuesto para primer debate y se pronuncie sobre sus aspectos e implicaciones fiscales.

**VI. PLIEGO DE MODIFICACIONES**

| CONTENIDO SUSTANCIAL       | PROYECTO DE LEY 158 DE 2024 SENADO  | PROYECTO DE LEY 220 DE 2024 SENADO  | ANÁLISIS COMPARATIVO   | TEXTO UNIFICADO PROPUESTO  |
|----------------------------|---|---|--|--|
| <b>Título del Proyecto</b> | POR LA CUAL SE CONDICIONAN LAS FOTOMULTAS A LA IDENTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR INFRACTOR Y NO DE QUIEN APAREZCA COMO PROPIETARIO DEL VEHÍCULO. SE ESTABLECE UNA CORRECTA NOTIFICACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES  | POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULAN LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES (SAST) A LA PLENA IDENTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR INFRACTOR Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES                              | Ambos títulos describen que lo que se busca es evitar que se sancione injustamente a propietarios de vehículos cuando las infracciones de tránsito son detectadas a través de medios tecnológicos. El PL 158 se enfoca en las fotomultas, condicionándolas a la identificación del conductor infractor para su procedencia y hace mención en la correcta notificación. Por su parte, el PL 220 se refiere a sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (SAST), indicando que el proyecto los regula, en lo relacionado con la plena identificación del conductor infractor. | Por la cual se regulan aspectos relacionados con la imposición de comparendos por infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones   |
| <b>Objeto</b>              | Artículo 1º. Objeto. A través de la presente ley se busca que los procedimientos de tránsito establecidos para imponer comparendos mediante el uso de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico o más comúnmente conocidos como "foto multas", sean completamente | <b>ARTÍCULO 1º. Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto regular los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (SAST), entendiéndose que se debe identificar plenamente al conductor infractor. | El objeto en el PL 158 se centra en que la imposición de comparendos a través de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (SAST) se adecue a principios constitucionales (especialmente el debido proceso) para su validez. Por su parte, en el PL 220 el objeto el objeto se   | <b>ARTÍCULO 1. OBJETO.</b> La presente ley tiene por objeto regular la imposición de comparendos por infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico; garantizando el debido proceso, condicionándolos a la plena identificación del conductor infractor. |

|  |  |   |   |  |   |  |   |  |  |
|--|--|---|---|--|---|--|---|--|--|
|  | <p>garantistas y se adecúan a los principios fundamentales en nuestra Constitución Política, respetándolos de manera prevalente y con plena observancia de los procedimientos normativos para su total validez.</p>  |   | <p>plantea en términos de regular los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (SAST), especificando que estos deben identificar plenamente al conductor infractor.</p> <p>Ambos proyectos comparten el objetivo de asegurar procedimientos para la imposición de comparendos que respeten el debido proceso, especialmente el principio de presunción de inocencia, al condicionar su procedibilidad a la plena identificación del conductor infractor.</p>   |  | <p>notificará al último propietario registrado del vehículo, para que rinda sus descargos dentro de los siguientes diez (10) días al recibo de la notificación.</p> <p>PARÁGRAFO 1°. Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción.</p> <p>PARÁGRAFO 2°. Las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la plena identificación del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo.</p> |  | <p>PARÁGRAFO 2°. Las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la plena identificación del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo.</p>  |  |  |
| <p><b>Modificación al artículo 129 de la Ley 769 de 2002</b></p> | <p><b>Artículo 2°.</b> Modifíquese el parágrafo 2° del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará con el siguiente tenor:</p> <p>ARTÍCULO 129. DE LOS INFORMES DE TRÁNSITO. Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducir, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpaado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza. En el caso de no poder indicar el número de licencia de conducción del infractor, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción, intentando la notificación al conductor, si no fuera viable identificarlo, se</p>  | <p><b>Artículo 2°.</b> Modifíquese el Parágrafo 2°, del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 129. DE LOS INFORMES DE TRÁNSITO. Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducir, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpaado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza. En el caso de no poder indicar el número de licencia de conducción del infractor, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción, intentando la notificación al conductor, si no fuera viable identificarlo, se</p>   | <p>Ambos proyectos modifican el parágrafo 2° del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 para establecer que las ayudas tecnológicas, como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura, son prueba válida para imponer comparendos. La diferencia entre los dos textos radica en el nivel de exigencia sobre la identificación del conductor. En el texto del PL 158 quedaría "identificación del conductor", mientras que en el PL 220, "plena identificación del conductor", lo cual exige un mayor grado de certeza en la prueba presentada para proceder con el comparendo.</p>   | <p><b>ARTÍCULO 2. PRUEBA DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO MEDIANTE AYUDAS TECNOLÓGICAS.</b> Modifíquese el Parágrafo 2° del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p><b>PARÁGRAFO 2°.</b> Las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la plena identificación del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo.</p>  | <p><b>Modificación al artículo 1 de la Ley 1843 de 2017</b></p>   | <p>El PL 158 no modifica el artículo 1 de la Ley 1843 de 2017.</p>   | <p><b>ARTÍCULO 3°.</b> Modifíquese artículo 1° de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 1°. OBJETO.</b> La presente ley tiene por objeto regular la instalación, adecuada señalización, puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones.</p> <p>Se entenderá por sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos a todas las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del conductor, de que trata</p>  | <p>La modificación propuesta mantiene el objeto de la ley; sin embargo, ajusta la definición de qué se entiende por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, al precisar que son los que permiten con precisión la identificación del conductor, eliminando la referencia a la identificación del vehículo.</p>  | <p><b>ARTÍCULO 3°. SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS.</b> Modifíquese artículo 1° de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 1°. OBJETO.</b> La presente ley tiene por objeto regular la instalación, adecuada señalización, puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones.</p> <p>Se entenderá por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos a todas las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del conductor, de que trata el parágrafo 2o del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre.</p> |
| <p><b>Modificación al artículo 2 de la Ley 1843 de 2017</b></p>  | <p><b>Artículo 4°.</b> Adiciónese un parágrafo 3° al artículo 2 de la Ley 1843 de 2017, el cual será del siguiente tenor:</p> <p><b>ARTÍCULO 2°. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN.</b> Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al 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.</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.</p> <p>La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>(...)</p> | <p>el parágrafo 2o del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 Código de Tránsito Terrestre.</p> <p><b>Artículo 6°.</b> Adiciónese un parágrafo 2° al artículo 2° de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 2°. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN.</b> Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al 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.</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.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1°.</b> Toda autorización otorgada en Colombia</p> | <p>En el PL 158 se propone adicionar un parágrafo 3 al artículo 2 de la Ley 1843 de 2017. Este nuevo parágrafo establece un requisito adicional para la aplicación de sanciones derivadas de conductas detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o el control del tráfico. Este parágrafo señala que dichos sistemas deben estar adecuados de tal manera que permitan la identificación plena y precisa del conductor infractor. En otras palabras, no basta con identificar el vehículo implicado en la infracción; la sanción solo podrá aplicarse si se logra individualizar al conductor que cometió la falta.</p> <p>Por su parte, en el PL 220 se propone una modificación al parágrafo 2 (que permite a las autoridades de tránsito instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos sin requerir autorización del Gobierno Nacional en ciertas infraestructuras específicas) en el sentido de que estos sistemas se orienten exclusivamente a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público. De esta manera, se pasa de una destinación principalmente encaminada a dicho objeto a una dirigida</p> | <p><b>ARTÍCULO 4. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN, OPERACIÓN Y DETECCIÓN DE INFRACCIONES MEDIANTE SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS.</b> Modifíquese el artículo 2° de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 2o. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN.</b> Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al 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.</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.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> 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 cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la detección de infracciones en la infraestructura de los</p> |   | <p>para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de su otorgamiento.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2°.</b> Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al 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.</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.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la detección de infracciones en la infraestructura de los</p> | <p>únicamente a ese propósito.</p> <p>En cuanto al contenido del nuevo parágrafo 3 del referido artículo, se observa que es muy similar al propuesto en el artículo 4 del PL 158. No obstante, mientras dicho texto establece que los sistemas tecnológicos deberán adecuarse para permitir la identificación plena y precisa del conductor como requisito para la detección de infracciones o control del tráfico, el texto propuesto en el PL 220 condiciona su imposición a que dicha identificación se logre efectivamente, sin exigir explícitamente la adaptación de los sistemas.</p> <p>Los recursos que se obtengan por la imposición de sanciones por parte de las autoridades de tránsito por circular sin autorización por los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público se podrán destinar en un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial, para financiar la operación del respectivo sistema de transporte público.</p> | <p>sistemas de transporte, (i) en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, (ii) en las estaciones o (iii) a bordo de la flota vehicular de los sistemas de transporte público, sin que se requiera autorización por parte del Gobierno Nacional. Estos sistemas se orientarán exclusivamente a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público y en todo caso se deberán señalar las zonas vigiladas. Los recursos que se obtengan por la imposición de sanciones por parte de las autoridades de tránsito por circular sin autorización por los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público se podrán destinar en un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial, para financiar la operación del respectivo sistema de transporte público.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3o.</b> Las sanciones derivadas de las infracciones detectadas a través de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico solo serán aplicables si dichos sistemas permiten la identificación plena y precisa del conductor. Las autoridades y responsables de la operación de estos sistemas deberán garantizar su adecuación técnica para cumplir esta condición.</p> |  |

|  |  |   |  |  |   |   |
|--|--|---|--|--|---|---|
| <p><b>PARÁGRAFO 3°:</b> Para la aplicación de las sanciones a que haya lugar por la comisión de conductas detectadas a través del uso de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de control del tráfico deberán adecuarse de tal manera que permitan la identificación plena y con precisión del conductor.</p>  | <p><b>PARÁGRAFO 3°:</b> Respecto de las infracciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control de tráfico, sólo serán aplicables si se logra la plena identificación del conductor.</p>   | <p>El artículo 3 de la Ley 1843 de 2017 establece las competencias de la Superintendencia de Transporte para verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en relación con la operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos utilizados para la detección de infracciones de tránsito. El texto vigente faculta a la Superintendencia para adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones de verificación con el fin de constatar el cumplimiento de dichos criterios. En caso de encontrar incumplimientos por parte de las autoridades de tránsito, la Superintendencia está habilitada para iniciar una investigación que puede concluir con la suspensión de las ayudas tecnológicas hasta tanto cumplan los criterios técnicos definidos.</p>  | <p><b>ARTÍCULO 5. SUSPENSIÓN DE MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES O CONTROL DEL TRÁFICO POR INCUMPLIMIENTO DE CRITERIOS TÉCNICOS.</b> Modifíquese el artículo 3 de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 3o. AUTORIDAD COMPETENTE PARA LA VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS TÉCNICOS.</b> La Superintendencia de Transporte tendrá la función de 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 Nacional de Seguridad Vial. En caso de encontrar posibles incumplimientos, ordenará la suspensión preventiva de la operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico, mientras se adelanta la investigación correspondiente. Si al término de la investigación se confirma el incumplimiento, la suspensión se mantendrá hasta que los</p>  | <p><b>La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá la facultad de suspender de forma inmediata y por el término que dure su investigación, la operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico, cuando de oficio o a petición de parte se operando de forma indebida o sin el lleno de los requisitos.</b></p>   | <p>La modificación propuesta en el artículo 6 del PL 158 mantiene el contenido actual, pero adiciona un tercer inciso que amplía las facultades de la Superintendencia. En esta modificación, se otorga a la Superintendencia de Transporte la facultad de suspender de forma inmediata la operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos utilizados para la detección de infracciones o el control del tráfico. Esta suspensión procede durante el tiempo que dure la investigación, cuando de oficio o a petición de parte, se determine que los sistemas están operando de manera indebida o sin cumplir con los requisitos exigidos por la normativa vigente.</p>   | <p>sistemas cumplan con los criterios técnicos definidos.</p>   |
| <p><b>Modificación al artículo 3 de la Ley 1843 de 2017</b></p> <p><b>Artículo 6°:</b> Adiciónese un inciso tercero al artículo 3 de la ley 1843 de 2017, el cual será del siguiente tenor.</p> <p><b>ARTÍCULO 3°. AUTORIDAD COMPETENTE PARA LA VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS TÉCNICOS.</b> La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá como función:</p> <p>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.</p> | <p>El PL 220 no modifica el artículo 3 de la Ley 1843 de 2017.</p>   | <p>El artículo 3 de la Ley 1843 de 2017 establece las competencias de la Superintendencia de Transporte para verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en relación con la operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos utilizados para la detección de infracciones de tránsito. El texto vigente faculta a la Superintendencia para adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones de verificación con el fin de constatar el cumplimiento de dichos criterios. En caso de encontrar incumplimientos por parte de las autoridades de tránsito, la Superintendencia está habilitada para iniciar una investigación que puede concluir con la suspensión de las ayudas tecnológicas hasta que se ajusten a los criterios técnicos establecidos.</p>  | <p><b>ARTÍCULO 5. SUSPENSIÓN DE MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES O CONTROL DEL TRÁFICO POR INCUMPLIMIENTO DE CRITERIOS TÉCNICOS.</b> Modifíquese el artículo 3 de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 3o. AUTORIDAD COMPETENTE PARA LA VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS TÉCNICOS.</b> La Superintendencia de Transporte tendrá la función de 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 Nacional de Seguridad Vial. En caso de encontrar posibles incumplimientos, ordenará la suspensión preventiva de la operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico, mientras se adelanta la investigación correspondiente. Si al término de la investigación se confirma el incumplimiento, la suspensión se mantendrá hasta que los</p>  | <p><b>Modificación al artículo 8 de la Ley 1843 de 2017</b></p> <p><b>Artículo 5°:</b> Modifíquese el inciso segundo del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, el cual será del siguiente tenor:</p> <p><b>ARTÍCULO 8°:</b> Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación:</p> <p>El envío se hará por 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</p>  | <p><b>ARTÍCULO 4°:</b> Modifíquese el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así</p> <p><b>ARTÍCULO 8°:</b> Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación:</p> <p>El envío 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</p>   | <p><b>ARTÍCULO 6. PROCEDIMIENTO DE COMPARENDOS POR INFRACCIONES DETECTADAS MEDIANTE AYUDAS TECNOLÓGICAS.</b> Modifíquese el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 8o.</b> La autoridad de tránsito deberá seguir el siguiente procedimiento ante la comisión de una infracción detectada mediante ayudas tecnológicas:</p> <p>El envío de la orden de comparendo 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. Se remitirá copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a</p>  |
| <p>de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo de conformidad con lo establecido en los artículos 291 a 297 del Código General del Proceso en concordancia con lo dispuesto en el capítulo V de la Ley 1437 de 2011. Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, se pena de ser declaradas nulas de pleno derecho por violación al debido proceso, con la simple solicitud del peticionario afectado.</p>  | <p>de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo.</p> <p>Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción y la plena identificación del infractor con ayudas tecnológicas, se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del</p> | <p>solicitud del peticionario afectado, al considerar que se vulnera el debido proceso.</p> <p>A diferencia de lo dispuesto en el artículo 5 del PL 158, la modificación propuesta en el artículo 4 del PL 220 mantiene el procedimiento general, pero introduce otros cambios. En primer lugar, se precisa que la notificación por correo deberá hacerse por correo certificado. Además, se incorpora la plena identificación del infractor mediante sistemas tecnológicos como requisito previo para proceder con la notificación al propietario del vehículo. Esto responde al principio de responsabilidad individual, asegurando que la sanción recaiga sobre quien cometió la infracción. Asimismo, el plazo para presentarse ante la autoridad de tránsito se amplía de once (11) a veinte (20) días hábiles, otorgando al infractor más tiempo para ejercer su derecho de defensa y comparecer ante la autoridad competente.</p> <p>Los parágrafos 2 y 3 vigentes pasarían a ser parágrafos 1 y 2 respectivamente, esto, atendiendo a que el parágrafo 1 del texto vigente fue declarado inexecutable por la Corte Constitucional mediante Sentencia C - 038 de 2020 (Magistrado Ponente Alejandro Linares Cantillo). La modificación también agrega un parágrafo 3, que introduce una garantía adicional en casos de duda sobre la interpretación de las imágenes capturadas</p> | <p>la cual se encuentra vinculado, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público.</p> <p>En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso de notificación de la orden de comparendo, conforme a lo establecido en los artículos 291 a 297 del Código General del Proceso, en concordancia con lo dispuesto en el Capítulo V del Título III de la Ley 1437 de 2011. El incumplimiento de este procedimiento de notificación dará lugar a la nulidad del comparendo, por vulneración al derecho fundamental al debido proceso; la cual deberá ser declarada con la simple solicitud del peticionario afectado.</p> <p>Una vez la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial valide la infracción detectada con ayudas tecnológicas y logre la plena identificación del infractor se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el RUNT, quedando vinculado al proceso</p> <p><b>PARÁGRAFO 1°.</b> 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><b>PARÁGRAFO 2°.</b> 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</p> <p>a) Dirección de notificación;</p> <p>b) Número telefónico de contacto;</p> <p>c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.</p> | <p>recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el RUNT, quedando vinculado al proceso</p> <p><b>PARÁGRAFO 1°.</b> 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><b>PARÁGRAFO 2°.</b> 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</p> <p>a) Dirección de notificación;</p> <p>b) Número telefónico de contacto;</p> <p>c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.</p> | <p>por los sistemas tecnológicos. Si existe duda razonable debido a la coexistencia o superposición de vehículos u otros actores viales en la imagen capturada, no habrá lugar a la imposición del comparendo. En caso de que la autoridad proceda con la sanción, se deberá aplicar el principio de in dubio pro administrado, lo que significa que, ante la duda, se priorizará la presunción de inocencia del infractor cuando este comparezca.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3°.</b> En casos donde exista duda razonable debido a la coexistencia o superposición de vehículos o diferentes actores viales en la imagen capturada por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, que pueda generar diversas interpretaciones, no habrá lugar a la imposición del comparendo establecido en el artículo 120 de la Ley 769 de 2002. En los casos donde se realice la imposición del comparendo, la autoridad de tránsito deberá aplicar el principio de in dubio pro administrado, priorizando la presunción de inocencia del recurrente cuando este comparezca.</p> | <p>propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información:</p> <p>a) Dirección de notificación;</p> <p>b) Número telefónico de contacto;</p> <p>c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3°.</b> En casos donde exista duda razonable debido a la coexistencia o superposición de vehículos o diferentes actores viales en la imagen capturada por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, que pueda generar diversas interpretaciones, no habrá lugar a la imposición del comparendo establecido en el artículo 120 de la Ley 769 de 2002. En los casos donde se realice la imposición del comparendo, la autoridad de tránsito deberá aplicar el principio de in dubio pro administrado, priorizando la presunción de inocencia del recurrente cuando este comparezca.</p> |

|  |   |  |   |   |   |  |  |   |
|--|---|--|---|---|---|--|--|---|
|  |   | <p><b>PARAGRAFO 3°.</b> En casos donde exista duda razonable debido a la coexistencia o superposición de vehículos o diferentes actores viales en la imagen capturada por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, que pueda generar diversas interpretaciones, no habrá lugar a la imposición del comparendo establecido en el artículo 129 de la Ley 769 de 2002. En los casos donde se realice la imposición del comparendo, la autoridad de tránsito deberá aplicar el principio de in dubio pro administrado, priorizando la presunción de inocencia del recurrente cuando este comparezca.</p> |   |   | <p>d) Sin exceder los límites de velocidad permitidos,<br/>e) Respetando la luz roja del semáforo.</p> <p>La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1363 de 2010 para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito.</p> <p><b>Parágrafo:</b> Para la aplicación de las sanciones a que haya lugar con ocasión de la comisión de las conductas descritas en los literales c), d) y e) del presente artículo, los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control de tráfico, sólo serán aplicables si se logra la plena identificación del conductor.</p>  | <p>d) Sin exceder los límites de velocidad permitidos,<br/>e) Respetando la luz roja del semáforo.</p> <p>La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1363 de 2010 para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito.</p> <p><b>PARAGRAFO.</b> Respeto de las infracciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control de tráfico, sólo serán aplicables si se logra la plena identificación del conductor.</p> | <p>Sin embargo, la Sentencia C-321 de 2022 (Magistrado Ponente Jorge Enrique Ibañez Najari) declaró la exequibilidad condicionada de los literales c, d y e «bajo el entendido que el propietario del vehículo podrá ser sancionado cuando, al interior del procedimiento administrativo sancionatorio, resulte probado que este, de manera culposa, incurrió en las infracciones de tránsito».</p> <p>La propuesta de modificación del PL 158 consiste en introducir un parágrafo que dispone que, para la imposición de sanciones relacionadas con estos comportamientos, los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos utilizados para la detección de infracciones deberán ser capaces de identificar con precisión al conductor del vehículo. Esto implica que dichos dispositivos deberán contar con mecanismos que permitan capturar imágenes claras del conductor o utilizar tecnologías avanzadas que aseguren su identificación plena y precisa. Si no es posible identificar al conductor mediante estos sistemas, no se podrá imponer la sanción.</p> <p>A diferencia de la modificación propuesta en el PL 158, que se limita a las obligaciones descritas en los literales c, d y e, la modificación propuesta en el PL 220 se extiende a todos los comportamientos descritos en los literales del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021.</p> | <p>el cumplimiento de esta condición.</p> |
| <p><b>Modificación al artículo 10 de la Ley 2161 de 2021</b></p>   | <p><b>Artículo 3°:</b> Adiciónese un parágrafo al artículo 10 de la ley 2161 de 2021, el cual será del siguiente tenor:</p> <p><b>ARTÍCULO 10. MEDIDAS ANTI-EVASIÓN.</b> Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen:</p> <p>a) Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito,<br/>b) Habiendo realizado la revisión técnico-mecánica en los plazos previstos por la ley,<br/>c) Por lugares y en horarios que estén permitidos.</p> | <p><b>ARTÍCULO 5°.</b> Adiciónese un parágrafo al artículo 10 de la ley 2161 de 2021, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 10. MEDIDAS ANTI-EVASIÓN.</b> Los propietarios de los vehículos de su propiedad deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen:</p> <p>a) Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito,<br/>b) Habiendo realizado la revisión técnico-mecánica en los plazos previstos por la ley,<br/>c) Por lugares y en horarios que estén permitidos.</p>   | <p>El artículo 10 vigente establece unas obligaciones a los propietarios de los vehículos, quienes deben velar por que estos circulen: a) con Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente; b) con revisión técnico-mecánica vigente; c) por lugares y en horarios permitidos; d) sin exceder los límites de velocidad establecidos; y e) respetando la luz roja del semáforo. Advertiendo que el incumplimiento de dichas obligaciones dará lugar a la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, para dichos comportamientos.</p> | <p><b>ARTÍCULO 7. MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES O CONTROL DEL TRÁFICO Y MEDIDAS ANTI-EVASIÓN.</b> Adiciónese un parágrafo al artículo 10 de la ley 2161 de 2021, el cual quedará así:</p> <p><b>PARAGRAFO.</b> Las sanciones derivadas de las infracciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico, con ocasión del incumplimiento de las obligaciones establecidas en los literales c, d y e del presente artículo, sólo serán procedentes y se aplicarán si se logra la identificación plena y precisa del conductor. Las autoridades y responsables de la operación de estos sistemas deberán adecuarlos técnicamente para garantizar</p> |   |  |  |   |
| <p><b>Restricción de la instalación de sistemas de detección en bienes públicos o de uso público</b></p> | <p><b>Artículo 7°:</b> Queda estrictamente prohibido utilizar bienes públicos o bienes de uso público para la instalación de cualquier tipo artefacto o aparato que se use para la imposición de foto comparendos, debiendo los propietarios u operadores de estos sistemas de foto detección acudir a cualquier otro tipo de bienes, ya sean privados, donde medie el pago previo correspondiente de aquello que por derecho de servidumbre o arrendamiento deban pagar.</p>   | <p>El PL 220 no regula este tema.</p>  |   | <p><b>ARTÍCULO 8. RESTRICCIÓN DE LA INSTALACIÓN DE SISTEMAS DE DETECCIÓN EN BIENES PÚBLICOS O DE USO PÚBLICO.</b> Cuando los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico estén a cargo de particulares, su instalación no podrá realizarse en bienes públicos o de uso público. En caso de instalación en bienes privados, deberá mediar el pago previo correspondiente de aquello que por derecho de servidumbre o arrendamiento deban pagar.</p>  | <p style="text-align: center;"><b>VII. PROPOSICIÓN</b></p> <p>En mérito de lo expuesto, presento ponencia positiva y, en consecuencia, solicito a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República dar primer debate al Proyecto de Ley 158 de 2024 Senado «Por la cual se condicionan las fotomultas a la identificación del conductor infractor y no de quien aparezca como propietario del vehículo, se establece una correcta notificación y se dictan otras disposiciones», acumulado con el Proyecto de Ley 220 de 2024 Senado «Por medio de la cual se regulan los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (SAST) a la plena identificación del conductor infractor y se dictan otras disposiciones», de conformidad con el pliego de modificaciones propuesto.</p> <div style="text-align: right;"> <br/> <b>JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL</b><br/>                 SENADOR DE LA REPÚBLICA             </div> |  |  |   |
| <p><b>Vigencia y derogatorias</b></p>  | <p><b>Artículo 8°:</b> La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>  | <p><b>ARTÍCULO 7°.</b> Vigencia y derogaciones. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.</p>   | <p>Ambos artículos corresponden a la vigencia, la cual inicia a partir de la promulgación de la ley, y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>   | <p><b>ARTÍCULO 9. VIGENCIA Y DEROGATORIAS.</b> La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>  |   |  |  |   |

|  |   |
|--|---|
| <p style="text-align: center;"><b>VIII. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>PROYECTO DE LEY 158 DE 2024 SENADO</b><br/><b>PROYECTO DE LEY 220 DE 2024 SENADO</b><br/><b>(ACUMULADOS)</b></p> <p>Por la cual se regulan aspectos relacionados con la imposición de comparendos por infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones</p> <p style="text-align: center;">El Congreso de Colombia,</p> <p style="text-align: center;">DECRETA</p> <p><b>ARTÍCULO 1. OBJETO.</b> La presente ley tiene por objeto regular la imposición de comparendos por infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico; garantizando el debido proceso, condicionándolos a la plena identificación del conductor infractor.</p> <p><b>ARTÍCULO 2. PRUEBA DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO MEDIANTE AYUDAS TECNOLÓGICAS.</b> Modifíquese el Parágrafo 2° del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p><b>PARÁGRAFO 2°.</b> Las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la plena identificación del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo.</p> <p><b>ARTÍCULO 3°. SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS.</b> Modifíquese artículo 1° de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 1°. OBJETO.</b> La presente ley tiene por objeto regular la instalación, adecuada señalización, puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones.</p> <p>Se entenderá por sistemas automáticos, 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 conductor, de que trata el parágrafo 20 del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre.</p>  | <p><b>ARTÍCULO 4. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN, OPERACIÓN Y DETECCIÓN DE INFRACCIONES MEDIANTE SISTEMAS TECNOLÓGICOS.</b> Modifíquese el artículo 2° de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 20. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN.</b> Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al 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.</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.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> 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 cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento.</p> <p><b>PARÁGRAFO 20.</b> Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la detección de infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte, (i) en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, (ii) en las estaciones o (iii) a bordo de la flota vehicular de los sistemas de transporte público, sin que se requiera autorización por parte del Gobierno Nacional. Estos sistemas se orientarán exclusivamente a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público, y en todo caso se deberán señalar las zonas vigiladas. Los recursos que se obtengan por la imposición de sanciones por parte de las autoridades de tránsito por circular sin autorización por los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público se podrán destinar en un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial, para financiar la operación del respectivo sistema de transporte público.</p> <p><b>PARÁGRAFO 30.</b> Las sanciones derivadas de las infracciones detectadas a través de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico solo serán aplicables si dichos sistemas permiten la identificación plena y precisa del conductor. Las autoridades y responsables de la operación de estos sistemas deberán garantizar su adecuación técnica para cumplir esta condición.</p> |
| <p><b>ARTÍCULO 5. SUSPENSIÓN DE MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES O CONTROL DEL TRÁFICO POR INCUMPLIMIENTO DE CRITERIOS TÉCNICOS.</b> Modifíquese el artículo 3 de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 30. AUTORIDAD COMPETENTE PARA LA VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS TÉCNICOS.</b> La Superintendencia de Transporte tendrá la función de 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 Nacional de Seguridad Vial. En caso de encontrar posibles incumplimientos, ordenará la suspensión preventiva de la operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico, mientras se adelanta la investigación correspondiente. Si al término de la investigación se confirma el incumplimiento, la suspensión se mantendrá hasta que los sistemas cumplan con los criterios técnicos definidos.</p> <p><b>ARTÍCULO 6. PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN DE COMPARENDOS POR INFRACCIONES DETECTADAS MEDIANTE AYUDAS TECNOLÓGICAS.</b> Modifíquese el artículo 8° de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 80.</b> La autoridad de tránsito deberá seguir el siguiente procedimiento ante la comisión de una infracción detectada mediante ayudas tecnológicas:</p> <p>El envío de la orden de comparendo 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. Se remitirá copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público.</p> <p>En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), la autoridad deberá efectuar la notificación de la orden de comparendo, conforme a lo establecido en los artículos 291 a 297 del Código General del Proceso, en concordancia con lo dispuesto en el Capítulo V del Título III de la Ley 1437 de 2011. El incumplimiento de este procedimiento de notificación dará lugar a la nulidad del comparendo, por vulneración al derecho fundamental al debido proceso; la cual deberá ser declarada con la simple solicitud del peticionario afectado.</p> | <p>Una vez la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial valide la infracción detectada con ayudas tecnológicas y logre la plena identificación del infractor se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1°.</b> 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><b>PARÁGRAFO 2°.</b> Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Dirección de notificación;</li> <li>b) Número telefónico de contacto;</li> <li>c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.</li> </ul> <p><b>PARÁGRAFO 3°.</b> En casos donde exista duda razonable debido a la coexistencia o superposición de vehículos o diferentes actores viales en la imagen capturada por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, que pueda generar diversas interpretaciones, no habrá lugar a la imposición del comparendo establecido en el artículo 129 de la Ley 769 de 2002. En los casos donde se realice la imposición del comparendo, la autoridad de tránsito deberá aplicar el principio de in dubio pro administrado, priorizando la presunción de inocencia del recurrente cuando este comparezca.</p> <p><b>ARTÍCULO 7. MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES O CONTROL DEL TRÁFICO Y MEDIDAS ANTEVASIÓN.</b> Adiciónese un parágrafo al artículo 10 de la ley 2161 de 2021, el cual quedará así:</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> Las sanciones derivadas de las infracciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico, con ocasión del incumplimiento de las obligaciones establecidas en los literales c, d y e del presente artículo,</p>  |

solo serán procedentes y se aplicarán si se logra la identificación plena y precisa del conductor. Las autoridades y responsables de la operación de estos sistemas deberán adecuarlos técnicamente para garantizar el cumplimiento de esta condición.

**ARTÍCULO 8. RESTRICCIÓN DE LA INSTALACIÓN DE SISTEMAS DE DETECCIÓN EN BIENES PÚBLICOS O DE USO PÚBLICO.** Cuando los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico estén a cargo de particulares, su instalación no podrá realizarse en bienes públicos o de uso público. En caso de instalación en bienes privados, deberá mediar el pago previo correspondiente de aquello que por derecho de servidumbre o arrendamiento deban pagar.

**ARTÍCULO 9. VIGENCIA Y DEROGATORIAS.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.



**JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL**  
SENADOR DE LA REPÚBLICA