



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - Nº 1618

Bogotá, D. C., jueves, 11 de noviembre de 2021

EDICIÓN DE 27 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 357 DE 2021 CÁMARA

por el cual se crea el Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros (Fontaxi) y se dictan otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY No. ____ de 2021 Cámara

"Por el cual se crea el Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– y se dictan otras disposiciones"

EL CONGRESO DE COLOMBIA,

DECRETA:

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1º- Objeto. La presente ley tiene como objeto crear el Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros – FONTAXI– que tiene como fin potenciar y fortalecer a uno de los sectores que más se ha visto golpeados por la pandemia y la ilegalidad.

ARTÍCULO 2º. Principios. Para la aplicación de la presente ley se tendrá en cuenta los principios de integración sectorial, intervención del estado, promoción y fortalecimiento del sector transporte individual de pasajeros en el marco de lo establecido en la Constitución de 1991, la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1993.

CAPÍTULO II

FONDO PARA EL FORTALECIMIENTO Y MEJORAMIENTO DEL SECTOR DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJER –FONTAXI–

ARTÍCULO 3º. Creación y objeto del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–. Créase el Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros – FONTAXI–, como una cuenta especial del Ministerio de Transporte, sin personería jurídica, que tendrá por objeto administrar y destinar recursos para el fortalecimiento del transporte individual de pasajeros a través de su canalización y destinación a programas y proyectos.

ARTÍCULO 4º.- Administración del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–. La administración del

Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– estará a cargo del Ministerio de transporte.

ARTÍCULO 5º. Comité Directivo del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–. El Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros – FONTAXI– tendrá un Comité Directivo encargado de su dirección, el cual estará integrado por:

1. El Ministro de Transporte o su delegado, quien lo presidirá.
2. El Ministro de Hacienda o su delegado.
3. Viceministerio de transporte.
4. Dos representantes del sector de transporte individual de pasajeros.
5. Director de la federación de municipios o su delegado.

Parágrafo 1. El Ministro de transporte únicamente podrá delegar el ejercicio de dicha función en el Secretario General del Ministerio o en otros funcionarios del nivel directivo.

Parágrafo 2. El Ministro de Hacienda únicamente podrá delegar el ejercicio de dicha función en los Viceministros, en el Secretario General del Ministerio, o en otros funcionarios del nivel directivo.

Parágrafo 3. Los Viceministros de transporte únicamente podrán delegar esta función en otros funcionarios del nivel directivo.

ARTÍCULO 6º. Funciones del Comité Directivo. Son funciones del Comité Directivo del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– las siguientes:

1. Hacer recomendaciones al Ministerio de Transporte que tengan por objeto orientar el diseño de procedimientos adecuados en el manejo de los recursos.
2. Autorizar los montos y topes de los programas y proyectos presentados al Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– para su aprobación y correspondiente financiación con recursos.
3. Autorizar la creación de subcuentas para la incorporación de recursos y fuentes de financiación que tengan por objeto la promoción del transporte público individual de pasajeros.

<p>4. Aprobar las líneas de reinversión de los rendimientos financieros de Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–</p> <p>5. Expedir y adoptar su propio reglamento.</p> <p>Parágrafo. Para el cumplimiento de sus funciones, el Comité Directivo podrá conformar comités técnicos de trabajo, integrados por representantes de las entidades que la integran, los cuales estarán bajo la supervisión de la Junta.</p> <p>ARTÍCULO 7º. Financiación del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–. Los recursos del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–, provendrán de las siguientes fuentes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Recursos asignados por el Presupuesto General de la Nación, diferentes de las apropiaciones del Ministerio de transporte y sus entidades adscritas, sujetos a la disponibilidad del Marco de Gasto de Mediano Plazo (MGMP). 2. Recursos provenientes de apropiaciones del Ministerio de transporte y sus entidades adscritas. 3. Recursos recaudados por la Nación por concepto de multas tránsito a vehículos de que presten el servicio de público de transporte individual de pasajeros en vehículos no autorizados. 4. Los recursos no ejecutados y reintegrados por parte de las entidades territoriales, correspondientes al Impuesto vehicular rodamiento. 5. Ingresos derivados de la administración de bienes dedicados al transporte público individual situados en sectores considerados como tal. 6. Donaciones, transferencias o aportes en dinero realizados por personas naturales y/o jurídicas de derecho público, privado o de naturaleza mixta. 7. Recursos provenientes de cooperación nacional e internacional, siempre y cuando se trate de recursos no reembolsables. 8. Subvenciones y auxilios de entidades de cualquier naturaleza, incluidos los organismos internacionales. 9. Rendimientos de los recursos administrados por el Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–. 	<p>10. Recursos de otras fuentes.</p> <p>Artículo 8º. Rendimientos financieros. Los rendimientos financieros generados por el Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– serán reinvertidos en la financiación de programas y proyectos que tengan por objeto el fortalecimiento de transporte público de individual de pasajeros, así como en el pago de los gastos de administración de Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–, previa aprobación de la Junta Directiva.</p> <p>Artículo 9º. Destinación de los recursos. Los recursos de –FONTAXI– serán destinados a los proyectos que se enmarquen en alguna de las siguientes líneas de la política de transporte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Proyectos de transporte de acuerdo con lo establecido en la ley 105 de 1993. 2. Proyectos que apoyen procesos relacionados con el mejoramiento, fortalecimiento, protección y sostenibilidad del sector de transporte individual de pasajeros. 3. Proyectos de seguridad social para el conductor de vehículos de transporte público de pasajeros. 4. Auxilio funerario para los conductores fallecidos en labor de la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros. 5. Proyectos que estimulen y propendan por la formación, profesionalización y estímulo de los conductores de vehículos de transporte publico individual de pasajeros. 6. Subvención económica para la renovación de vehículo para la prestación del servicio de transporte publico individual de pasajeros. 7. Auxilio económico para los conductores de taxi que no haya alcanzado a cumplir las semanas para recibir pensión. El monto de este auxilio será determinado por la junta directiva. 8. Programas destinados al mejoramiento y fortalecimiento del servicio de transporte individual de pasajeros. 9. Proyectos de infraestructura para la creación de áreas de estacionamientos y dotación de las misma para los conductores de vehículos de transporte publico individual de pasajeros.
<p>Parágrafo 1. Los únicos beneficiarios de los programas, proyectos y auxilios establecidos en este artículo serán los conductores de vehículos de servicio de transporte individual de pasajeros que hayan acreditado 5 años prestando el servicio.</p> <p>Parágrafo 2. El Ministerio de transporte determinará cuáles de los recursos de Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– tendrán una destinación específica y permanente.</p> <p>Artículo 10º. Banco de Proyectos. Las propuestas presentadas por las personas naturales o jurídicas interesadas en ser beneficiarias de los recursos del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–, conformarán un Banco de Proyectos a cargo del ministerio de transporte. La información de los proyectos presentados será de uso público y contará con los datos que determine el Ministerio de transporte a efectos de que los patrocinadores y benefactores tengan conocimiento de la destinación de su donación, cuando sea el caso.</p> <p>Parágrafo 1. Los proyectos que integran el banco de proyectos deberán contener una explicación detallada de las actividades, adquisiciones y gastos que se requieren para su desarrollo. El Ministerio de transporte reglamentará las líneas, requisitos, categorías de clasificación de los proyectos, y la documentación requerida para la inscripción de los mismos.</p> <p>Parágrafo 2. Los recursos de Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– también podrán ser utilizados, sin necesidad de la presentación de un proyecto al banco de proyectos, para la atención de proyectos a cargo del Ministerio de Transporte que impliquen la investigación, identificación, mejoramiento, fortalecimiento, protección y sostenibilidad del sector transporte público individual de pasajeros, previa autorización de la Junta Directiva.</p> <p>ARTÍCULO 11º. Vigencia. La presente ley entrará en vigor a partir de su promulgación previa sanción.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>LEÓN FREDY MUÑOZ LOPERA Representante a la Cámara Partido Avanza Verde</p>	<p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY NÚMERO ___ DE 2021 CÁMARA</p> <p style="text-align: center;">Proyecto de Ley No. ___ de 2021 "Por el cual se crea el Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– y se dictan otras disposiciones"</p> <p style="text-align: center;">EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.</p> <p>Con el fin de realizar la exposición de motivos del presente Proyecto de Ley, y argumentar la relevancia de aprobación del mismo, este acápite se ha dividido en siete (7) partes que presentan de forma ordenada la importancia del tema, estas son: (1) Justificación, (2) Objetivos, (3) Descripción del proyecto, (4) Impacto fiscal, (5) Conflicto de interés, (6) Reconocimientos y Agradecimientos.</p> <p style="text-align: center;">1. Justificación</p> <p>Con el crecimiento urbano de las ciudades ocasiono una gran demanda de transporte al interior de las ciudades. La demanda al no poder ser suplida mediante la adquisición de medios de transporte propios, el estado vio obligado a intervenir para dar solución a esta problemática para lo cual se crea el sistema de transporte público el cual se divide en dos tipos de servicio público de transporte masivo y transporte individual de pasajeros (Taxismo).</p> <p>A diferencia del sistema colectivo de transporte, el servicio tipo taxi ofrece un servicio personalizado, más cómodo, de puerta a puerta y además con mayor privacidad. Este servicio ha entrado a ser una solución a los problemas de movilidad en las ciudades, ya que</p>

a diferencia del sistema colectivo se tiene más margen de acción, lo que denota una clara necesidad de este.

Por otro lado, el Taxismo es uno de los sectores que está siendo afectado por la pandemia esto se debe, a que durante el aislamiento obligatorio muchas actividades laborales cesaron o se prestaron desde la casa, sin embargo, el Taxismo fue uno de los pocos que no cesaron sus actividades. Esto se debió a la importancia de esta actividad para el transporte de medicamentos, víveres, personal médico entre otros, más aún si se tiene en cuenta que los sistemas masivos de transporte cesaron parcialmente.

Por otro lado, los conductores fueron unos de los trabajadores más expuestos por la exposición a tantas personas. Adicionalmente, la aguda crisis económica que se desencadenó por culpa de la Pandemia, razón que por favorecer al usuario y cumplir la responsabilidad del servicio público ha dejado consecuencias gravísimas como la muerte de muchos conductores donde dejaron a muchas viudas e hijos indefensos, sin ningún apoyo ni por las empresas ni por Estado.

Además de la problemática anterior se suma la irrupción de las plataformas digitales las cuales invadieron el servicio del transporte público individual de pasajeros por medio de vehículos particulares que no cumplen con la normativa y estándares exigidos, generando así una competencia desleal con quien si cumplen con la norma.

En el mismo sentido, la prestación del servicio por particulares de manera ilegal, en el desarrollo del transporte individual de pasajeros tipo taxi, ha afectado directamente la producción del gremio en todos sus aspectos, como cantidad de número de carreras, costo de la carrera, valor de entrega a los propietarios, generando inestabilidad en la canasta familiar, el desempleo y la inestabilidad económica en el desarrollo de esta actividad.

Así mismo la anomalía ha empujado al conductor a la guerra del centavo para poder sobrevivir y poder satisfacer las necesidades de sus familias, también esto genera en los

propietarios acudir a cualquier persona no idónea para conducir donde se pone en riesgo la seguridad de su automóvil, la del usuario y la rentabilidad de su inversión.

Además, la falta de legalidad y cumplimiento de las aplicaciones tecnológicas que median la prestación del servicio público de transporte y que afectan la estabilidad económica del gremio por falta de regulación y el ánimo invasivo de imponer este servicio a los particulares, dejado expuestos a quienes cumplen con la legalidad en el desempleo, consecuencia de la falta de producción por la competencia desleal.

Adicionalmente la falta de cumplimiento de las exigencias e imposiciones del ministerio de transporte sobre la capacidad transportadora, ha generado una afectación económica para los propietarios, generada por la presencia de particulares en la prestación del servicio, ya que si bien es cierto que el valor del cupo existe por oferta /demanda estos se han venido depreciando hasta un 50% de su valor real.

Este valor conocido como cupo esta soportado legalmente en el Decreto Presidencial 1079 de 2015, sección 7 del capítulo 3, el cual estipula que la cantidad de vehículos tipo taxi que prestan el servicio de transporte público será limitada en razón de un estudio técnico en el cual se determina la capacidad transportadora del territorio, entendida como la cantidad total de vehículos que pueden circular al tiempo, según condiciones de vías, de tránsito y de extensión del territorio. El sentido de esto se da en materia de reconocer a la maya vial como un bien finito, por lo cual es necesario tener supremo cuidado con la oferta de vehículos y asegurarse de que esta sea correspondiente a la demanda de los mismos, evitando así congestiones ocasionadas por vehículos desocupados y/o en busca de servicios.

Esta capacidad transportadora al ser un bien limitado, se volvió así mismo escaso, y de esta forma fue comercializado entre particulares, en razón del interés de poder ofrecer el servicio de transporte. Esta comercialización se fue dando sin ningún control de las autoridades ni gubernamental, pese a que siempre hubo conocimiento de la actividad, esta falta de control, tanto en la realización de las ventas como en la fluctuación de los precios,

hizo que el valor de esta capacidad transportadora se elevará de forma constante y desmedida.

La Superintendencia de Industria y comercio reportó que en Colombia hay 223.000 vehículo tipo taxi registrados y que el costo promedio de los cupos oscilaba en 58 millones, según el último estudio del 2010, dando así la proyección de que el valor a compensar por los cupos el cual oscilaría entre 11 a 22 billones de pesos. Cifra que resulta exorbitante e imposible de asumir en la situación actual que atraviesa el país, el cual se esfuerza por la reactivación económica y superación de la crisis social, económica y sanitaria que ha atravesado.

Además, en términos de competencia se debe ver como empezaron a operar e ingresar al mercado las plataformas de movilidad desde el 2013, ignorando completamente la normativa local y prestando el servicio de forma ilegal, dando así una competencia desleal frente al servicio de transporte tipo taxi que ya operaba en el territorio. mediante la Sentencia del 20 de diciembre de 2019, la SIC ordenó el cese de la prestación de los servicios de transporte a Uber, al considerar que esta compañía incurrió en una competencia desleal violando las normas y generando una desviación de clientela a través del servicio público individual de transporte prestado de forma irregular, hay que tener en cuenta que anterior a esto, la empresa ya había recibido otras sanciones por razones similares.

De hecho si observamos y comparamos los requisitos que deben de cumplir los conductores de taxi en contraposición con los que deben cumplir los conductores de plataformas se puede evidenciar una gran desventaja, tal y como se observa en la siguiente tabla:

O R D	Descripción Requerimiento	Legislación	Vehículos Servicio Público (Taxis) Legal	Vehículos Servicio Particular (Automoviles, vans, motos, etc.)	Trámites		
					Propietario o Vehículo Servicio Público	Propietario Vehículo Servicio Particular	Conductor
1	Placa	Ley 769/02	Amarilla	Blanca	SI	SI	

		Art. 43,44 y 45					
2	Colocar número placa parte superior externa y costados	Resol. 002999 19 May. 2003	SI	NO	SI		
3	Licencia de Tránsito	Ley 769/02 Art. 34 a 38	Servicio Público	Servicio Particular	SI	SI	
4	Licencia de Conducción	Ley 769/02 Art. 19	Público C1	Particular A1			SI
5	Vigencia Licencia de Conducción	Ley 769/02 Art. 22	Renovar cada 3 años	Renovar cada 10 años			SI
6	Pago Rodamiento a empresas	Contrato vinculación	\$ 50.000	NO	SI		
7	Tarjeta de Operación	Decreto 172/2001 Ar. 39 a 43	\$ 30.000	NO	SI		
8	SOAT	Ley 769/02 Art. 42		Servicio Particular	SI	SI	
9	Seguros Responsabilidad Contractual y Extracontractual	Decreto 170/2001	\$ 789.000	NO	SI		
10	Revisión Técnico Mecánica vehículo Nuevo	Ley 769/02 Art. 51	Nuevo a los dos años	Nuevo a los seis años	SI	SI	
11	Revisión Preventiva	Resol. 315/2013	Cada 2 meses	NO	SI		
12	Capacidad Transportadora	Decreto 172/2001 Ar. 35	Limitada (Según estudio Técnico)	Infinita	SI		
13	Vidrios polarizados	Resol 3777/2003	Prohibición	No hay restricción			SI
14	Color del Vehículo	Resol. 3199 de 1999	Amarillo	Cualquier color	SI		
15	Clase de Vehículos	Ministerio de Transporte	Homologados por el Estado	Cualquier modelo y estructura	SI		

16	Tarifas	Alcaldes municipales	Reguladas por el Estado	NO	SI		
17	Planillas de viaje	Decreto 1079/2015	Reguladas por el Estado	NO			SI
18	Tarjeton	Decreto 1079/2015	Mensual	NO			SI
19	Seguridad Social	Decreto 1047/2014	Mensual	NO			SI
20	Impuesto del ICA	Ley 14 de 1983	Anual y Bimensual	NO	SI		
21	Impuesto de Renta	DIAN	Anual	NO	SI		
22	Taxímetro	Resol. 88918/2017 SIC	Obligatorio	NO	SI		
23	Habilitación	Ministerio de Transporte	Obligatorio	NO	SI		
24	Número de orden	Secretarías de Tránsito	Obligatorio	NO	SI		
25	Precios Vehículos nuevos en Concesionarios	Concesionarios	Más costosos 30%	Más económicos en un 30%	SI		
26	Afiliación empresa	Decreto 1079/2015	SI	NO	SI		
27	Colocar Distintivos		SI	NO	SI		
28	Retenes de Control	Secretarías de Tránsito	Muchos	Casi nada			SI
TOTAL, RESTRICCIONES					21	4	7

Fuente: ASOCIACIÓN DE PROPIETARIOS DE TAXIS DE BOGOTÁ

Esta situación afectó en gran medida al servicio de taxis, la entrada abrupta de un competidor que no se somete a las mismas exigencias que los operadores de taxi deben cumplir, que no se somete al mismo sistema de regulación de precios que los taxistas deben ofrecer y que no cumplieran con los límites que la capacidad transportadora establece para la operación de vehículos que ofrecieran el servicio de transporte, ocasionó una gran caída en la demanda de taxis entre la ciudadanía y una gran dificultad para los taxista a la hora de entrar a competir en condiciones tan desiguales.

La falta de garantías, la omisión y olvido han acompañado toda esta situación, haciendo al conductor de Taxi el mayor afectado y desprotegido por el Estado, el cual los ha dejado a su libre arbitrio frente a su actividad laboral, sin control y vigilancia alguna, en el marco de una serie de leyes que no están siendo cumplidas por sus competidores, dificultando el desarrollo de la actividad y afectan la economía y la de su familia.

Por todo esto se hace necesario mejorar las condiciones económicas y generar nuevos incentivos para los conductores de taxi, con lo cual conseguimos una mayor y mejor atención para los usuarios, mejorando así la eficiencia del servicio y una mayor producción por demanda en razón del retorno de usuarios al mismo.

Así pues, el presente proyecto de ley propone la creación de un fondo que sirva en primera instancia para mejorar las condiciones de educación de los conductores, logrando así una profesionalización del gremio y un mayor nivel de cultura, traducido en un mejor servicio.

En segundo lugar, que pueda cubrir elementos importantes en la vida del conductor como lo son la recreación con lo cual estaríamos generando estabilidad emocional para sus familias y de descanso para su actividad laboral situación que se traduce en satisfacción de la tarea a realizar y por ende una mayor producción.

En tercer lugar, se busca protección a todos los conductores que se encuentran en la tercera edad y que desarrollaron esta actividad a lo largo de su vida sin ningún reconocimiento económico por la labor prestada. Además de esto se busca promover ayudas a los conductores para acceder y comprar vehículos para que ellos sean propietarios, así como ayudas para los conductores que han quedado en estado de invalidez por culpa del ejercicio de su trabajo. De igual forma se busca promover ayudas para gastos funerarios a los caídos en ejercicio de su actividad de trabajo.

2. Objetivos.

2.1 General.

Crea un Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajero.

2.2 Específicos.

- Mejorar la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros.
- Beneficiar a un sector que ha sido fuertemente golpeado por la pandemia y la ilegalidad en Colombia.
- Mejorar la calidad de vida de los conductores del servicio de transporte publico individual de pasajeros.
- Crear un incentivo para que se preste del servicio de transporte publico individual de pasajeros de manera legal.

3. Impacto fiscal.

De conformidad con lo establecido artículo 7° de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se podrían incluir, en el Plan Operativo Anual de Inversión a que haya lugar.

Teniendo en cuenta lo anterior, y dada la obligación del Estado de velar por el interés general, así como de promover la autonomía de las entidades territoriales, es relevante mencionar que una vez promulgada la Ley, el Gobierno deberá promover su ejercicio y cumplimiento. Además, se debe tener en cuenta como sustento, un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la cual se puntualizó de acuerdo con la sentencia C-490 de 2011, lo siguiente:

“El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el

Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. La exigencia de la norma orgánica, a su vez, presupone que la previsión en cuestión debe contener un mandato imperativo de gasto público.” (Resaltado fuera del texto).

Así mismo, la Corte Constitucional en la Sentencia C-502 de 2007, **en la cual establecido que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice y barrera para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa:**

“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7° 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.

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.” (Resaltado fuera de texto).

De igual modo, al respecto del impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte ha dicho:

“Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. (...). El artículo 7° de la Ley 819/03 no

Puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.” (Sentencia C-315 de 2008).

Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquél, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos

técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.

4. Descripción del proyecto.

A continuación, se presenta un cuadro en el cual se expone artículo por artículo el proyecto de ley:

Descripción del proyecto	
Articulado	Objeto
ARTÍCULO 1°- Objeto. La presente ley tiene como objeto crear el Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– que tiene como fin potenciar y fortalecer a uno de los sectores que más se ha visto golpeados por la pandemia y la ilegalidad.	Este artículo expone la finalidad de este proyecto de ley.
ARTÍCULO 2°. Principios. Para la aplicación de la presente ley se tendrá en cuenta los principios de integración sectorial, intervención del estado, promoción y fortalecimiento del sector transporte individual de pasajeros en el marco de lo establecido en la Constitución de 1991, la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1993.	En este artículo se detallan los principios que se tendrán en cuenta para la aplicación de esta ley.
ARTÍCULO 3°. Creación y objeto del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–. Créase el Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–, como una cuenta especial del Ministerio de Transporte, sin personería jurídica, que tendrá por objeto administrar y destinar recursos para el fortalecimiento del transporte individual de pasajeros a través de su canalización y destinación a programas y proyectos.	Este artículo crea Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– y se precisa el objetivo de este.
ARTÍCULO 4°.- Administración del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–. La administración del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– estará a cargo del Ministerio de transporte.	En este artículo se estipula la entidad encargada de administrar el fondo para el fortalecimiento y mejoramiento del sector de transporte individual de pasajero

ARTÍCULO 5°. Comité Directivo del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–. El Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– tendrá un Comité Directivo encargado de su dirección, el cual estará integrado por:	Se nombra el comité directivo para FONTAXI, su composición y las funciones de los integrantes.
<ol style="list-style-type: none"> 1. El Ministro de Transporte o su delegado, quien lo presidirá. 2. El Ministro de Hacienda o su delegado. 3. Viceministerio de transporte. 4. Un dos representantes del sector de transporte individual de pasajeros. 5. Director de la federación de municipios o su delegado. <p>Parágrafo 1. El Ministro de transporte únicamente podrá delegar el ejercicio de dicha función en el Secretario General del Ministerio o en otros funcionarios del nivel directivo.</p> <p>Parágrafo 2. El Ministro de Hacienda únicamente podrá delegar el ejercicio de dicha función en los Viceministros, en el Secretario General del Ministerio, o en otros funcionarios del nivel directivo.</p> <p>Parágrafo 3. Los Viceministros de transporte únicamente podrán delegar esta función en otros funcionarios del nivel directivo.</p>	

ARTÍCULO 6°. Funciones del Comité Directivo. Son funciones del Comité Directivo del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– las siguientes:	Se designan las funciones del Comité Directivo del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–.
<ol style="list-style-type: none"> 1. Hacer recomendaciones al Ministerio de Transporte que tengan por objeto orientar el diseño de procedimientos adecuados en el manejo de los recursos. 2. Autorizar los montos y topes de los programas y proyectos presentados al Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– para su aprobación y correspondiente financiación con recursos. 3. Autorizar la creación de subcuentas para la incorporación de recursos y fuentes de financiación que tengan por objeto la promoción del transporte público individual de pasajeros. 4. Aprobar las líneas de reinversión de los rendimientos financieros de Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– 5. Expedir y adoptar su propio reglamento. <p>Parágrafo. Para el cumplimiento de sus funciones, el Comité Directivo podrá conformar comités técnicos de trabajo, integrados por representantes de las entidades que la integran, los cuales estarán bajo la supervisión de la Junta.</p>	

<p>ARTÍCULO 7°. Financiación del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–. Los recursos del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–, provendrán de las siguientes fuentes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Recursos asignados por el Presupuesto General de la Nación, diferentes de las apropiaciones del Ministerio de transporte y sus entidades adscritas, sujetos a la disponibilidad del Marco de Gasto de Mediano Plazo (MGMP). 2. Recursos provenientes de apropiaciones del Ministerio de transporte y sus entidades adscritas. 3. Recursos recaudados por la Nación por concepto de multas tránsitos a vehículos de que presten el servicio de público de transporte individual de pasajeros en vehículos no autorizados. 4. Los recursos no ejecutados y reintegrados por parte de las entidades territoriales, correspondientes al Impuesto vehicular rodamiento. 5. Ingresos derivados de la administración de bienes dedicados al transporte público individual situados en sectores considerados como tal. 6. Donaciones, transferencias o aportes en dinero realizados por personas naturales y/o jurídicas de derecho público, privado o de naturaleza mixta. 7. Recursos provenientes de cooperación nacional e internacional, siempre y cuando se trate de recursos no reembolsables. 8. Subvenciones y auxilios de entidades de cualquier naturaleza, incluidos los organismos internacionales. 9. Rendimientos de los recursos administrados por el Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de 	<p>En este artículo se disponen las fuentes de las cuales se provendrán los recursos para la financiación del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–.</p>	<p>Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–.</p> <p>10. Recursos de otras fuentes.</p>	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Proyectos de transporte de acuerdo con lo establecido en la ley 105 de 1993. 2. Proyectos que apoyen procesos relacionados con el mejoramiento, fortalecimiento, protección y sostenibilidad del sector de transporte individual de pasajeros. 3. Proyectos de seguridad social para el conductor de vehículos de transporte público de pasajeros. 4. Auxilio funerario para los conductores fallecidos en labor de la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros. 5. Proyectos que estimulen y propendan por la formación, profesionalización y estímulo de los conductores de vehículos de transporte público individual de pasajeros. 6. Subvención económica para la renovación de vehículo para la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros. 7. Auxilio económico para los conductores de taxi que no haya alcanzado a cumplir las semanas para recibir pensión. El monto de este auxilio será determinado por la junta directiva. 8. Programas destinados al mejoramiento y fortalecimiento del servicio de transporte individual de pasajeros. 9. Proyectos de infraestructura para la creación de áreas de estacionamientos y dotación de las misma para los conductores de vehículos de transporte público individual de pasajeros. <p>Parágrafo 1. Los únicos beneficiarios de los programas, proyectos y auxilios establecidos en este artículo serán los conductores de vehículos de servicio de transporte individual de pasajeros que hayan acreditado 5 años prestando el servicio.</p> <p>Parágrafo 2. El Ministerio de transporte determinará cuáles de los recursos de Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de</p>	<p>En este artículo se determina la destinación de los recursos recaudados por FONTAXI, los cuales abarcan los proyectos que se encuentran en los numerales 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 de este artículo.</p>	<p>Pasajeros –FONTAXI– tendrán una destinación específica y permanente.</p> <p>Artículo 10°. Banco de Proyectos. Las propuestas presentadas por las personas naturales o jurídicas interesadas en ser beneficiarias de los recursos del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–, conformarán un Banco de Proyectos a cargo del ministerio de transporte. La información de los proyectos presentados será de uso público y contará con los datos que determine el Ministerio de transporte a efectos de que los patrocinadores y benefactores tengan conocimiento de la destinación de su donación, cuando sea el caso.</p> <p>Parágrafo 1. Los proyectos que integran el banco de proyectos deberán contener una explicación detallada de las actividades, adquisiciones y gastos que se requieren para su desarrollo. El Ministerio de transporte reglamentará las líneas, requisitos, categorías de clasificación de los proyectos, y la documentación requerida para la inscripción de los mismos.</p> <p>Parágrafo 2. Los recursos de Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– también podrán ser utilizados, sin necesidad de la presentación de un proyecto al banco de proyectos, para la atención de proyectos a cargo del Ministerio de Transporte que impliquen la investigación, identificación, mejoramiento, fortalecimiento, protección y sostenibilidad del sector transporte público individual de pasajeros, previa autorización de la Junta Directiva.</p> <p>ARTÍCULO 11°. Vigencia. La presente ley entrará en vigencia a partir de la fecha de su promulgación.</p>	<p>En este artículo se establece el uso que se le dará a los rendimientos financieros generados por FONTAXI</p> <p>En este artículo se define el Banco de Proyectos. El cual estará a cargo del Ministerio de Transporte y estará conformado por todas aquellas propuestas presentadas por todos los proyectos para el FONTAXI. Así mismo estipula la serie de parámetros con los que deben contar dichos proyectos para poder integrar el banco y a su vez añade otras disposiciones para el uso de los recursos del FONTAXI.</p>

5. Conflicto de interés

De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5 de 1992 (Reglamento del Congreso), y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, se puede concluir inicialmente:


Se presume que tienen conflicto de interés a esta iniciativa de ley todo congresista que haya recibido financiación para su campaña por parte de una empresa de una empresa de transporte público que participe o tenga concesionado peajes sobre el territorio colombiano, asimismo si su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil se benefician de este tipo de empresas.

Sin embargo, se debe tener presente que, el conflicto de interés y el impedimento es un tema especial e individual en el que cada congresista debe analizar si puede generarle un conflicto de interés o un impedimento.

6. Reconocimientos y Agradecimientos.

Agradecer al Comité Jurídico Asesor de Tránsito y Transporte "CJATT" por la ayuda prestada para la realización del proyecto de ley. En el mismo sentido también exaltar y reconocer el trabajo que ha venido realizado CJATT por la defensa de los derechos de los trabajadores del taxismo.

Cordialmente,



LEÓN FREDY MUÑOZ LOPERA
Representante a la Cámara
Partido Alianza Verde

PROYECTO DE LEY NÚMERO 358 DE 2021 CÁMARA

por medio del cual se busca garantizar las condiciones justas para la operación de las fotocomparendos y se dictan otras disposiciones.

<p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY _____ DEL 2021</p> <p style="text-align: center;">(POR MEDIO DEL CUAL SE BUSCA GARANTIZAR LAS CONDICIONES JUSTAS PARA LA OPERACIÓN DE LAS FOTOCOMPARENDOS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES)</p> <p style="text-align: center;">El Congreso de la República, DECRETA:</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES.</p> <p>ARTÍCULO 1 OBJETO. La presente ley tiene como objetivo establecer la reglamentación de los criterios técnicos para la instalación y operación de los Fotocomparendos, así como ordenar el desmonte y la inoperancia de todas aquellas que no cumplan con los requerimientos estipulados en la presente ley.</p> <p>ARTÍCULO 2 ÁMBITO DE APLICACIÓN. La presente Ley es aplicable a todas las autoridades de tránsito en el país, que directamente, o a través de terceros, pretendan instalar y operar en su jurisdicción sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito.</p> <p>ARTÍCULO 3 DEFINICIONES. Para la aplicación de la presente Ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Agente de tránsito: Todo empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales y los agentes de tránsito de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional en las vías nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios 	<ul style="list-style-type: none"> - Calibración: Operación que bajo condiciones específicas establece, en una primera etapa, una relación entre los valores y sus incertidumbres de medida asociadas obtenidas a partir de los patrones de medida y las correspondientes indicaciones con sus incertidumbres asociadas y, en una segunda etapa, utiliza esta información para establecer una relación que permita obtener un resultado de medida a partir de una indicación. - Detección electrónica: Actividad relacionada con el registro de evidencia de la presunta infracción al tránsito a través de dispositivos electrónicos, en la cual no se entrega la orden de comparendo al presunto infractor en el lugar de los hechos y de forma inmediata. - Dispositivo automático: Dispositivo que, una vez instalado y ajustado, no necesita la intervención del operador en ninguna de las fases de funcionamiento para la detección de la presunta infracción. - Concepto de desempeño de la tecnología: Evaluación del componente Metrológico, referente al estado actual de la tecnología, precisión, exactitud y estabilidad, con la cual opera el instrumento de medición - Control en vía apoyado en dispositivos móviles: Procedimiento realizado de manera directa por un agente de tránsito presente y visible en el sitio del evento, apoyado por dispositivo (s) electrónico (s) que opera manualmente para registrar la evidencia de la presunta infracción de tránsito y para la elaboración en el sitio, de la orden de comparendo, de conformidad con lo dispuesto en el primer inciso del artículo 135 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010 - Control aéreo: Procedimiento de registro de presuntas evidencias sobre infracciones de tránsito a partir de controles en vía realizados de manera directa por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, desde un dispositivo electrónico instalado en helicóptero o vehículo de transporte aéreo
--	---

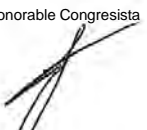
<ul style="list-style-type: none"> - Dispositivo de detección fija: Equipo que opera de manera permanente o por el tiempo establecido por la autoridad de tránsito, instalado en una infraestructura fija, como, por ejemplo, señales de tránsito, postes, puentes y demás elementos de la vía - Dispositivo de detección móvil: Equipo que puede trasladarse constantemente por parte de la autoridad de tránsito, no requiriendo de soportes fijos y permanentes en la vía. Se usa para detectar presuntas infracciones de tránsito en tramos de la vía - Dispositivo semiautomático: Dispositivo que, una vez instalado y ajustado, necesita la intervención del operador en alguna de las fases de funcionamiento para la detección de la presunta infracción. - Entidad administradora de la infraestructura vial: Entidad estatal que tiene a su cargo la administración, planeación, coordinación, construcción, conservación y mantenimiento de la infraestructura vial. - Evidencia de cierre: Documento expedido por la entidad administradora de la infraestructura vial, de acuerdo con sus procedimientos internos, por el cual se determina el cumplimiento de los requisitos relacionados con la autorización del uso, ocupación o intervención temporal para la instalación del sistema de soporte en los dispositivos de instalación fija, así como de la señalización asociada al SAST. - Señal de mensaje variable (SMV): Dispositivo capaz de desplegar alternada o intermitentemente señales de tránsito y/o mensajes mediante leyendas y/o símbolos dirigidos a los conductores de vehículos u otros usuarios de las vías de acuerdo con los requerimientos existentes en la vía o en sus inmediaciones. Estas señales podrán ser permanentes (fijas) o portátiles (móviles). - Estudio de tránsito: Estudio que contiene el análisis riguroso de la situación actual del tránsito y de los impactos que se puedan generar sobre la movilidad circundante y su zona de influencia por la implementación de los Fotocomparendos 	<ul style="list-style-type: none"> - Paneles de Mensajería Variable (PMV): Dispositivo capaz de desplegar alternada o intermitentemente señales de tránsito y/o mensajes, mediante leyendas y/o símbolos dirigidos a los conductores de vehículos u otros usuarios de las vías de acuerdo con los requerimientos existentes en la vía o en sus inmediaciones - Sistema de Información: Medio electrónico para el registro, consulta y autorización de los SAST. - Sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito (Fotocomparendos o SAST) : Dispositivos electrónicos, los cuales podrán ser utilizados como prueba de ocurrencia de una presunta infracción de tránsito dentro de un proceso contravencional. Los SAST pueden ser dispositivos de instalación fija, móvil, automáticos o semiautomáticos. - Punto Crítico de Siniestralidad: Lugar en el cual se registra mayores índices de siniestros viales y de mayor severidad - Ubicación Geográfica: Coordenadas de un punto determinado para asignar una posición geoespacial. - Validación del comparendo: Procedimiento de verificación que realiza el agente de tránsito, de la información registrada mediante los Fotocomparendos, para el establecimiento de la presunta infracción y expedición de la orden de comparendo. <p>ARTÍCULO 4. Elimínese el ARTÍCULO 2 de la ley 1843 de 2017.</p> <p>ARTÍCULO 5 CRITERIOS TÉCNICOS Para solicitar la autorización de instalación de los Fotocomparendos, la autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretendan instalar deberá acreditar ante la Dirección de Infraestructura y Vehículos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cumplimiento de los siguientes criterios técnicos de seguridad vial:</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Siniestralidad: Criterio relacionado con los sucesos que producen un daño material o humano, estando involucrado un vehículo en una vía pública y/o privada abiertas al público. - Prevención: Criterio relacionado con la protección de los actores viales en zonas de riesgo tales como zonas de circulación de peatones, ciclistas, niños, estudiantes, personas mayores, personas con movilidad reducida, zonas de hospitales, de unidades deportivas o similares. - Movilidad: Criterio relacionado con acción de desplazamiento constante en el territorio. Involucra el desplazamiento de las personas y sus bienes, y conjuga deseos y/o necesidades de viaje. - Historial de infracciones: Estadísticas de infracciones elaboradas por la autoridad de tránsito, correspondientes a los últimos cinco (5) años del punto donde se pretenda instalar los fotocomparendos para detección fija o móvil y que serán confrontadas con las estadísticas que reporte el SIMIT o el RUNT, según sea el caso. <p>PARÁGRAFO 1. La metodología para sustentar y evaluar los criterios anteriormente referidos se deberá adoptar y publicar por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los 30 días siguientes a la expedición de la presente Ley.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II. REQUISITOS PREVIOS A LA INSTALACIÓN.</p> <p>ARTÍCULO 6 CONDICIONES PREVIAS A LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN. La autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretenda instalar y/u operar los Fotocomparendos de detección fija o móvil, antes de instalar y poner en operación los mismos, deberá contar con la autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte quienes darán la respectiva autorización con base en los criterios establecidos en la presente ley.</p>	<p>PARÁGRAFO 1. El uso de equipos para las labores de control en vía, no son considerados como de detección electrónica.</p> <p>ARTÍCULO 7 SOCIALIZACIÓN CON LA COMUNIDAD CERCANA: Previa a la solicitud de instalación de los Fotocomparendos, la autoridad de tránsito competente del lugar deberá realizar una socialización en el sector respecto a la instalación de la misma, en donde expondrá los motivos y la sustentación de porqué es necesaria la instalación de la misma.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Se entenderán como actores miembros de la comunidad cercana al punto propuesto para los Fotocomparendos como todos aquellos que habiten, o lleven a cabo cualquier tipo de actividad económica y/o de transporte en al menos 500 metros a la redonda.</p> <p>ARTÍCULO 8. REQUISITOS PARA LA AUTORIZACIÓN DE INSTALACIÓN DE LOS FOTOCOMPARENDOS. La autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretenda instalar y/u operar los Fotocomparendos deberá acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos, los cuales deberán ingresarse al Sistema de Información que el Ministerio de Transporte disponga en su página web y registrar la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Información general. Un formato de información general en el que se incluirán los datos, sin excepción de: NIT, Autoridad de tránsito solicitante, Municipio, Departamento, Necesidad, Justificación, Nombre del Equipo, Tipo de Tecnología, Ubicación Geográfica y el Aviso informativo. B. Infraestructura. La autoridad de tránsito competente deberá identificar la infraestructura vial en la cual se instalarán los Fotocomparendos según su jurisdicción (nacional, departamental, distrital, municipal). Para lo anterior, deberá presentarse un archivo digital geográfico con la ubicación exacta del punto donde se pretendan instalar los Fotocomparendos, el trazado específico del corredor, así como la ubicación de los elementos de señalización existentes y los que se instalarán para advertir la operación de dichos dispositivos. El archivo digital debe presentarse en formato Shapefile, KML, KMZ, GDB (geodatabase) u otro que cumpla con las mismas funcionalidades. El sistema de coordenadas debe ser MAGNASIRGAS según la

<p>Resolución número 068 de 2005 del Instituto Geográfico Agustín Codazzi o la norma que la modifique, adicione o sustituya. En los casos en que los Fotocomparendos estén instalados o se pretendan instalar sobre infraestructura vial nacional concesionada o en vías nacionales no concesionadas, deberán adjuntar a la solicitud, el permiso previo para el uso, ocupación temporal o intervención para la operación de los equipos, emitido por la entidad que tiene a cargo la respectiva infraestructura vial, con excepción de las infraestructuras viales locales (departamental o municipal), en concordancia con lo establecido en el artículo 119 del Código Nacional de Tránsito. Respecto a la infraestructura vial nacional concesionada: La Agenda Nacional de Infraestructura es la encargada de expedir el permiso de que trata el presente artículo, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución 716 del 28 de abril de 2015, expedida por dicha entidad, o las normas que la modifiquen o sustituyan. Respecto a la Infraestructura vial nacional No concesionada: El Instituto Nacional de Vías (Invias), es el encargado de expedir el permiso de que trata el presente artículo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 del Decreto número 2618 de 2013, o las normas que los modifiquen o sustituyan para las vías NO concesionadas. Se tendrá en cuenta que bajo ninguna circunstancia podrán existir Dispositivos de fotocomparendos SAST a menos de 1000 metros entre sí, esto aplica también para los dispositivos que se encuentren en vías de diferente jurisdicción, por lo cual deberá de cerciorarse la distancia que existe entre el dispositivo que se pretende instalar y los que ya se encuentran operando.</p> <p>C. Sustentar la necesidad de instalación y operación con base en criterios técnicos: Todos los Fotocomparendos de detección fija o móvil que se pretendan instalar o poner en operación, diferente a los equipos usados para el control en vía apoyado en dispositivos móviles, deberán presentar un estudio técnico, ante la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, que justifique la necesidad de la instalación y/u operación de los mismos. El estudio deberá contener los siguientes documentos, de conformidad con los criterios técnicos que sustentan la instalación y/u operación de los Fotocomparendos, mencionados en el artículo 5 de la presente ley, de la siguiente manera:</p>	<p>I. Siniestralidad. Documento que identifique el o los puntos críticos de siniestralidad, según las estadísticas de la autoridad de tránsito territorial y causas de los siniestros de los últimos cinco (5) años anteriores a la solicitud de autorización, del punto donde se instalarán los Fotocomparendos, con su respectiva ubicación georreferenciada, teniendo en cuenta la zona de influencia del dispositivo. El análisis del presente criterio se efectuará en un radio de acción de 250 metros para vías secundarias (local urbana), de 500 metros para vías principales (arterial urbana) y de 1.500 metros para carreteras, con relación al punto de instalación de los Fotocomparendos. Las estadísticas deberán reportarse mes a mes discriminando: accidentes de tránsito con víctimas fatales, accidentes con víctimas lesionadas y accidentes con daños a la propiedad. Cuando la infraestructura vial tenga menos de cinco (5) años de funcionamiento, la información que deberá reportarse corresponderá a la del periodo total de funcionamiento. Los datos de las estadísticas que se presentan para el radio de acción definido serán comparados con la información consignada en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (RNAT), de la base de datos del Sistema RUNT. La aprobación para este criterio se hará cuando las cifras de accidentalidad reportadas muestren una incidencia negativa en la seguridad vial.</p> <p>II. Prevención: Documento en el cual se definan las zonas de riesgo sobre la infraestructura física la cual se pretenda efectuar la instalación de los Fotocomparendos y su necesidad de protección de los actores viales. Este documento deberá contener:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Justificación de la zona de riesgo, tenida en cuenta como zonas de circulación de peatones, ciclistas, niños, estudiantes, personas mayores, personas con movilidad reducida, zonas de hospitales, de unidades deportivas, colegios, Universidades o similares 2. Evidencias donde se demuestre haber agotado previamente medidas de intervención en infraestructura, señalización u otras medidas de control de tránsito, para mejorar la seguridad vial en la respectiva zona. (Actos administrativos, material audiovisual, actas de operativos, entre otros)
<ol style="list-style-type: none"> 3. Estudio sobre el porcentaje de afluencia de vehículos de automotor en las vías implicadas en un radio de acción de 250 metros para vías secundarias (local urbana), de 500 metros para vías principales (arterial urbana) y de 1.500 metros para carreteras, con relación al punto de instalación de los Fotocomparendos. 4. Archivo digital geográfico en formato Shapefile, KML, KMZ, GDB (geodatabase), u otro que cumpla con las mismas funcionalidades de la ubicación del punto de instalación de los Fotocomparendos dentro de la zona de riesgo. 5. Un documento en donde se refiera a la socialización dada en la comunidad más cercana al punto de la instalación de fotomulta, en el cual se deberán recoger las inquietudes que se hayan generado, las observaciones y los disensos y acuerdos en cuanto a la instalación de la misma <p>III. Movilidad: Documento que contenga un estudio de tránsito, en los términos establecidos en la metodología de evaluación. Este criterio dependerá del estudio, el cual deberá contener indicadores positivos comparando la situación actual con la proyectada en la propuesta.</p> <p>IV. Historial de Infracciones: Documento que identifique el o los puntos de infracciones de tránsito, según las estadísticas de la autoridad de tránsito territorial de los últimos dos (2) años anteriores a la solicitud de autorización del punto donde se instalarán los Fotocomparendos, con su respectiva ubicación georreferenciada. Las estadísticas deberán reportarse mes a mes discriminando por tipo de infracción de tránsito. Cuando la infraestructura vial tenga menos de dos (2) años de funcionamiento, la información que deberá reportarse corresponderá a la del periodo de dicho funcionamiento. Para la revisión de este criterio se tendrá en cuenta la comparación de los datos enviados por la autoridad de tránsito con las estadísticas de infracciones de tránsito reportadas en el SIMIT o en el RUNT. La</p>	<p>aprobación para este criterio se dará cuando las estadísticas de infracciones de tránsito muestran un comportamiento incidente en la seguridad vial</p> <p>D. Plan de Seguridad Vial. Descripción y copia del aparte del Plan Local de Seguridad Vial (PSV), de la respectiva jurisdicción que especifique que la implementación de los Fotocomparendos que se pretenden autorizar hace parte de las acciones, pilares, programas o proyectos contenidos en el Plan Nacional y Territorial de Seguridad Vial.</p> <p>E. Equipo de Trabajo: Documento con la relación del cuerpo de agentes capacitados conforme lo establece el numeral 3 del artículo 13 de la Ley 1843 de 2017.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Los Fotocomparendos sólo podrán posicionarse en sitios que hagan parte de la infraestructura vial respetando lo dispuesto en la Ley 1228 de 2008, de modo que no procederá su instalación en colinas, viviendas u otros equipamientos aledaños. los Fotocomparendos serán únicamente estáticas y siempre tendrán un punto fijo y señalado, bajo ninguna circunstancia serán operadas desde un vehículo.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La autoridad de tránsito que presentó la solicitud de autorización y/u operación de los Fotocomparendos, sólo podrá utilizarlos para realizar foto-detección de las presuntas infracciones que se relacionen con el o los criterios que le hayan sido aprobados.</p> <p>PARÁGRAFO 3. No se autorizará ninguna SAST en cuya solicitud falte cualquiera de los documentos requeridos en el presente artículo. De darse el caso en que se encuentre que alguna cámara sea instalada sin cumplir con alguno de estos requisitos podrá ser invalidada y posteriormente desmontada por las autoridades competentes</p> <p>ARTÍCULO 9 PROCEDIMIENTO PARA LA AUTORIZACIÓN DE INSTALACIÓN DE LOS DISPOSITIVOS DE FOTOCOMPARENDOS. Para obtener la autorización de instalación y/u operación de los Fotocomparendos se deberá seguir el siguiente procedimiento.</p>

<p>1. Solicitud de autorización: La autoridad de tránsito competente donde se pretenda instalar y/u operar los Fotocomparendos deberá ingresar al Sistema de Información al cual se accederá a través de la página web de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, cargando la información contenida en el anexo número 1 "Información de la solicitud" de la presente resolución, el cual hace parte integral de ésta.</p> <p>2. Plazo para la autorización: La Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrá un plazo de 45 días hábiles, contados a partir del día siguiente a la fecha de radicado arrojada por el sistema de información, para la autorización o rechazo de la solicitud.</p> <p>3. Requerimientos: Cuando se constate que la solicitud está incompleta la Agencia Nacional de Seguridad Vial requerirá al peticionario dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la fecha de radicación, para que la complete en el término máximo de un (1) mes. Durante este período se suspenderá el plazo referido en el literal b) del presente artículo, y se reiniciará a partir del día hábil siguiente al que la autoridad de tránsito aporte los documentos o información requerida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p style="padding-left: 40px;">a. En caso de no aportar la información en los términos solicitados, la Agencia Nacional de Seguridad Vial lo requerirá por segunda y última vez, para que subsane lo correspondiente dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al requerimiento. En este caso, también se suspenderá el plazo referido en el literal b) y se reiniciará a partir del día hábil siguiente al que la autoridad de tránsito aporte los documentos o información requerida.</p> <p>4. Desistimiento tácito: En aquellos casos en que la autoridad de tránsito no subsane los requerimientos efectuados por la Agencia en las dos (2) oportunidades referidas y en los plazos señalados en el literal anterior, se configura el desistimiento tácito y se aplicará el procedimiento establecido en el artículo 17 de la Ley 1437 de 2011, modificado por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015.</p> <p>5. Comunicación: La autorización o la negación de la instalación y/u operación de los Fotocomparendos, será debidamente comunicada a través del correo electrónico</p>	<p>suministrado en el momento de efectuar la solicitud a la autoridad de tránsito competente en el tramo donde se pretenda instalar y/u operar los Fotocomparendos, por medio del Sistema de Información.</p> <p>6. Información al público: Las autorizaciones concedidas, estarán disponibles en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con el objeto de facilitar su consulta en línea por todos los interesados.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Tanto el documento de autorización o rechazo de la instalación del SAST, como toda la documentación aportada, reposará en el Sistema de Información dispuesto para tal fin por la Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV, para facilitar su consulta por parte de la respectiva Autoridad de Tránsito y de las autoridades competentes.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Los Fotocomparendos que se encuentren en funcionamiento deberán tener tramitada y aprobada la autorización de que trata el presente acto administrativo dentro de los 180 días siguientes a la publicación de la presente resolución. Una vez vencido este término sin que se haya obtenido la debida autorización, la respectiva Fotomulta no podrá operar.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Cualquier modificación de la ubicación y/o instalación adicional de los Fotocomparendos deberá ser registrada previamente en el Sistema de Información del Ministerio de Transporte para surtir una nueva revisión y autorización conforme al procedimiento de que trata el presente artículo.</p> <p>PARÁGRAFO 4. La Agencia Nacional de Seguridad Vial realizará el proceso de revisión técnica de toda la documentación y emitirá el concepto técnico, con fundamento en el cual el Ministerio de Transporte emitirá la autorización de instalación u operación de los Fotocomparendos, de ser procedente. Para el efecto, la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá publicar la metodología que empleará para la evaluación de los criterios establecidos en la presente reglamentación.</p>
<p>PARÁGRAFO 5. Hasta tanto el sistema de información permita la recepción de la documentación referida en el artículo 8 de la presente resolución, la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá disponer de un mecanismo virtual para su recepción y consulta.</p> <p>ARTÍCULO 10 CORRESPONSABILIDAD. Habrá una responsabilidad compartida en la verificación del cumplimiento de los requisitos para la instalación de los Fotocomparendos entre La Agencia Nacional de Seguridad Vial y la empresa contratada para proveer e instalar el equipo en cuestión.</p> <p>PARÁGRAFO 1. En caso de que se de una instalación indebida de algún equipo sin contar con la aprobación de la misma, o que esta se de sin cumplir con los parámetros especificados en la presente ley, los actores implicados podrán ser sometidos a una sanción monetaria de hasta 50 SMLMV.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III. CONDICIONES DE OPERACIÓN.</p> <p>ARTÍCULO 11 CONDICIONES DE CALIDAD EN LA OPERACIÓN. Todos los Fotocomparendos autorizados por el Ministerio de Transporte y los que se utilicen para el control en vía apoyado en dispositivos móviles contarán desde el inicio de su operación, con:</p> <p style="padding-left: 40px;">A. Mecanismos de calibración y mantenimiento previstos para los instrumentos de medición que sean utilizados, de conformidad con los patrones de referencia nacional definidos por el Instituto Nacional de Metrología y lo dispuesto en el Decreto número 1074 de 2015, o la norma que lo desarrolle, modifique o sustituya. Para los instrumentos de medición de la velocidad se deberá contar con el Concepto de Desempeño de la Tecnología, en cuanto a la componente Metrológica, emitido por el Instituto Nacional de Metrología. Así mismo deberá contar con la evidencia de la señalización correcta de la vía de conforme con el artículo 15 de la presente ley</p>	<p style="padding-left: 40px;">B. Procesos de mantenimiento realizados por el fabricante o por su representante oficial en Colombia, los cuales deberán estar debidamente registrados y ser claramente trazables en las bitácoras de los equipos, que deberá llevar el operador.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Una vez la autoridad de tránsito cumpla con los anteriores criterios, deberá indicar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la fecha en que inicie la operación efectiva de los SAST. En caso de no indicarse dicha fecha, el respectivo SAST no podrá iniciar su operación.</p> <p>PARÁGRAFO 2. De encontrarse incompatibilidad en la calibración de los automóviles en relación a los dispositivos de fotodetección, se tendrá en cuenta un margen de error de 2 kilómetros por hora para los automóviles y 4 kilómetros por hora para las camionetas, camperos y similares, y tracto camiones y demás de 3 kilómetros por hora.</p> <p>ARTÍCULO 12 VIABILIDAD EN EL USO DE INFRAESTRUCTURA VIAL: La autoridad de tránsito deberá contar con la evidencia de cierre para el uso, ocupación temporal o intervención de la vía en la cual operarán los SAST, emitido por la entidad administradora de la respectiva infraestructura vial, de acuerdo con el procedimiento que adopte previamente dicha entidad para tal efecto. El procedimiento asociado a este trámite no podrá versar sobre los criterios técnicos establecidos en el artículo 5 de la presente resolución por ser objeto de estudio por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de conformidad con la facultad otorgada en el artículo 2 de la Ley 1843 de 2017 modificado por el artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El documento que acredite la evidencia de cierre debe cargarse por parte de la entidad que administra la infraestructura vial respectiva, en el sistema de información establecido por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la expedición del referido documento.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Para el caso de las vías nacionales no concesionadas, el documento antes referido será cargado por la autoridad de tránsito solicitante y será validado por el Instituto Nacional de Vías en el sistema de información establecido por la Agencia Nacional</p>

<p>de Seguridad Vial, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al cargue del documento por parte de la autoridad de tránsito.</p> <p>ARTÍCULO 13 MANTENIMIENTO Y CALIBRACIÓN. Los Fotocomparendos deberán contar con un set de pruebas de software donde se certifique la seguridad y confiabilidad de acuerdo al tipo de infracción de tránsito y demás datos requeridos que emita el equipo, con sus respectivos soportes de las pruebas aplicadas a cada funcionalidad. La calibración se efectuará de conformidad con lo previsto por el artículo 14 de la Ley 1843 de 2017.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La información contenida en el presente artículo deberá mantenerse actualizada y vigente.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Hasta tanto se expida el reglamento técnico respectivo, las directrices relacionadas al control metrológico de las ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito, serán las consagradas en el artículo 2.2.1.7.14.2. del Decreto 1074 de 2015, Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.</p> <p>ARTÍCULO 14 EVIDENCIA DE LA SEÑALIZACIÓN INSTALADA: Los soportes o evidencias, tales como fotos o videos, en los que conste la señalización efectivamente instalada, de acuerdo con el diseño presentado para la autorización de instalación deberán cargarse al sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y deberá tener en cuenta para su presentación, los parámetros contenidos en el anexo número 2 "Señalización requerida para la instalación de SAST" de la presente Resolución, el cual hace parte integral de ésta, y se enmarca en lo dispuesto en el Manual de Señalización Vial adoptado mediante la Resolución 1885 de 2015 del Ministerio de Transporte.</p> <p>ARTÍCULO 15 SEÑALIZACIÓN. Los Fotocomparendos deberán cumplir con la señalización que advierta sobre su existencia, en los siguientes términos: Se deberá instalar en las vías, señales visibles informativas tipo SI-27, que informen que es una zona vigilada por una cámara de Fotomulta. Las señales también podrán emitirse mediante paneles de mensaje variable, el cual siempre deberá mostrar en todo momento el aviso de detección electrónica.</p>	<p>1. Respecto a la señalización de los Fotocomparendos en vías nacionales y departamentales, se deberá cumplir como mínimo los siguientes requerimientos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La señalización que advierta sobre los Fotocomparendos Para detección fija de infracciones de velocidad, deberá ubicarse con una antelación de 500 metros de distancia del punto de ubicación de los Fotocomparendos. Para los puntos en los cuales se pretenda instalar, deberá tenerse en cuenta, que cuando la vía tenga varios accesos al punto de detección se deberá prever la señalización para cada uno de ellos. - Para otro tipo de infracción al tránsito, se deberá instalar la señal SI-27, con el texto "Detección Electrónica", o acompañar la señal reglamentaria de un tablero adosado en la parte inferior que indique "Detección Electrónica", de acuerdo con lo especificado para el efecto en el numeral 2.2.2 del Manual de Señalización Vial, adoptado mediante Resolución número 1885 de 2015, o la norma que lo adicione, modifique o sustituya. <p>2. Respecto a la señalización que advierta sobre la existencia de los Fotocomparendos fijos en las vías urbanas, se deberá cumplir como mínimo con los siguientes requerimientos: 2.1 La señalización que advierta sobre los Fotocomparendos para la detección de infracciones de velocidad deberá ubicarse a la distancia que técnicamente determine la autoridad de tránsito competente de acuerdo a la característica de dicha infraestructura vial. Deberá tenerse en cuenta, que cuando la vía tenga varios accesos al punto de detección se deberá prever la señalización para cada uno de ellos. Para todo tipo de infracción en vías urbanas, la ubicación de las señales de advertencia deberá establecerse con base en los estudios técnicos elaborados por las autoridades de tránsito.</p> <p>3. Respecto a la señalización que advierta sobre la existencia de controles en vía apoyados en dispositivos móviles y equipos de detección móvil, se deberán instalar en la vía señales visibles que informen que es una zona vigilada por cámaras o radar, localizadas al inicio de estas zonas. Las zonas y la ubicación de las señales</p>
<p>de advertencia en la vía deberán establecerse con base en los estudios técnicos elaborados por las autoridades de tránsito competentes, respetando las diferentes disposiciones establecidas por el Ministerio de Transporte y demás que apliquen.</p> <p>4. Tratándose del control aéreo se deberá dar aviso mediante señales visibles en la vía.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Las entidades administradoras de la infraestructura vial respectiva deberán adelantar de forma oportuna las gestiones necesarias para que la autoridad de tránsito pueda cumplir con los criterios de operación establecidos en la presente resolución, con el fin de promover la seguridad vial en el corredor.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Respecto a la señalización que advierta sobre la existencia de controles en vía apoyado en dispositivos electrónicos, se deberán instalar en la vía señales fijas o móviles visibles SI-27 que informen que es una zona vigilada por SAST, localizadas al inicio de estas zonas.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Tratándose del control aéreo se deberá dar aviso mediante señales fijas o móviles visibles SI-27 en la vía que informen que es una zona vigilada por SAST.</p> <p>PARÁGRAFO 4. Para todo tipo de señalización deberán cumplirse las disposiciones técnicas señaladas en el Manual de Señalización Vial, adoptado mediante la Resolución número 1885 de 2015, o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.</p> <p>ARTÍCULO 16 "Modifíquese el Artículo 3 de la Ley 1843 de 2017 quedando de la siguiente manera:</p> <p><i>Artículo 3. Autoridad competente para la verificación del cumplimiento de los criterios técnicos. La Superintendencia de Transporte tendrá como función: Adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por la presente ley, tanto para la instalación como para la operación. En el evento de encontrar incumplimientos por parte de la autoridad de tránsito en dichos criterios podrá iniciar investigación</i></p>	<p><i>correspondiente la cual podrá concluir con la suspensión de las ayudas tecnológicas hasta tanto cumplan los criterios técnicos definidos.</i></p> <p>PARÁGRAFO 1. La Superintendencia de Transporte reportará en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la fecha de inicio y finalización de las sanciones que se hayan impuesto a las autoridades de tránsito, en materia de suspensión de la operación de los SAST.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La Superintendencia de Transporte controlará periódicamente el cumplimiento de los requisitos de autorización y operación de los Fotocomparendos, así como adelantará la respectiva revisión en caso tal de que sea solicitada por la veeduría ciudadana en ejercicio de sus funciones tal y como se establece en la ley 850 de 2003</p> <p>PARÁGRAFO 3. La Superintendencia de Transporte en el ejercicio de sus competencias, podrá requerir en cualquier momento a la autoridad de tránsito respectiva, la documentación que acredite el cumplimiento de los criterios para la instalación y la operación de SAST.</p> <p>ARTÍCULO 17 REVISIÓN GENERAL Una vez sancionada esta ley se proporcionará un periodo de Seis (6) meses para que la Superintendencia de Transporte verifique el cumplimiento de los criterios para la instalación, puesta en operación y criterios técnicos de seguridad vial de los Fotocomparendos, establecidos en la presente ley, que ya se encuentran instalados y en funcionamiento en el territorio, de igual forma procederá a desmontar los los Fotocomparendos que no cumplan con los criterios establecidos para su instalación y funcionamiento.</p> <p>ARTÍCULO 18 INDICADORES DE SEGURIDAD VIAL. La Agencia Nacional de Seguridad Vial publicará los indicadores anuales de seguridad vial que deberán reportar las autoridades de tránsito para el seguimiento al comportamiento de los usuarios viales y las condiciones de seguridad vial en los puntos autorizados para la instalación de SAST.</p>

<p>PARÁGRAFO 1. Las autoridades de tránsito deberán reportar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los datos requeridos para efectos de realizar el análisis de indicadores anuales de seguridad vial, que permitan establecer la efectividad de las medidas tomadas en cada punto autorizado.</p> <p>PARÁGRAFO 2. De igual forma la superintendencia de Transporte publicará y actualizará de forma mensual un informe del funcionamiento de las SAST, en el cual se hará especial énfasis en el número de comparendos realizados, accidentes en las vías en que estos puntos están ubicados, además de reportes de invalidación y desmonte de los SAST de darse el caso.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Toda la información referente a los indicadores de seguridad vial, los dispositivos de foto comparendos (SAST), así como el estado de los mismo incluyendo sus invalidaciones deberán estar debidamente sistematizados y dispuestos al público en las páginas del Ministerios de Transporte, La Superintendencia de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Página Web del RUNT sin excepción alguna.</p> <p>ARTÍCULO 19 VIGENCIA DE LA AUTORIZACIÓN. Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación y funcionamiento de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración cinco (5) años, contados a partir de la fecha reportada en el sistema de información como fecha de inicio de operación, previo cumplimiento de los criterios para la instalación y la operación.</p> <p>ARTÍCULO 20 MODIFICACIONES. Cualquier necesidad de ajuste al alcance de la autorización de instalación de los SAST otorgada, deberá ser solicitado a la Agencia Nacional de Seguridad Vial a través del sistema de información, para ello se deberá habilitar el aplicativo usado para la solicitud inicial. En este caso, el trámite a seguir se realizará en los términos establecidos en el artículo 9 de la presente ley.</p> <p>PARÁGRAFO 1. En todo caso, los ajustes aquí referidos no modificarán el plazo previsto para la vigencia de la autorización inicial.</p>	<p>ARTÍCULO 21 RÉGIMEN DE TRANSICIÓN. De conformidad con lo previsto en el parágrafo transitorio del artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019, las solicitudes de autorización en curso que se presenten con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley serán tramitadas por el Ministerio de Transporte, hasta su culminación, bajo la normativa vigente al momento de su radicación.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO IV. COMPARENCIA.</p> <p>ARTÍCULO 22 VALIDACIÓN DEL COMPARENDO. La validación del comparendo, a la que hace referencia el artículo 8o de la Ley 1843 de 2017, deberá realizarse, a más tardar, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la ocurrencia de la infracción</p> <p>ARTÍCULO 23 Modifíquese el artículo 8 de la ley 1843 de 2017 el cual quedará de la siguiente forma: <i>Artículo 8. Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación:</i> <i>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.</i> <i>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, presencial o virtualmente, dentro de los quince (15) 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.</i></p>
<p>PARÁGRAFO 1. El propietario del vehículo podrá apelar dentro de los quince días hábiles posteriores a la entrega del comparendo a través de los medios electrónicos así como realizar las notificaciones necesarias que lo eximan o derivan la responsabilidad del comparendo, para que la autoridad de tránsito realice la debida investigación en consideración de el artículo 29 de la Constitución Política de Colombia.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el recaudo y cobro de las multas.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, no hacerlo implica que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso. La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información: a) Dirección de notificación; b) Número telefónico de contacto; c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.</p> <p><i>El dinero recaudado con el cobro de la actualización de los datos en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) será dirigido únicamente para el mantenimiento, funcionamiento y operación de la página Web del RUNT, este cobro no podrá exceder los mil ochocientos 1800 pesos.</i></p> <p>PARÁGRAFO 4. El Propietario del Vehículo así como el conductor podrá solicitar a la autoridad de tránsito respectiva, de requerir, realizar la comparencia de forma virtual, para lo cual esta deberá habilitar la plataforma virtual en un horario específico de reunión acordado con el y/o los comparecientes.</p> <p>PARÁGRAFO 5. La citación que se hará en primer lugar se hará en calidad de "Propietario del vehículo" y no en calidad de "infractor", el cual permanecerá en esta categoría hasta que se esclarezca la situación y se determine el fallo en cuestión. En caso de no darse el contacto o reunión con dicho propietario del vehículo, la autoridad de tránsito sólo podrá declararlo como infractor si demuestra que el propietario era el mismo que estaba conduciendo en el momento de la infracción.</p> <p>PARÁGRAFO 6. En caso de encontrar que se realizó más de un comparendo al mismo vehículo por un mismo tipo de infracción, se tendrá en cuenta como una única infracción, la citación y posible sanción se harán en razón de una única</p>	<p style="text-align: center;"><i>violacion a la norma de tránsito, siempre y cuando las infracciones registradas sean del mismo tipo .</i></p> <p>ARTÍCULO 24 Modifíquese el artículo 12 de la ley 1843 del 2017, el cual quedará de la siguiente manera Artículo 12. Comparencia virtual. Todos los organismos de control y entidades territoriales que operen sistemas automáticos y semiautomáticos para detectar infracciones de tránsito, deberán tener a disposición de la ciudadanía mecanismos electrónicos que permitan la comparencia a distancia del presunto infractor. Así mismo serán responsables de notificar la opción de comparencia virtual junto con la notificación del comparendo dentro de los plazos establecidos por la presente ley.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Bajo ninguna circunstancia se le negará al presunto infractor la posibilidad de comparecer de forma virtual, así como se le permitirá realizar la apelación, de ser requerida, por las mismas vías.</p> <p>ARTÍCULO 25 INVALIDACIÓN DEL COMPARENDO POR INCUMPLIMIENTO DE REQUISITOS Será motivo de apelación del comparendo el que la cámara haya sido invalidada y/o desmontada por incumplimiento de los requerimientos establecidos en la presente ley para su instalación y funcionamiento. La verificación del incumplimiento de estos requisitos apelados por el compareciente estará a cargo de la autoridad de tránsito competente del lugar donde fue cometida la presunta infracción.</p> <p>PARÁGRAFO 1. De haberse dado el pago del comparendo previo a la invalidación del mismo, este dinero podrá ser redimido en impuesto SOAT u otro de los establecidos para el vehículo al que le fue interpuesto el comparendo.</p> <p>PARÁGRAFO 2. En caso de presentarse inconformidad o encontrar irregularidad en la verificación realizada por la autoridad de tránsito competente del lugar en donde fue cometida la infracción se podrá solicitar que se escale el caso a la Superintendencia de Transporte, quien asumirá la respectiva verificación.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO V. DISPOSICIONES FINALES.</p> <p>ARTÍCULO 26 AMNISTÍA. Los deudores de multas por infracciones a las normas de tránsito que se hayan hecho exigibles con material probatorio basado en los Fotocomparendos con anterioridad a la fecha de aprobación de la presente ley, tendrán derecho a la siguiente condición especial de pago:</p>

<p>1. Dentro de los cuatro (4) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley se pagará el 40% del capital sin intereses de mora.</p> <p>2. Entre los cuatro (4) y los ocho (8) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley se pagará el 50% del capital sin intereses de mora.</p> <p>3. Entre los ocho (8) y los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley se pagará el 80% del capital sin intereses de mora.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La condición especial de pago establecida en el presente artículo, no se aplicará para el pago de multas por infracciones a las normas de tránsito impuestas a conductores bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas; y cuyas sanciones penales y administrativas están establecidas en la Ley 1696 de 2013.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La condición especial de pago establecida en el presente artículo no afecta las destinaciones de los recursos establecidos en los artículos 10 y 160 de la Ley 769 de 2002.</p> <p>ARTÍCULO 27 VIGENCIA. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga a las anteriores leyes y decretos concernientes al tema.</p> <p>Del Honorable Congresista</p>  <p>LEÓN FREDY MUÑOZ LOPERA Representante a la Cámara Partido Alianza Verde</p>	<p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY NÚMERO ____ DE 2021 CÁMARA “(POR MEDIO DEL CUAL SE BUSCA GARANTIZAR LAS CONDICIONES JUSTAS PARA LA OPERACIÓN DE LOS FOTOCOMPARENDOS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES)”</p> <p style="text-align: center;">Exposición de Motivos</p> <p>Con el fin de realizar la exposición de motivos del presente Proyecto de Ley, y argumentar la relevancia de aprobación del mismo, este acápite se ha dividido en nueve (9) partes que presentan de forma ordenada la importancia del tema, estas son: (1) Introducción, (2) Problemática, (3) objetivos, (4) Justificación, (5) Antecedentes, (6) Fundamento jurídico, (7) Impacto fiscal (8) Descripción del proyecto y (9) Consideraciones finales.</p> <p style="text-align: center;">1. Introducción.</p> <p>Los fotosensores han sido utilizados en todo el mundo para la vigilancia del tráfico, principalmente en las grandes ciudades donde han habido grandes índices de accidentalidad. Esta tecnología esta diseñada para identificar algunas infracciones de tránsito, especialmente las de velocidad, para así poder reducir la accidentalidad y mejorar las condiciones de tránsito en la zona.</p> <p>El uso de Fotosensores fue implementado en Colombia a partir del año 2010, fecha en la cual se empezaron a instaurar en distintas ciudades del país, en donde además de la velocidad estos dispositivos están programados para detectar también vehículos con SOAT vencido, pico y placa, u otras infracciones establecidas en el Código de Tránsito que opera en el territorio. Pero en la actualidad esto ha desembocado en una situación de descontento generalizado por parte de diferentes actores.</p> <p>Robinson Manosalva el alcalde de Aguachica en el Cesar dijo textualmente que: “Ya no quiero saber más de ‘fotomultas’ aquí en Aguachica. Háganme el favor y me despejen el área (...). Yo le dije al pueblo que no iba a permitir más saqueos a los bolsillos de los</p>
<p>turistas y a los conductores. Con todo respeto, les digo que despejen la zona”. Y es que para muchos de los afectados por los comparendos realizados a través de este sistema, han resultado más un asalto a su bolsillo que un control adecuado al tráfico, incluso se evidencia en diferentes puntos de la ciudad que muchos de estos dispositivos no están cumpliendo con las condiciones ya establecidas en la resolución 718-2018, derogada posteriormente por la resolución 11245 del 2020, mediante las cuales se reglamenta la instalación y operación de estas cámaras SAST, conocidas como Fotomultas, las cuales en el presente proyecto de ley mencionamos como Fotocomparendos para mayor precisión en su naturaleza. El superintendente Camilo Pabón Almanza dijo en El Tiempo que: “En la actualidad se han realizado 40 requerimientos de información a organismos de tránsito, conforme a las funciones de inspección, control y vigilancia que ejerce la Superintendencia de Transporte”. Esto supone que existen en el País 40 ciudades en las cuales se esta llevando a cabo la investigación pertinente para definir si los Fotocomparendos que operan en los respectivos territorios cumplen o no con los requisitos establecidos en la resolución.</p> <p>Por otro lado se ha denunciado la imposición de comparendos en el municipio de Soacha, esto en el marco de la claridad que da el Superintendente Pabón Almanza de que “ese municipio no tiene autorizados sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (SAST/Foto Comparendos)” para lo cual reporta ya haber realizado la solicitud conforme a las funciones de inspección, control y vigilancia que ejerce la Superintendencia de Transporte, con el fin de comprobar la correcta aplicación de las normas de tránsito.</p> <p>Otra de las inconsistencias que se ha encontrado en torno a la operación de los Fotocomparendos en cuanto a facilitar los medios para que los usuarios puedan defenderse en caso de recibir una orden de comparendo. Según el Artículo 12 de la ley 1843, todos los organismos que operen estos dispositivos deberían implementar, dentro de un plazo establecido, la vías necesarias para que el presunto infractor pueda hacer la debida comparecencia de forma virtual, Situación que la superintendencia encontró como incumplida, pues de los organismos de tránsito a los cuales se les han aprobado hasta la fecha 533 cámaras de foto detección de infracciones de tránsito a lo largo y ancho del país, muy pocos han instaurado las medidas necesarias para poder realizar la comparecencia virtual pertinente. Aún no es común que en sitios web de secretarías de movilidad o de</p>	<p>institutos de tránsito es posible encontrar un link que lleve al usuario directamente y con un solo clic a las ‘Comparecencias virtuales’. De hecho las vías de contacto suelen ser defectuosas, correos que no responden, llamadas que no llegan a entrar, e incluso algunas entidades ni siquiera cuentan con una respectiva página Web mediante la cual hacer el debido seguimiento.</p> <p>Finalmente Cabe resaltar que los Sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito, se conocen de forma técnica por sus siglas como los SAST y de hecho son definidos bajo este nombre en el decreto 718 del 2018, pero en este proyecto de ley en específico han sido nombrados como los Fotocomparendos por fines comunicativos y de comprensión para la ciudadanía en razón de la naturaleza del presente proyecto. Así mismo el nombre se hace importante en tanto estas cámaras han sido conocidas popularmente como Fotomultas, pero es conocido que incluso en la reglamentación ya existente alrededor de estos dispositivos, en ningún momento deberían de poder imponer una sanción (multa) automáticamente y deberían funcionar netamente como material probatorio a la hora de comparecer, cuestión que no esta sucediendo, pues en varias partes se denuncia que se les esta imponiendo sanciones de manera automática e indiscriminada por estos dispositivos.</p> <p style="text-align: center;">2. Problemática.</p> <p>En tan solo el 2020 las cámaras de fotomulta registraron 63.026 infracciones de tránsito, y otras 12.437 se tomaron con aparatos convencionales en Bogotá. El 81 por ciento de esas infracciones fueron por exceso de velocidad. Muchas de estas han sido interpuestas aun después de la sentencia impuesta por la Corte, la C.036, en la cual se determinaba que la responsabilidad de la multa era individual y por lo tanto debe de identificarse al conductor en el momento de cometer la infracción, antes de dar el fallo y declararlo como infractor, obligándole a pagar la multa correspondiente.</p> <p>En este sentido la procuraduría general les solicitó a los secretarios de Movilidad de las alcaldías de Bogotá, Medellín y Cali responder por el incumplimiento del fallo de la Corte</p>

<p>Constitucional (C-038 de 2020) que establece los lineamientos para el cobro de infracciones por los Fotocomparendos. Ante esto Nicolas Estupiñan, secretario de movilidad de Bogotá, dijo que "A todos los ciudadanos se les está respetando el debido proceso acatando plenamente lo que dijo el fallo de la Corte" pues ya no se les esta declarando como infractores desde el momento en que la cámara de Fotocomparendo registra la infracción con su placa, si no que se les esta citando como propietarios del vehiculo para que puedan esclarecer la situación.</p> <p>"Las cámaras han sido adquiridas con el propósito de salvaguardar la vida de todos los bogotanos. Estas detectan unas infracciones, que en el pasado lo que hacían eran imputar la fracción al propietario del vehículo. Eso ya no se está haciendo. No hay ninguna infracción que se detecte automáticamente y que se convierta de manera inmediata en una sanción", dijo Estupiñan.</p> <p>Ahora bien, las Secretarías de Movilidad realizan hasta 2 intentos de notificación física. Dado el caso en que esta no haya podido ser entregada, se realizará la publicación en su página web y se contará como válida para iniciar el proceso. Posteriormente las entidades de movilidad hacen responsables a los propietarios de los vehículos cuando estos no asisten a la audiencia a defenderse.</p> <p>Según lo que determinó la corte en la sentencia C.036, la cual se discutía por la contradicción que existía entre el parágrafo 1 del artículo 8 de la ley 1842 del 2017 "El propietario del vehículo será solidariamente responsable con el conductor, previa su vinculación al proceso contravencional, a través de la notificación del comparendo en los términos previstos en el presente artículo, permitiendo que ejerza su derecho de defensa" y el artículo 29 del la constitución política de colombia el cual dice que:</p> <p><i>"El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas. Nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio. En materia penal, la ley permisiva o favorable, aun cuando sea posterior, se aplicará de preferencia a la restrictiva o desfavorable. Toda persona se presume inocente mientras no se la haya declarado</i></p>	<p><i>judicialmente culpable. Quien sea sindicado tiene derecho a la defensa y a la asistencia de un abogado escogido por él, o de oficio, durante la investigación y el juzgamiento; a un debido proceso público sin dilaciones injustificadas; a presentar pruebas y a controvertir las que se alleguen en su contra; a impugnar la sentencia condenatoria, y a no ser juzgado dos veces por el mismo hecho. Es nula, de pleno derecho, la prueba obtenida con violación del debido proceso"</i></p> <p>Según el dictamen si bien no existe una inconstitucionalidad en la ley 1842 del 2017, si se hace necesaria el reconocimiento del infractor para poder imponer la multa. Así mismo, el parágrafo segundo del artículo 129 del Código Nacional de Tránsito (L.769/2002) preceptúa que: "Las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo 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". Del cual se puede concluir que de los registros de infracciones que se cometan por la Cámaras de Fotocomparendo o las SAST, solo funcionará como un material probatorio y no como medio para imponer una multa automática.</p> <p>Aun con todo esto, hasta el sol de hoy en varias ciudades del país se continúan imponiendo multas de forma automática sin que se de una citación para esclarecer la situación previamente. De igual forma según el conducto de acciones seguido por las autoridades de tránsito, al no poder hacer contacto con el propietario del vehículo que cometió la presunta infracción, se le esta imponiendo la multa automáticamente sin necesidad de comprobar que este ha cometido la infracción en cuestión, violando así la presunción de inocencia y el debido proceso del propietario del vehículo.</p> <p>3. Objetivos.</p> <p>3.1 General.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fortalecer el proceso de instalación de los Fotocomparendos así como el de verificación de los requisitos técnicos de las mismas en pro de un control de tránsito medido y justo con la ciudadanía.
<p>3.2 Específicos.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Enfatizar en los requerimientos necesarios para la instalación de los Fotocomparendos para evitar la sobrecarga de las mismas, dejándola únicamente en donde sea justificable su existencia. - Aumentar la eficiencia de las entidades competentes para la revisión de los temas relacionados con los comparendos, especialmente los interpuestos por los Fotocomparendos - Facilitar el trámite de comparencia así como el mecanismo de apelación para los mismos - Proporcionar el debido procedimiento ceñido a la constitución y la ley, respetando la presunción de inocencia de los comparecientes. - Determinar las opciones que se le pueden otorgar al compareciente en caso de la invalidación de la multa posterior al pago de la misma. <p>4. Justificación.</p> <p>Para efectos del mejoramiento de la seguridad vial, respetando el debido proceso, los derechos contemplados en la constitución y evitar el atropello a la ciudadanía, se hace necesaria la aprobación de este proyecto de ley, pues en él está contenido el articulado que, en primera instancia le da fuerza de ley a los requerimientos ya establecidos en el decreto 718 del 2018 para la aprobación y puesta en funcionamiento de los Fotocomparendos, añadiendo algunos necesarios como la socialización con la comunidad cercana directamente afectada por la presencia de las cámaras, para así recoger dudas, inquietudes, disensos o acuerdos con la misma. Así mismo crea la obligación de realizar la pertinente revisión periódica a los Fotocomparendos ya instalados para verificar que todos estén cumpliendo con los requisitos establecidos.</p>	<p>No es un secreto la cantidad de denuncias, reportes y quejas que existen en la actualidad en cuanto a los Fotocomparendos que no cumplen con los requerimientos o no cuentan con la aprobación de los organismos pertinentes. Es necesario hacer hincapié en el cumplimiento de estos requerimientos y realizar la constante revisión de los mismos para efectos del cumplimiento a cabalidad de la ley establecida. Es por esto que en el presente proyecto de ley se propone no solo la revisión constante de la superintendencia correspondiente al tema de transporte, si no la participación de las veedurías de movilidad en dicha revisión las cuales podrán solicitar la debida investigación y desmonte de ser necesarios, así mismo se propone una corresponsabilidad en la verificación de los prerrequisitos necesarios para la instalación y puesta en funcionamiento de las cámara en la que también participarán las empresas contratadas para la instalación y operación de las cámaras de Fotocomparendos. Seguido de ello se propone una sanción adecuada ante el incumplimiento de estos parámetros.</p> <p>De igual forma se hace énfasis en la comparencia virtual y la obligatoriedad de los organismos en poner a disposición de la ciudadanía las plataformas que faciliten el procedimiento pertinente de forma virtual, con ello se reduce el trámite y problemas que se puedan generar ante el usuario en cuanto a la necesidad de comparecer presencialmente, así como de dar cuenta de la posibles aclaraciones y apelaciones que requieran el caso puntual. Además desde el punto de vista institucional se obtiene beneficio en tanto se agilicen los trámites, evitando así la saturación de los mismos y pudiendo prestar una atención más adecuada.</p> <p>Finalmente, en pro de respetar el debido proceso y presunción de inocencia contemplados en el artículo 29 de la constitución política de colombia, en caso de no darse el contacto con el propietario del vehículo ya sea de forma presencial o virtual, se aclara que las autoridades de tránsito competentes no podrán imponer el comparendo respectivo, a no se que puedan demostrar de algún modo que el propietario del vehículo era el que lo estaba manejando en el momento en que se cometo la infraccion.</p> <p>5. Antecedentes.</p>

<p>La primera mención dentro de las leyes que se hace de las SAST fue en el año 2010, en la ley 1383, en la cual en su artículo 22 que modifica el artículo 135 de la Ley 769 de 2002, el cual hace referencia al procedimiento frente a las infracciones de tránsito, dictamina en uno de sus párrafos que:</p> <p><i>(...) las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Transporte para lo de su competencia.</i></p> <p>Con lo cual se dio el primer paso para que las autoridades de tránsito competentes pudieran apoyarse en el uso de tecnologías para la imposición de multas, los cuales significaron la instalación de múltiples equipos de Fotocomparendos, también conocidos como SAST en diferentes ciudades del país. Esto años más tarde desembocará en la ley 1843 del 2017 "POR MEDIO DEL 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", la cual buscaba reglamentar el uso de estos dispositivos para la imposición de multas.</p> <p>En el contenido de esta ley se designó, en el artículo 2, al Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia de Seguridad Vial para que diera la reglamentación específica y criterios técnicos para la instalación y operación de los SAST. "Todo medio técnico o tecnológico para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se encuentre en operación o que se pretenda instalar deberá cumplir con los criterios técnicos que para su instalación u operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia de Seguridad Vial. Dichas entidades tendrán 180 días para expedir la reglamentación". Así mismo en su artículo 3 designa a La Superintendencia de Puertos y Transporte como la autoridad competente para verificar el cumplimiento de los criterios que fijaría Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia de Seguridad Vial.</p>	<p>En el año 2018 el Ministerio de transporte emitió la resolución 718 del 2018, "Por la cual se reglamentan los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones". En este decreto estaría contenido el reglamento bajo el cual deberán ceñirse las entidades territoriales para la solicitud, instalación y operación de los SAST.</p> <p>Dentro de los 15 artículos que componen la ley 1843 se encuentra el artículo 8 que hace referencia al procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, el cual luego de describir el procedimiento que debe de seguir la autoridad de tránsito, hace la aclaración en el párrafo 1 que: "El propietario del vehículo será solidariamente responsable con el conductor, previa su vinculación al proceso contravencional, a través de la notificación del comparendo en los términos previstos en el presente artículo, permitiendo que ejerza su derecho de defensa"</p> <p>Dicho párrafo seguía con la lógica contenida en el Artículo 18 de la ley 1383 de 2010 "Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones", en el cual dictaminó que La Ley 769 de 2002, tendría un artículo nuevo "Artículo 93-1. Solidaridad por multas. Serán solidariamente responsables por el pago de multas por infracciones de tránsito el propietario y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo automotor, en aquellas infracciones imputables a los propietarios o a las empresas"</p> <p>En el año 2020 se generaría el primer problema legal con dicho párrafo, pues en la Sentencia C-038 del 2020 el ciudadano Héctor Guillermo Mantilla Rueda demandó la inconstitucionalidad del párrafo 1 del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017. La demanda del ciudadano se da al considerar que:</p> <p><i>"el párrafo primero del artículo 9 de la Ley 1843 de 2017 vulnera el artículo 29 de la Constitución, ya que al establecer una responsabilidad solidaria del propietario, por las contravenciones realizadas por el conductor del vehículo, detectadas por medios tecnológicos, omite la necesidad de demostrar la culpabilidad del propietario, exigencia clara del artículo 29 de la Constitución porque le impone la carga de responder por una transgresión cometida por otra persona. A su juicio, la</i></p>						
<p><i>norma permitiría endilgarle responsabilidad al propietario del vehículo aún sin demostrar que fue él quien cometió la infracción".</i></p> <p>Ante esto el "Procurador General de la Nación emitió el Concepto 6577, por medio del cual solicita que la norma demandada sea declarada inexecutable, (...) precisando el alcance del derecho al debido proceso y su contenido por lo que asegura que, a primera vista, habría que declararse la exequibilidad de la norma. Sin embargo, asegura que lo mínimo que se exige es que las autoridades identifiquen al infractor. (...) Concluye que aunque resulta constitucional que en materia de derecho administrativo sancionatorio se modulen las garantías del debido proceso, la identificación del infractor no es susceptible de limitación o modulación alguna. Así, solicita que la norma sea declarada inexecutable."</p> <p>6. Fundamento jurídico.</p> <p>El artículo de la constitución que fue discutido en la sentencia C-038 del 2020, por su presunta violación fue el Artículo 29, el cual dice que:</p> <p><i>El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas. Nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio. En materia penal, la ley permisiva o favorable, aun cuando sea posterior, se aplicará de preferencia a la restrictiva o desfavorable. Toda persona se presume inocente mientras no se la haya declarado judicialmente culpable. Quien sea sindicado tiene derecho a la defensa y a la asistencia de un abogado escogido por él, o de oficio, durante la investigación y el juzgamiento; a un debido proceso público sin dilaciones injustificadas; a presentar pruebas y a controvertir las que se alleguen en su contra; a impugnar la sentencia condenatoria, y a no ser juzgado dos veces por el mismo hecho. Es nula, de pleno derecho, la prueba obtenida con violación del debido proceso.</i></p> <p>Si bien en la sentencia se concluyó que no había una inconstitucionalidad en el párrafo 1 artículo 8 de la ley 1843 del 2017 "El propietario del vehículo será solidariamente</p>	<p>responsable con el conductor, previa su vinculación al proceso contravencional, a través de la notificación del comparendo en los términos previstos en el presente artículo, permitiendo que ejerza su derecho de defensa", si aclaro que para hacer operante la norma en armonía con la constitución política de Colombia debía hacerse necesario el poder identificar al conductor del vehículo antes de cargar la responsabilidad al propietario del mismo.</p> <p>Es pues que entre tanto las SAST no puedan identificar fácilmente al conductor de los vehículos que sean detectados violando alguna norma de tránsito contemplada en la ley, es necesario facilitar los medios de comparencia, aclaración y verificación por parte de la autoridad de tránsito así como del propietario del vehículo.</p> <p>7. Cuadro de Modificaciones.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Ley Actual</th> <th>Proyecto de Ley Propuesto</th> <th>Observaciones y Justificaciones</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ley 1843 del 2017, Artículo 2°. Criterios para la instalación y puesta en operación. Todo medio técnico o tecnológico para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se encuentre en operación o que se pretenda instalar deberá cumplir con los criterios técnicos que para su instalación u operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia de Seguridad Vial. Dichas entidades tendrán</td> <td>ARTÍCULO 4. Elimínese el ARTÍCULO 2 de la ley 1843 de 2017.</td> <td>Artículo eliminado en razón de que uno de los propósitos del presente proyecto de ley es que los criterios para la instalación y operación de los SAST ya no sean fijados por el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia de Seguridad Vial, si no que queden fijos los que se establecen en el presente proyecto de ley.</td> </tr> </tbody> </table>	Ley Actual	Proyecto de Ley Propuesto	Observaciones y Justificaciones	Ley 1843 del 2017, Artículo 2°. Criterios para la instalación y puesta en operación. Todo medio técnico o tecnológico para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se encuentre en operación o que se pretenda instalar deberá cumplir con los criterios técnicos que para su instalación u operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia de Seguridad Vial. Dichas entidades tendrán	ARTÍCULO 4. Elimínese el ARTÍCULO 2 de la ley 1843 de 2017.	Artículo eliminado en razón de que uno de los propósitos del presente proyecto de ley es que los criterios para la instalación y operación de los SAST ya no sean fijados por el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia de Seguridad Vial, si no que queden fijos los que se establecen en el presente proyecto de ley.
Ley Actual	Proyecto de Ley Propuesto	Observaciones y Justificaciones					
Ley 1843 del 2017, Artículo 2°. Criterios para la instalación y puesta en operación. Todo medio técnico o tecnológico para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se encuentre en operación o que se pretenda instalar deberá cumplir con los criterios técnicos que para su instalación u operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia de Seguridad Vial. Dichas entidades tendrán	ARTÍCULO 4. Elimínese el ARTÍCULO 2 de la ley 1843 de 2017.	Artículo eliminado en razón de que uno de los propósitos del presente proyecto de ley es que los criterios para la instalación y operación de los SAST ya no sean fijados por el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia de Seguridad Vial, si no que queden fijos los que se establecen en el presente proyecto de ley.					

<p>180 días para expedir la reglamentación. Sin perjuicio de lo establecido en la presente ley, los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, que se encuentren en funcionamiento y los que se pretendan instalar, deberán contar con autorización del Ministerio del Transporte, la cual se expedirá de acuerdo con la reglamentación expedida y previa verificación contra los planes de seguridad vial de las entidades territoriales.</p> <p>Los que ya se encuentren en funcionamiento tendrán un plazo de 180 días para tramitar la autorización después de la reglamentación.</p>			<p>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>cumplimiento de los criterios técnicos. La Superintendencia de Transporte tendrá como función: Adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por la presente ley. 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>PARÁGRAFO 1: La Superintendencia de Transporte controlará periódicamente el cumplimiento de los requisitos de autorización y operación de los Fotocomparendos, así como adelantará la respectiva revisión en</p>	<p>por el presente Proyecto de Ley.</p> <p>Se añade un párrafo en donde se determina que la verificación por parte de La Superintendencia de Transporte se realizará de forma periódica y a solicitud específica de las veedurías ciudadanas</p>
<p>Ley 1843 del 2017, Artículo 3°. Autoridad competente para la verificación del cumplimiento de los criterios técnicos. La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá como función : Adelantar, de oficio o a</p>	<p>ARTÍCULO 12. Modifíquese el Artículo 3 de la Ley 1843 de 2017 quedando de la siguiente manera: Autoridad competente para la verificación del</p>	<p>Se elimina la parte en donde se verifican los criterios técnicos fijados por el Ministerio de Transporte y la Agencia de Seguridad Vial, para dejar los establecidos</p>			
	<p>caso tal de que sea solicitada por la veeduría ciudadana en ejercicio de sus funciones tal y como se establece en la ley 850 de 2003</p>		<p>de que se trate de un vehículo de servicio público, En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo. Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción con ayudas tecnológicas se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles l 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 i.i.-. Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en</p>	<p>por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público, En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo. Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción con ayudas tecnológicas se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente, presencial o virtualmente, dentro de los quince (15) días hábiles</p>	<p>dentro de los quince días hábiles.</p> <p>Finalmente se añade el parágrafo número 4, 5 y 6 los cuales están referidos a la comparencia virtual y en conducto regular para la misma., la calidad en la que se cita al propietario del vehículo aclarando que este no debe ser citado como "infractor" a no ser que esto ya esto comprobado, y la aclaración de que se hará únicamente una sanción en caso de encontrar que hay comparendos sucesivos por un mismo tipo de infracción.</p>
<p>Ley 1843 del 2017, Artículo 8°. Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación:</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</p>	<p>ARTÍCULO 23. Modifíquese el artículo 8 de la ley 1843 de 2017 el cual quedará de la siguiente forma: Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación: El envío se hará por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo</p>	<p>Se añade que la citación de forma presencial o virtual y se aumenta a 15 el número de días hábiles en que esta puede ser acordada.</p> <p>Se elimina el parágrafo 1 "será solidariamente responsable con el conductor, previa su vinculación al proceso contravencional, a través de la notificación del comparendo en los términos previstos en el presente artículo, permitiendo que ejerza su derecho de defensa" en razón de las C-038 del 2020 y se reemplaza por la posibilidad de apelación por parte del propietario del vehículo</p>			

<p>los términos del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>Parágrafo 1. El propietario del vehículo será solidariamente responsable con el conductor, previa su vinculación al proceso contravencional, a través de la notificación del comparendo en los términos previstos en el presente artículo, permitiendo que ejerza su derecho de defensa.</p> <p>Parágrafo 2. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el recaudo y cobro de las multas.</p> <p>Parágrafo 3. Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la</p>	<p>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>Parágrafo 1. El propietario del vehículo podrá apelar dentro de los quince días hábiles posteriores a la entrega del comparendo a través de los medios electrónicos así como realizar las notificaciones necesarias que lo eximan o derivan la responsabilidad del comparendo, para que la autoridad de tránsito realice la debida investigación en consideración de el artículo 29 de la Constitución Política de Colombia.</p>		<p>última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso. La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información: a) Dirección de notificación; b) Número telefónico de contacto; c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.</p>	<p>Parágrafo 2. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el recaudo y cobro de las multas.</p> <p>Parágrafo 3. Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, no hacerlo implica que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso. La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información: a) Dirección</p>	
<p>de notificación; b) Número telefónico de contacto; c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.)</p> <p>Parágrafo 4. El Propietario del Vehículo así como el conductor podrá solicitar a la autoridad de tránsito respectiva, de requerir, realizar la comparecencia de forma virtual, para lo cual esta deberá habilitar la plataforma virtual en un horario específico de reunión acordado con el y/o los comparecientes.</p> <p>PARÁGRAFO 5. La citación que se hará en primer lugar se hará en calidad de "Propietario del vehículo" y no en calidad de "infractor", el cual permanecerá en esta categoría hasta que se esclarezca la situación y se determine el fallo en cuestión. En caso de no darse el contacto o reunión con dicho</p>	<p>de notificación; b) Número telefónico de contacto; c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.)</p> <p>Parágrafo 4. El Propietario del Vehículo así como el conductor podrá solicitar a la autoridad de tránsito respectiva, de requerir, realizar la comparecencia de forma virtual, para lo cual esta deberá habilitar la plataforma virtual en un horario específico de reunión acordado con el y/o los comparecientes.</p> <p>PARÁGRAFO 5. La citación que se hará en primer lugar se hará en calidad de "Propietario del vehículo" y no en calidad de "infractor", el cual permanecerá en esta categoría hasta que se esclarezca la situación y se determine el fallo en cuestión. En caso de no darse el contacto o reunión con dicho</p>		<p>propietario del vehículo, la autoridad de tránsito sólo podrá declararlo como infractor si demuestra que el propietario era el mismo que estaba conduciendo en el momento de la infracción.</p> <p>PARÁGRAFO 6. En caso de encontrar que se realizó más de un comparendo al mismo vehículo por un mismo tipo de infracción, se tendrá en cuenta como una única infracción, la citación y posible sanción se harán en razón de una única violación a la norma de tránsito, siempre y cuando las infracciones registradas sean del mismo tipo .</p>	<p>propietario del vehículo, la autoridad de tránsito sólo podrá declararlo como infractor si demuestra que el propietario era el mismo que estaba conduciendo en el momento de la infracción.</p> <p>PARÁGRAFO 6. En caso de encontrar que se realizó más de un comparendo al mismo vehículo por un mismo tipo de infracción, se tendrá en cuenta como una única infracción, la citación y posible sanción se harán en razón de una única violación a la norma de tránsito, siempre y cuando las infracciones registradas sean del mismo tipo .</p>	<p>Se establece la obligatoriedad de todos los organismos y entes de control que operan sistemas automáticos y semiautomáticos de</p>
<p>Ley 1843 del 2017, Artículo 12. Comparecencia Virtual. Dentro de los seis meses siguientes a la vigencia de esta ley, quienes operen sistemas automáticos y</p>			<p>Artículo 16. Modifíquese el artículo 12 de la ley 1843 del 2017, la cual quedará de la siguiente manera</p>		<p>Se establece la obligatoriedad de todos los organismos y entes de control que operan sistemas automáticos y semiautomáticos de</p>

<p>semiautomáticos para detectar infracciones de tránsito, implementará igualmente mecanismos electrónicos que permitan la comparecencia a distancia del presunto infractor.</p>	<p>Comparecencia virtual. Todos los organismos de control y entidades territoriales que operen sistemas automáticos y semiautomáticos para detectar infracciones de tránsito, deberán tener a disposición de la ciudadanía mecanismos electrónicos que permitan la comparecencia a distancia del presunto infractor. Así mismo serán responsables de notificar la opción de comparecencia virtual junto con la notificación del comparendo dentro de los plazos establecidos por la presente ley.</p> <p>Parágrafo 1. Bajo ninguna circunstancia se le negará al presunto infractor la posibilidad de comparecer de forma virtual, así como se le permitirá realizar la apelación, de ser requerida, por las mismas vías.</p>	<p>tener a disposiciones los medios necesarios para la realizar la comparecencia virtual. Así mismo que deberán notificar dicha opción junto con el comparendo.</p> <p>Finalmente se añade un parágrafo en el que se prohíbe de manera rotunda negar el derecho a la comparecencia virtual bajo ninguna circunstancia.</p>	<p>Decreto 718 del 2018, Artículo 4. Criterios técnicos: Para la instalación u operación de los SAST se deberá acreditar la necesidad del mismo, con base en al menos uno de los siguientes criterios:</p> <p>1. Siniestralidad: Criterio relacionado con los sucesos que producen un daño material o humano, estando implicado un vehículo en una vía pública.</p> <p>2. Prevención: Criterio relacionado con la protección de los actores viales en zonas de riesgo tales como zonas de circulación de peatones, ciclistas, niños, estudiantes, personas mayores, personas con movilidad reducida, zonas de hospitales, de unidades deportivas o similares.</p> <p>3. Movilidad: Criterio relacionado con acción o práctica social de desplazamiento en el territorio. Involucra el</p>	<p>ARTÍCULO 5. CRITERIOS TÉCNICOS. Para la instalación y/u operación de las Cámaras de Fotocomparendos se deberá acreditar la necesidad del mismo, con base en los siguientes criterios:</p> <p>Siniestralidad: Criterio relacionado con los sucesos que producen un daño material o humano, estando implicado un vehículo en una vía pública.</p> <p>Prevención: Criterio relacionado con la protección de los actores viales en zonas de riesgo tales como zonas de circulación de peatones, ciclistas, niños, estudiantes, personas mayores, personas con movilidad reducida, zonas de hospitales, de unidades deportivas o similares.</p> <p>Movilidad: Criterio relacionado con acción de desplazamiento constante</p>	<p>Se elimina la parte en que solo se debe acreditar la necesidad de un solo criterio y se especifica que deben de cumplirse todos los criterios para la aprobación de la respectiva fotomulta</p>
<p>desplazamiento de las personas y sus bienes, y conjuga deseos y/o necesidades de viaje.</p> <p>4. Historial de infracciones: Estadísticas de infracciones elaboradas por la autoridad de tránsito, correspondientes a los últimos cinco (5) años del punto donde se pretenda instalar los SAST para detección fija o móvil y que serán confrontadas con las estadísticas que reporte el SIMIT o el RUNT, según sea el caso.</p>	<p>en el territorio. Involucra el desplazamiento de las personas y sus bienes, y conjuga deseos y/o necesidades de viaje.</p> <p>Historial de infracciones: Estadísticas de infracciones elaboradas por la autoridad de tránsito, correspondientes a los últimos cinco (5) años del punto donde se pretenda instalar los Fotocomparendos para detección fija o móvil y que serán confrontadas con las estadísticas que reporte el SIMIT o el RUNT, según sea el caso.</p>		<p>deberá contar con la autorización de la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo. El uso de equipos para las labores de control en vía, no son considerados como de detección electrónica. Así mismo, cuando se utilicen equipos exclusivamente para fines disuasivos, pedagógicos y de análisis de tráfico, no se requerirá autorización del Ministerio de Transporte.</p>	<p>operación los mismos, deberá contar con la autorización de la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte quienes darán la respectiva autorización con base en los criterios establecidos en la presente ley.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El uso de equipos para las labores de control en vía, no son considerados como de detección electrónica.</p>	<p>esto con el fin de garantizar que todas los equipos que se instales, sea cual sea su fin, deberán contar con el estudio y la aprobación necesaria para funcionar, así como su respectiva revisión periódica.</p>
<p>Decreto 718 del 2018 Artículo 5. Condiciones previas a la instalación y/u operación: La autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretenda instalar y/u operar los SAST de detección fija o móvil, antes de instalar y poner en operación los mismos,</p>	<p>ARTÍCULO 6. CONDICIONES PREVIAS A LA INSTALACIÓN Y/U OPERACIÓN. La autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretenda instalar y/u operar los Fotocomparendos de detección fija o móvil, antes de instalar y poner en</p>	<p>Se elimina la sección del parágrafo 1 en las que se aclara que cuando se utilicen equipos exclusivamente para fines disuasivos, pedagógicos y de análisis de tráfico, no se requerirá autorización del Ministerio de Transporte</p>	<p>Resolución 718 del 2018 Artículo 6. Requisitos para la autorización de instalación de los SAST. La autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretenda instalar y/u operar los SAST, deberá acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos, los cuales deberán ingresarse al Sistema de Información que el Ministerio de Transporte registre la siguiente información:</p>	<p>ARTÍCULO 8. REQUISITOS PARA LA AUTORIZACIÓN DE INSTALACIÓN DE LOS FOTOCOMPARENDOS. La autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretenda instalar y/u operar los Fotocomparendos deberá acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos, los cuales deberán ingresarse al Sistema de Información que el Ministerio de</p>	<p>Se le añade a la sección de prevención, del documento con el cual se justifica la instalación de la cámara, previa su aprobación, el punto 3 "Estudio sobre el porcentaje de afluencia de vehículos de automotor en las vías implicadas en un radio de acción de 250 metros para vías secundarias (local urbana), de 500 metros para vías</p>

<p>a. Información general. Formato de información general, el cual se encuentra anexo a la presente resolución y hace parte integral de la misma.</p> <p>b. Infraestructura. Los SAST de detección fija deberán identificar la infraestructura vial en la cual se instalarán los SAST, según su jurisdicción (nacional, departamental, distrital, municipal). Para lo anterior, deberá presentarse un archivo digital geográfico con la ubicación exacta del punto donde se pretendan instalar los SAST, sobre el trazado específico del corredor, así como la ubicación de los elementos de señalización existentes y los que se instalarán para advertir la operación de dichos dispositivos. El archivo digital debe presentarse en formato SHAPEFILE, KML, KMZ, GDB (geodatabase) u otro que cumpla con las mismas</p>	<p>Transporte disponga en su página web y registrar la siguiente información:</p> <p>A. Información general. Formato de información general, el cual se encuentra anexo a la presente resolución y hace parte integral de la misma.</p> <p>B. Infraestructura. La autoridad de tránsito competente deberá identificar la infraestructura vial en la cual se instalarán los Fotocomparendos según su jurisdicción (nacional, departamental, distrital, municipal). Para lo anterior, deberá presentarse un archivo digital geográfico con la ubicación exacta del punto donde se pretendan instalar los Fotocomparendos, el trazado específico del corredor, así como la ubicación de los elementos de señalización existentes y los que se instalarán para advertir la operación de dichos dispositivos. El</p>	<p>principales (arterial urbana) y de 1.500 metros para carreteras, con relación al punto de instalación de Los Fotocomparendos" y el punto 5 "Un documento en donde se refiera a la socialización dada en la comunidad más cercana al punto de la instalación de fotomulta, en el cual se deberán recoger las inquietudes que se hayan generado, las observaciones y los disensos y acuerdos en cuanto a la instalación de la misma" para enfatizar más en la necesidad preventiva que tiene este punto para la instalación de la SAST y el estudio que se haya hecho con la comunidad en cuanto a la conformidad que se pueda tener de la misma.</p>	<p>funcionalidades. El sistema de coordenadas debe ser MAGNA SIRGAS según la Resolución 068 de 2005 del Instituto Geográfico Agustín Codazzi o la norma que la modifique, adicione o sustituya. En los casos en que los SAST estén instalados o se pretendan instalar sobre infraestructura vial nacional concesionada o en vías nacionales no concesionadas, deberán adjuntar a la solicitud, el permiso previo para el uso, ocupación temporal o intervención para la operación de los equipos, emitido por la entidad que tiene a cargo la respectiva infraestructura vial. Con excepción de las infraestructuras Viales locales (departamental o municipal) en concordancia con lo establecido en el artículo 119 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>Respecto a la Infraestructura vial nacional concesionada: La Agencia Nacional de</p>	<p>archivo digital debe presentarse en formato Shapefile, KML, KMZ, GDB (geodatabase) u otro que cumpla con las mismas funcionalidades. El sistema de coordenadas debe ser MAGNASIRGAS según la Resolución número 068 de 2005 del Instituto Geográfico Agustín Codazzi o la norma que la modifique, adicione o sustituya. En los casos en que los Fotocomparendos estén instalados o se pretendan instalar sobre infraestructura vial nacional concesionada o en vías nacionales no concesionadas, deberán adjuntar a la solicitud, el permiso previo para el uso, ocupación temporal o intervención para la operación de los equipos, emitido por la entidad que tiene a cargo la respectiva infraestructura vial, con excepción de las infraestructuras viales locales (departamental o municipal), en concordancia</p>	
<p>Infraestructura es la encargada de expedir el permiso de que trata el presente artículo, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución 716 del 28 de abril de 2015 expedida por dicha entidad, o las normas que la modifiquen o sustituyan.</p> <p>Respecto a la Infraestructura vial nacional NO concesionada: El Instituto Nacional de Vías (INVIAS) es el encargado de expedir el permiso de que trata el presente artículo, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 11 del Decreto 2618 de 2013, o las normas que los modifiquen o sustituyan para las vías NO concesionadas.</p> <p>c. Sustentar la necesidad de instalación y operación con base en Criterios técnicos: Todos los SAST de detección fija o móvil que se pretendan instalar o poner en operación, diferente a los equipos usados para el Control en vía</p>	<p>con lo establecido en el artículo 119 del Código Nacional de Tránsito. Respecto a la infraestructura vial nacional concesionada: La Agenda Nacional de Infraestructura es la encargada de expedir el permiso de que trata el presente artículo, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución 716 del 28 de abril de 2015, expedida por dicha entidad, o las normas que la modifiquen o sustituyan. Respecto a la Infraestructura vial nacional No concesionada: El Instituto Nacional de Vías (Invias), es el encargado de expedir el permiso de que trata el presente artículo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 del Decreto número 2618 de 2013, o las normas que los modifiquen o sustituyan para las vías NO concesionadas.</p> <p>C. Sustentar la necesidad de instalación y operación</p>		<p>apoyado en dispositivos móviles, deberán presentar un estudio técnico de acuerdo con lo señalado en el numeral 2 del artículo 13 de la Ley 1843 de 2017 y que justifique la necesidad de la instalación o/y operación de los mismos. El estudio deberá contener los siguientes documentos, de conformidad con los siguientes criterios técnicos que sustenten la instalación y/o operación de los SAST así:</p> <p>i. Siniestralidad. Documento que identifique el o los puntos críticos de siniestralidad según las estadísticas de la autoridad de tránsito territorial y causas de los siniestros de los últimos tres (3) años anteriores a la solicitud de autorización, del punto donde se instalarán los SAST con su respectiva ubicación georreferenciada. El análisis del presente criterio se efectuará en un radio de acción de 250 metros para vías secundarias</p>	<p>con base en criterios técnicos: Todos Los Fotocomparendos de detección fija o móvil que se pretendan instalar o poner en operación, diferente a los equipos usados para el control en vía apoyado en dispositivos móviles, deberán presentar un estudio técnico, ante la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, que justifique la necesidad de la instalación y/u operación de los mismos. El estudio deberá contener los siguientes documentos, de conformidad con los criterios técnicos que sustentan la instalación y/u operación de los Fotocomparendos, mencionados en el artículo 5 de la presente ley, de la siguiente manera:</p> <p>I. Siniestralidad. Documento que identifique el o los puntos críticos de siniestralidad, según las estadísticas de la autoridad</p>	

<p>(local urbana), de 500 metros para vías principales (arterial urbana) y de 1500 metros para carreteras, con relación al punto de instalación del SAST. Las estadísticas deberán reportarse mes a mes discriminando: accidentes de tránsito con víctimas fatales, accidentes con víctimas lesionadas y accidentes con daños a la propiedad.</p> <p>Cuando la infraestructura vial tenga menos de tres (3) años de funcionamiento, la información que deberá reportarse corresponderá a la del periodo de funcionamiento. Los datos de las estadísticas que se presentan para el radio de acción definido serán comparados con la información consignada en el (RNAT) Registro Nacional de Accidentes de Tránsito de la base de datos del Sistema RUNT.</p> <p>La aprobación para este criterio se hará cuando las</p>	<p>de tránsito territorial y causas de los siniestros de los últimos cinco (5) años anteriores a la solicitud de autorización, del punto donde se instalarán los Fotocomparendos, con su respectiva ubicación georreferenciada. El análisis del presente criterio se efectuará en un radio de acción de 250 metros para vías secundarias (local urbana), de 500 metros para vías principales (arterial urbana) y de 1.500 metros para carreteras, con relación al punto de instalación de los Fotocomparendos. Las estadísticas deberán reportarse mes a mes discriminando: accidentes de tránsito con víctimas fatales, accidentes con víctimas lesionadas y accidentes con daños a la propiedad. Cuando la infraestructura vial tenga menos de cinco (5) años de funcionamiento, la información que deberá reportarse corresponderá a</p>		<p>cifras de accidentalidad reportadas muestran una incidencia negativa en la seguridad vial.</p> <p>ii. Prevención: Documento en el cual se definan el o los puntos sobre la infraestructura física sobre la cual se pretenda efectuar la instalación de los SAST y su necesidad de protección de los actores viales en zonas de riesgo. La aprobación para este criterio se basará en los siguientes aspectos:</p> <p>a. Identificación de la zona de riesgo: zonas de circulación de peatones, ciclistas, niños, estudiantes, personas mayores, personas con movilidad reducida, zonas de hospitales, de unidades deportivas o similares.</p> <p>b. Evidencias donde se demuestre haber agotado previamente (s) medida (s) de intervención en infraestructura, señalización u otras medidas de control de</p>	<p>la del periodo total de funcionamiento. Los datos de las estadísticas que se presentan para el radio de acción definido serán comparados con la información consignada en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (RNAT), de la base de datos del Sistema RUNT. La aprobación para este criterio se hará cuando las cifras de accidentalidad reportadas muestren una incidencia negativa en la seguridad vial.</p> <p>II. Prevención: Documento en el cual se definan las zonas de riesgo sobre la infraestructura física la cual se pretenda efectuar la instalación de los Fotocomparendos y su necesidad de protección de los actores viales. Este documento deberá contener:</p> <p>1. Justificación de la zona de riesgo, tenida en cuenta</p>	
<p>tránsito, para mejorar la seguridad vial en la respectiva zona. (Actos administrativos, material audiovisual, actas de operativos, entre otros).</p> <p>c. Archivo digital geográfico en formato SHAPEFILE, KML, KMZ, GDB (geodatabase) u otro que cumpla con las mismas funcionalidades de la ubicación del punto de instalación del SAST dentro de la zona de riesgo.</p> <p>iii. Movilidad: Documento que contenga un estudio de tránsito, en los términos establecidos en la metodología de evaluación. La aprobación para este criterio dependerá del estudio, el cual deberá contener indicadores positivos comparando la situación actual con la proyectada en la propuesta.</p> <p>iv. Historial de Infracciones: Documento que identifique el o los puntos de infracciones</p>	<p>como zonas de circulación de peatones, ciclistas, niños, estudiantes, personas mayores, personas con movilidad reducida, zonas de hospitales, de unidades deportivas, colegios, Universidades o similares</p> <p>2. Evidencias donde se demuestre haber agotado previamente medidas de intervención en infraestructura, señalización u otras medidas de control de tránsito, para mejorar la seguridad vial en la respectiva zona. (Actos administrativos, material audiovisual, actas de operativos, entre otros)</p> <p>3. Estudio sobre el porcentaje de</p>		<p>de tránsito según las estadísticas de la autoridad de tránsito territorial de los últimos dos (2) años anteriores a la solicitud de autorización del punto donde se instalarán los SAST con su respectiva ubicación georreferenciada. Las estadísticas deberán reportarse mes a mes discriminando por tipo de infracción de tránsito. Cuando la infraestructura vial tenga menos de dos (2) años de funcionamiento, la información que deberá reportarse corresponderá a la del periodo de dicho funcionamiento Para la revisión de este criterio se tendrá en cuenta la comparación de los datos enviados por la autoridad de tránsito con las estadísticas de infracciones de tránsito reportadas en el SIMIT o en el RUNT. La aprobación para este criterio se dará cuando las estadísticas de infracciones de tránsito muestran un comportamiento incidente en la seguridad vial.</p>	<p>afluencia de vehículos de automotor en las vías implicadas en un radio de acción de 250 metros para vías secundarias (local urbana), de 500 metros para vías principales (arterial urbana) y de 1.500 metros para carreteras, con relación al punto de instalación de los Fotocomparendos.</p> <p>4. Archivo digital geográfico en formato Shapefile, KML, KMZ, GDB (geodatabase), u otro que cumpla con las mismas funcionalidades de la ubicación del punto de instalación de los Fotocomparendos dentro de la zona de riesgo.</p>	

<p>d. Plan de Seguridad Vial. Descripción y copia del aparte del Plan Local de Seguridad Vial (PSV), de la respectiva jurisdicción que especifique que la implementación de los SAST que se pretenden autorizar hace parte de las acciones, pilares, programas o proyectos contenidos en el Plan Nacional y Territorial de Seguridad Vial.</p> <p>e. Equipo de Trabajo: Documento con la relación del cuerpo de agentes capacitados conforme lo establece el numeral 3 del artículo 13 de la Ley 1843 de 2017.</p> <p>Parágrafo 1. Los SAST solo podrán posicionarse en sitios que hagan parte de la infraestructura vial respetando lo dispuesto en la Ley 1228 de 2008, de modo que no procederá su instalación en colinas, viviendas u otros equipamientos aledaños, ni podrán operarse en vehículos</p>	<p>5. Un documento en donde se refiera a la socialización dada en la comunidad más cercana al punto de la instalación de fotomulta, en el cual se deberán recoger las inquietudes que se hayan generado, las observaciones y los disensos y acuerdos en cuanto a la instalación de la misma</p> <p>III. Movilidad: Documento que contenga un estudio de tránsito, en los términos establecidos en la metodología de evaluación. Este criterio dependerá del estudio, el cual deberá contener indicadores positivos comparando la situación actual con la proyectada en la propuesta.</p> <p>IV. Historial de Infracciones: Documento que identifique el o los puntos de infracciones de</p>		<p>en movimiento, con excepción de la detección aérea.</p> <p>Parágrafo 2. La autoridad de tránsito que presentó la solicitud de autorización y/u operación de los SAST, sólo podrá utilizarlos para realizar foto detección de las presuntas infracciones que se relacionen con el o los criterios que le hayan sido aprobados.</p>	<p>tránsito, según las estadísticas de la autoridad de tránsito territorial de los últimos dos (2) años anteriores a la solicitud de autorización del punto donde se instalarán los Fotocomparendos, con su respectiva ubicación georreferenciada. Las estadísticas deberán reportarse mes a mes discriminando por tipo de infracción de tránsito. Cuando la infraestructura vial tenga menos de dos (2) años de funcionamiento, la información que deberá reportarse corresponderá a la del periodo de dicho funcionamiento. Para la revisión de este criterio se tendrá en cuenta la comparación de los datos enviados por la autoridad de tránsito con las estadísticas de infracciones de tránsito reportadas en el SIMIT o en el RUNT. La aprobación para este criterio se dará cuando las estadísticas de infracciones de tránsito muestran un</p>	
<p>comportamiento incidente en la seguridad vial</p> <p>D. Plan de Seguridad Vial. Descripción y copia del aparte del Plan Local de Seguridad Vial (PSV), de la respectiva jurisdicción que especifique que la implementación de los Fotocomparendos que se pretenden autorizar hace parte de las acciones, pilares, programas o proyectos contenidos en el Plan Nacional y Territorial de Seguridad Vial.</p> <p>E. Equipo de Trabajo: Documento con la relación del cuerpo de agentes capacitados conforme lo establece el numeral 3 del artículo 13 de la Ley 1843 de 2017.</p> <p>PARÁGRAFO 1. los Fotocomparendos sólo podrán posicionarse en sitios que hagan parte de la infraestructura vial respetando lo dispuesto en</p>	<p>D. Plan de Seguridad Vial. Descripción y copia del aparte del Plan Local de Seguridad Vial (PSV), de la respectiva jurisdicción que especifique que la implementación de los Fotocomparendos que se pretenden autorizar hace parte de las acciones, pilares, programas o proyectos contenidos en el Plan Nacional y Territorial de Seguridad Vial.</p> <p>E. Equipo de Trabajo: Documento con la relación del cuerpo de agentes capacitados conforme lo establece el numeral 3 del artículo 13 de la Ley 1843 de 2017.</p> <p>PARÁGRAFO 1. los Fotocomparendos sólo podrán posicionarse en sitios que hagan parte de la infraestructura vial respetando lo dispuesto en</p>	<p>Finalmente se añade el Parágrafo 3 "No se autorizará ninguna Foto Multa en cuya solicitud falte cualquiera de los documentos requeridos en el presente artículo. De darse el caso en que se encuentre que alguna cámara sea instalada sin cumplir con alguno de estos requisitos podrá ser invalidada y posteriormente desmontada por las autoridades competentes" para dar garantía de</p>	<p>la Ley 1228 de 2008, de modo que no procederá su instalación en colinas, viviendas u otros equipamientos aledaños. los Fotocomparendos serán únicamente estáticas y siempre tendrán un punto fijo y señalizado, bajo ninguna circunstancia serán operadas desde un vehículo.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La autoridad de tránsito que presentó la solicitud de autorización y/u operación de los Fotocomparendos sólo podrá utilizarlos para realizar foto-detección de las presuntas infracciones que se relacionen con el o los criterios que le hayan sido aprobados.</p> <p>PARÁGRAFO 3. No se autorizará ninguna Foto Multa en cuya solicitud falte cualquiera de los documentos requeridos en el presente artículo. De darse el caso en que se encuentre que alguna</p>	<p>cumplimiento y vía de acción en caso tal que no se cumplan los requisitos establecidos en la presente ley.</p>	

	<p>cámara sea instalada sin cumplir con alguno de estos requisitos podrá ser invalidada y posteriormente desmontada por las autoridades competentes</p>		<p>partir de la fecha de registro arrojada por el Sistema de Información para pronunciarse sobre la solicitud, ya sea aprobando o negándole.</p>	<p>resolución, el cual hace parte integral de ésta.</p> <p>Plazo para la autorización: La Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrá un plazo de 45 días hábiles, contados a partir del día siguiente a la fecha de radicado arrojada por el sistema de información, para la autorización o rechazo de la solicitud.</p>	
<p>Resolución 718 del 2018, Artículo 7. Procedimiento para la autorización de instalación de los SAST. Para obtener la autorización de instalación y/u operación de los SAST se deberá seguir el siguiente procedimiento.</p> <p>a. Solicitud de autorización: La autoridad de tránsito competente donde se pretenda instalar y/u operar los SAST deberá ingresar al Sistema de Información que el Ministerio de Transporte disponga para la radicación, registro y cargue de la información requerida.</p> <p>b. Una vez radicada la solicitud, la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio tendrá un plazo de 60 días hábiles, contados a</p>	<p>Artículo 9 PROCEDIMIENTO PARA LA AUTORIZACIÓN DE LA INSTALACIÓN DE LAS FOTOCOMPARENDOS.</p> <p>Para obtener la autorización de instalación y/u operación de Los Fotocomparendos se deberá seguir el siguiente procedimiento.</p> <p>1. Solicitud de autorización: La autoridad de tránsito competente donde se pretenda instalar y/u operar Los Fotocomparendos deberá ingresar al Sistema de Información al cual se accederá a través de la página web de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, cargando la información contenida en el anexo número 1 "Información de la solicitud" de la presente</p>	<p>Se recuperan varios puntos previstos en la lista de pasos para la autorización de la instalación de los fotocomparendos contemplados en el decreto 718 del 2018 pero se le agregan los pasos contemplados en el decreto 11245 del 2020, obteniendo así una mejor organización del procedimiento y una descripción más precisa del mismo, así como otras especificaciones de tiempo y vigencia que son de gran importancia a la hora de verificar el proceso de aprobación o negación de la instalación de los SAST</p>	<p>c. En caso de requerirse ajuste a la solicitud inicial, el Ministerio de Transporte deberá requerir al solicitante dentro de los 30 días hábiles siguientes, contados a partir de la fecha de registro arrojada por el Sistema de Información quien tendrá un plazo no mayor a un mes para atender dicho requerimiento. A partir del día siguiente en que el interesado aporte los documentos o informes requeridos, se reactivará el término para resolver la petición. En caso de no atender los ajustes solicitados en el tiempo señalado, se entenderá desistida la solicitud de autorización de SAST.</p> <p>d. La autorización o la negación de la instalación y/u operación de los SAST, será</p>	<p>Requerimientos: Cuando se constate que la solicitud está incompleta la Agencia Nacional de Seguridad Vial requerirá al peticionario dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la fecha de radicación, para que la complete en el término máximo de un (1) mes. Durante este periodo se suspenderá el plazo referido en el literal b) del presente artículo, y se reiniciará a partir del día hábil siguiente al que la autoridad de tránsito aporte los documentos o información requerida por la</p>	
<p>debidamente comunicada a través del correo electrónico suministrado en el momento de efectuar la solicitud a la autoridad de tránsito competente en el tramo donde se pretenda instalar y/u operar los SAST, por medio del Sistema de Información.</p> <p>e. Las autorizaciones concedidas estarán disponibles en el Sistema de Información del Ministerio de Transporte, con el objeto de facilitar la consulta en línea.</p> <p>Parágrafo 1. Los SAST que se encuentren en funcionamiento deberán tener tramitada y aprobada la autorización de que trata el presente acto administrativo dentro de los 180 días siguientes a la publicación de la presente resolución. Una vez vencido este término sin que se haya obtenido la debida autorización, el respectivo SAST no podrá operar conforme con lo</p>	<p>Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>En caso de no aportar la información en los términos solicitados, la Agencia Nacional de Seguridad Vial lo requerirá por segunda y última vez, para que subsane lo correspondiente dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al requerimiento. En este caso, también se suspenderá el plazo referido en el literal b) y se reiniciará a partir del día hábil siguiente al que la autoridad de tránsito aporte los documentos o información requerida.</p> <p>Desistimiento tácito: En aquellos casos en que la autoridad de tránsito no subsane los requerimientos efectuados por la Agencia en las dos (2) oportunidades referidas y en los plazos señalados en el literal anterior, se configura el desistimiento tácito y se aplicará el</p>		<p>establecido en el artículo 2° de la Ley 1843 de 2017.</p> <p>Parágrafo 2. Cualquier modificación de la ubicación y/o instalación adicional de SAST, deberá ser registrada previamente en el Sistema de Información del Ministerio de Transporte para surtir una nueva revisión y autorización conforme al procedimiento de que trata el presente artículo.</p> <p>Parágrafo 3. La Agencia Nacional de Seguridad Vial realizará el proceso de revisión técnica de toda la documentación y emitirá el concepto técnico, con fundamento en el cual el Ministerio de Transporte emitirá la autorización de instalación u operación de los SAST, de ser procedente.</p> <p>Para el efecto, la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá publicar la metodología que empleará para la evaluación de los criterios establecidos en la presente reglamentación.</p>	<p>procedimiento establecido en el artículo 17 de la Ley 1437 de 2011, modificado por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015.</p> <p>Comunicación: La autorización o la negación de la instalación y/u operación de Los Fotocomparendos, será debidamente comunicada a través del correo electrónico suministrado en el momento de efectuar la solicitud a la autoridad de tránsito competente en el tramo donde se pretenda instalar y/u operar Los Fotocomparendos, por medio del Sistema de Información.</p> <p>Información al público: Las autorizaciones concedidas, estarán disponibles en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con el objeto de facilitar su consulta en línea por todos los interesados.</p>	

	<p>PARÁGRAFO 1. Tanto el documento de autorización o rechazo de la instalación del SAST, como toda la documentación aportada, reposará en el Sistema de Información dispuesto para tal fin por la Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV, para facilitar su consulta por parte de la respectiva Autoridad de Tránsito y de las autoridades competentes.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Los Fotocomparendos que se encuentren en funcionamiento deberán tener tramitada y aprobada la autorización de que trata el presente acto administrativo dentro de los 180 días siguientes a la publicación de la presente resolución. Una vez vencido este término sin que se haya obtenido la debida autorización, la respectiva Fotomulta no podrá operar.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Cualquier modificación de la ubicación</p>	<p>Se le agrega un parágrafo contemplado en el decreto 11245 del 2020 en el cual se determina que la documentación tiene que estar en la plataforma pertinente dispuesta por la Agencia Nacional de Seguridad Vial</p>		<p>y/o instalación adicional de los Fotocomparendos deberá ser registrada previamente en el Sistema de Información del Ministerio de Transporte para surtir una nueva revisión y autorización conforme al procedimiento de que trata el presente artículo.</p> <p>PARÁGRAFO 4. La Agencia Nacional de Seguridad Vial realizará el proceso de revisión técnica de toda la documentación y emitirá el concepto técnico, con fundamento en el cual el Ministerio de Transporte emitirá la autorización de instalación u operación de los fotocomparendos, de ser procedente. Para el efecto, la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá publicar la metodología que empleará para la evaluación de los criterios establecidos en la presente reglamentación.</p>	<p>Se toma el artículo 21 de la resolución 11245 del</p>
	<p>PARÁGRAFO 5. Hasta tanto el sistema de información permita la recepción de la documentación referida en el artículo 8 de la presente resolución, la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá disponer de un mecanismo virtual para su recepción y consulta.</p>	<p>2020 y se coloca en el parágrafo 5 del artículo 9 del presente PL debido a su pertinencia y relación con el punto en particular que se esta tratando.</p>	<p>Nacional de Metrología y lo dispuesto en el Decreto 1074 de 2015 o la norma que lo desarrolle, modifique o sustituya.</p> <p>Para los instrumentos de medición de la velocidad se deberá contar con el Concepto de Desempeño de la Tecnología, en cuanto a la componente Metroológica, emitido por el Instituto Nacional de Metrología.</p>	<p>Metrología y lo dispuesto en el Decreto número 1074 de 2015, o la norma que lo desarrolle, modifique o sustituya. Para los instrumentos de medición de la velocidad se deberá contar con el Concepto de Desempeño de la Tecnología, en cuanto a la componente Metroológica, emitido por el Instituto Nacional de Metrología. Así mismo deberá contar con la evidencia de la señalización correcta de la vía de conforme con el artículo 15 de la presente ley</p> <p>Procesos de mantenimiento realizados por el fabricante o por su representante oficial en Colombia, los cuales deberán estar debidamente registrados y ser claramente trazables en las bitácoras de los equipos, que deberá llevar el operador.</p>	<p>donde se le asigna la responsabilidad al instituto nacional de metrología de hacer debida revisión del medidor de velocidad de la SAST así como del velocímetro del automóvil en caso de ser requerido para esclarecer la presunta infracción de tránsito.</p>
<p>Resolución 718 del 2018</p> <p>Artículo 8. Condiciones de calidad en la operación: Todos los SAST autorizados por el Ministerio de Transporte y los que se utilicen para el control en vía apoyado en dispositivos móviles contarán desde el inicio de su operación, con:</p> <p>8.1 Mecanismos de calibración y mantenimiento previstos para los instrumentos de medición que sean utilizados, de conformidad con los patrones de referencia nacional definidos por el Instituto</p>	<p>Artículo 11 CONDICIONES DE CALIDAD EN LA OPERACIÓN. Todas los fotocomparendos autorizados por el Ministerio de Transporte y los que se utilicen para el control en vía apoyado en dispositivos móviles contarán desde el inicio de su operación, con:</p> <p>Mecanismos de calibración y mantenimiento previstos para los instrumentos de medición que sean utilizados, de conformidad con los patrones de referencia nacional definidos por el Instituto Nacional de</p>	<p>Se mantienen las condiciones de calidad en la operación contemplados en la resolución 718 del 2018</p> <p>pero se le añade el parágrafo contemplado en la resolución 11245 del 2020 en el cual se establece la necesidad de indicar a partir de qué fecha empieza a operar el SAST y que este no podrá iniciar su operación sin tal aviso.</p> <p>Asimismo se le agrega un parágrafo dos en</p>	<p>8.2 Procesos de mantenimiento realizados por el fabricante o por su representante oficial en Colombia, los cuales deberán estar debidamente registrados y ser claramente trazables en las bitácoras de los equipos, que deberá llevar el operador.</p>	<p>Procesos de mantenimiento realizados por el fabricante o por su representante oficial en Colombia, los cuales deberán estar debidamente registrados y ser claramente trazables en las bitácoras de los equipos, que deberá llevar el operador.</p> <p>PARAGRAFO 1. Una vez la autoridad de tránsito cumpla con los anteriores criterios, deberá indicar en el sistema</p>	

<p>de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la fecha en que inicie la operación efectiva de los SAST. En caso de no indicarse dicha fecha, el respectivo SAST no podrá iniciar su operación.</p> <p>PARÁGRAFO 2. De encontrarse en cualquier comparendo que no hay sincronía o correspondencia con la medición de velocidad del Dispositivo de Fotocomparendo y el velocímetro del vehículo infractor se podrán mandar a revisión ambos dispositivos al instituto nacional de metrología quien emitirá un concepto que aclare las condiciones de medición de cada dispositivo y los motivos por los cuales no hubo coincidencia en la medición. Este concepto podrá utilizarse como material para la apelación o ratificación del comparendo.</p>		
<p>tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito, serán las consagradas en el artículo 2.2.1.7.14.2. del Decreto 1074 de 2015, Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.</p> <p>Resolución 11245 del 2020, Artículo 16 Vigencia de la autorización. 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 cinco (5) años, contados a partir de la fecha reportada en el sistema de información como fecha de inicio de operación, previo cumplimiento de los criterios para la instalación y la operación.</p>	<p>Artículo 19 VIGENCIA DE LA AUTORIZACIÓN. Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación y funcionamiento de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración cinco (5) años, contados a partir de la fecha reportada en el sistema de información como fecha de inicio de operación, previo cumplimiento de los criterios para la instalación y la operación.</p>	<p>Se especifica que la vigencia a 5 años no es solo para la instalación si no para la operación</p>
<p>Resolución 718 del 2018 Artículo 9. Mantenimiento y Calibración: Los SASTs deberán contar con un set de pruebas de software donde se certifique la seguridad y confiabilidad de acuerdo al tipo de infracción de tránsito y demás datos requeridos que emita el equipo, con sus respectivos soportes de las pruebas aplicadas a cada funcionalidad. La calibración se efectuará de conformidad con lo previsto por el artículo 14 de la Ley 1843 de 2017.</p>	<p>Artículo 13 MANTENIMIENTO Y CALIBRACIÓN. los fotocomparendos deberán contar con un set de pruebas de software donde se certifiquen la seguridad y confiabilidad de acuerdo al tipo de infracción de tránsito y demás datos requeridos que emita el equipo, con sus respectivos soportes de las pruebas aplicadas a cada funcionalidad. La calibración se efectuará de conformidad con lo previsto por el artículo 14 de la Ley 1843 de 2017.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La información contenida en el presente artículo deberá mantenerse actualizada y vigente.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Hasta tanto se expida el reglamento técnico respectivo, las directrices relacionadas al control metrológico de las ayudas</p>	<p>Se mantiene el artículo 718 del 2018 pero se le añaden los dos parágrafos contenidos en el artículo 10 de la resolución 11245 del 2020 en los cuales se especifican más las obligaciones de actualización y el conducto regular mientras se expide el reglamento técnico requerido.</p>
<p>Resolución 718 del 2018, Artículo 10. Señalización. Los SAST deberán cumplir con la señalización que advierta sobre su existencia, en los siguientes términos:</p> <p>Se deberá instalar en las vías, señales visibles informativas tipo SI-27, que informen que es una zona vigilada por SAST.</p> <p>Las señales también podrán emitirse mediante paneles de mensaje variable, el cual siempre deberá mostrar en todo momento el aviso de detección electrónica.</p> <p>1 Respecto a la señalización de los SAST fijos en vías nacionales y departamentales, se deberá cumplir como mínimo los siguientes requerimientos:</p> <p>1.1 La señalización que advierta sobre SAST para detección fija de infracciones de velocidad, deberá ubicarse con una antelación de 500 metros de distancia</p>	<p>Artículo 15 SEÑALIZACIÓN. los fotocomparendos deberán cumplir con la señalización que advierta sobre su existencia, en los siguientes términos:</p> <p>Se deberá instalar en las vías, señales visibles informativas tipo SI-27, que informen que es una zona vigilada por una cámara de Fotomulta.</p> <p>Las señales también podrán emitirse mediante paneles de mensaje variable, el cual siempre deberá mostrar en todo momento el aviso de detección electrónica.</p> <p>1. Respecto a la señalización de los fotocomparendos en vías nacionales y departamentales, se deberá cumplir como mínimo los siguientes requerimientos:</p> <p>1.1 La señalización que advierta sobre los fotocomparendos Para</p>	<p>Se le añaden los parágrafos contenidos en la resolución 11245 del 2020 los cuales dicen así:</p> <p>"PARÁGRAFO 1. Las entidades administradoras de la infraestructura vial respectiva deberán adelantar de forma oportuna las gestiones necesarias para que la autoridad de tránsito pueda cumplir con los criterios de operación establecidos en la presente resolución, con el fin de promover la seguridad vial en el corredor.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Respecto a la señalización que advierta sobre la existencia de controles en vía apoyado en dispositivos electrónicos, se deberán instalar en la vía señales fijas o móviles visibles SI-27 que informen que</p>

<p>del punto de ubicación del SAST. Para los puntos en los cuales se pretenda instalar, deberá tenerse en cuenta, que cuando la vía tenga varios accesos al punto de detección se deberá prever la señalización para cada uno de ellos.</p> <p>1.2 Para otro tipo de infracción al tránsito, se deberá instalar la señal SI-27 con el texto "Detección Electrónica" o acompañar la señal reglamentaria de un tablero adosado en la parte inferior que indique "Detección Electrónica" de acuerdo con lo especificado para el efecto en el numeral 2.2.2 del Manual de Señalización Vial, adoptado mediante Resolución 1885 de 2015 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.</p> <p>2 Respecto a la señalización que advierta sobre la existencia de los SAST fijos en las vías urbanas, se deberá cumplir como mínimo</p>	<p>detección fija de infracciones de velocidad, deberá ubicarse con una antelación de 500 metros de distancia del punto de ubicación de los fotocomparendos. Para los puntos en los cuales se pretenda instalar, deberá tenerse en cuenta, que cuando la vía tenga varios accesos al punto de detección se deberá prever la señalización para cada uno de ellos.</p> <p>1.2 Para otro tipo de infracción al tránsito, se deberá instalar la señal SI-27, con el texto "Detección Electrónica", o acompañar la señal reglamentaria de un tablero adosado en la parte inferior que indique "Detección Electrónica", de acuerdo con lo especificado para el efecto en el numeral 2.2.2 del Manual de Señalización Vial, adoptado mediante Resolución número 1885 de 2015, o la norma que lo</p>	<p>es una zona vigilada por SAST, localizadas al inicio de estas zonas.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Tratándose del control aéreo se deberá dar aviso mediante señales fijas o móviles visibles SI-27 en la vía que informen que es una zona vigilada por SAST."</p>	<p>con los siguientes requerimientos:</p> <p>2.1 La señalización que advierta sobre SAST para la detección de infracciones de velocidad deberá ubicarse a la distancia que técnicamente determine la autoridad de tránsito competente de acuerdo a la característica de dicha infraestructura vial. Deberá tenerse en cuenta, que cuando la vía tenga varios accesos al punto de detección se deberá prever la señalización para cada uno de ellos.</p> <p>2.2 Para otro tipo de infracción al tránsito, se deberá instalar la señal SI-27 con el texto "Detección Electrónica" o acompañar la señal reglamentaria de un tablero adosado en la parte inferior que indique "Detección Electrónica" de acuerdo con lo especificado para el efecto en el numeral 2.2.2 del Manual de Señalización Vial, adoptado mediante Resolución 1885 de</p>	<p>adicione, modifique o sustituya.</p> <p>2. Respecto a la señalización que advierta sobre la existencia de los fotocomparendos fijos en las vías urbanas, se deberá cumplir como mínimo con los siguientes requerimientos:</p> <p>2.1 La señalización que advierta sobre los fotocomparendos para la detección de infracciones de velocidad deberá ubicarse a la distancia que técnicamente determine la autoridad de tránsito competente de acuerdo a la característica de dicha infraestructura vial. Deberá tenerse en cuenta, que cuando la vía tenga varios accesos al punto de detección se deberá prever la señalización para cada uno de ellos. Para todo tipo de infracción en vías urbanas, la ubicación de las señales de advertencia deberá establecerse con</p>	
<p>2015 o la norma que la adicione, modifique o sustituya.</p> <p>Para todo tipo de infracción en vías urbanas, la ubicación de las señales de advertencia deberá establecerse con base en los estudios técnicos elaborados por las autoridades de tránsito.</p> <p>3 Respecto a la señalización que advierta sobre la existencia de controles en vía apoyados en dispositivos móviles y equipos de detección móvil, se deberán instalar en la vía señales visibles que informen que es una zona vigilada por cámaras o radar, localizadas al inicio de estas zonas.</p> <p>Las zonas y la ubicación de las señales de advertencia en la vía deberán establecerse con base en los estudios técnicos elaborados por las autoridades de tránsito competentes, respetando las diferentes disposiciones establecidas por el Ministerio</p>	<p>base en los estudios técnicos elaborados por las autoridades de tránsito.</p> <p>3. Respecto a la señalización que advierta sobre la existencia de controles en vía apoyados en dispositivos móviles y equipos de detección móvil, se deberán instalar en la vía señales visibles que informen que es una zona vigilada por cámaras o radar, localizadas al inicio de estas zonas. Las zonas y la ubicación de las señales de advertencia en la vía deberán establecerse con base en los estudios técnicos elaborados por las autoridades de tránsito competentes, respetando las diferentes disposiciones establecidas por el Ministerio de Transporte y demás que apliquen.</p> <p>4. Tratándose del control aéreo se deberá dar aviso mediante señales visibles en la vía.</p>		<p>de Transporte y demás que apliquen.</p> <p>4. Tratándose del control aéreo se deberá dar aviso mediante señales visibles en la vía.</p> <p>Parágrafo. Para todo tipo de señalización deberán cumplirse las disposiciones técnicas señaladas en el Manual de Señalización Vial, adoptado mediante la Resolución 1885 de 2015 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.</p>	<p>PARÁGRAFO 1. Las entidades administradoras de la infraestructura vial respectiva deberán adelantar de forma oportuna las gestiones necesarias para que la autoridad de tránsito pueda cumplir con los criterios de operación establecidos en la presente resolución, con el fin de promover la seguridad vial en el corredor.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Respecto a la señalización que advierta sobre la existencia de controles en vía apoyado en dispositivos electrónicos, se deberán instalar en la vía señales fijas o móviles visibles SI-27 que informen que es una zona vigilada por SAST, localizadas al inicio de estas zonas.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Tratándose del control aéreo se deberá dar aviso mediante señales fijas o móviles visibles SI-27 en la vía que informen que es una zona vigilada por SAST.</p>	

	<p>PARÁGRAFO 4. Para todo tipo de señalización deberán cumplirse las disposiciones técnicas señaladas en el Manual de Señalización Vial, adoptado mediante la Resolución número 1885 de 2015, o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.</p>	
--	--	--

8. Impacto fiscal.

Según lo establecido en la ley 819 de 2003, el siguiente proyecto de ley no genera ningún impacto sobre el marco fiscal de mediano plazo ya que toda vez que este proyecto de ley no genera ninguna apropiación, ni evento ni intervención que represente gasto público adicional al que ya se tiene. Si bien en él se implica el estudio y la instalación de los SAST, estos dependen de los requerimientos que tengan desde la autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretenda instalar y/u operar y en ningún momento obliga a la instalación de los mismos.

Por su parte en los artículos 16 y 17 se hace referencia a la revisión periódica, a solicitud y una revisión general que deberá hacer la Superintendencia de Transporte en un plazo de 6 meses de las SAST existentes hasta el momento, en pro de verificar el debido cumplimiento de la presente ley. Si bien esto puede implicar cierto gasto en su efectucción, este gasto no es adicional a lo que ya se ha estado llevando a cabo en tanto que ya en la Resolución 718 del 2018 en donde el Ministerio de Transporte en conjunto con la agencia de Seguridad Vial, mediante el cual se establecen los lineamientos para la instalacion y operacion de las SAST, ya se venian aplicando medidas de verificación similares. Lo que se hace en este proyecto

hablar sobre la apelación en razón de la invalidación del SAST que interpuso el respectivo comparendo.

- **Capítulo 5 Disposiciones Finales:** En el cual se habla sobre una amnistía general para las multas interpuestas hasta el momento por las SAST y se le da cierre al proyecto,

10. Consideraciones Finales.

La irregularidades reportadas con las cámaras de fotocomparendos son sonadas a lo largo y ancho del territorio colombiano; Cámaras que no cumplen con los requisitos técnicos estipulados por la ley, dispositivos que operan sin haber sido aprobados por la entidad correspondiente, dificultades en el proceso de comparencia y apelación, procedimientos que llegan a chocar contra la misma constitución respetando la presunción de inocencia y el debido proceso, aumento desmedido en la cantidad de multas que se le ponen a la población que sólo desemboca en el atropello a la economía de la misma; Se hace necesario pues tomar medidas contundentes para el control de la operación de estos equipos, hacer hincapié en los requisitos necesarios para la instalación de estas SAST y poner principal atención en los procesos de verificación y seguimiento a las mismas para reducir a 0 el número de dispositivos que violen con las estipulaciones dadas por la ley. De igual forma es necesario legislar en pro de la ciudadanía, de sus derechos fundamentales y constitucionales, respetar su debido proceso y sobretodo, facilitar en la mayor medida posible los trámites que tengan que hacer en razón de la comparencia, la apelación y/o la difusión de los diferentes casos de multas que se interponga por los sistemas automáticos. La ciudadanía que transita por las calles y carreras de nuestro país piden a gritos que el congreso de respuestas eficaces ante las irregularidades presentadas en los últimos años en torno a estos sistemas.

De los honorable Congressista,

de ley es destacar la incidencia de nuevos actores en el proceso de verificación que sigue realizando la misma institución y buscar que esta resolución ascienda a ley.

9. Descripción del proyecto.

Este proyecto de Ley esta basado en la Resolución 718 del 2018 en la cual se reglamentan las SAST por parte del Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia de Seguridad Vial. En él se busca ascender a ley varias de las proposiciones contenidas en la resolución así como hacer ligeros cambios en algunas en pro de mejorar las condiciones del procedimiento, el control y la regulación de los mismos SAST y proteger a la ciudadanía de medidas coercitivas extralimitadas. Esta compuesto por 27 Artículos que se distribuyen en cinco (5) capítulos, entendidos como:

- **Capítulo 1 Disposiciones Generales:** En el cual se puede vislumbrar el objeto y naturaleza del proyecto, definiciones y criterios técnicos en razón de cómo estos serán entendidos.
- **Capítulo 2 Requisitos Previos a la instalación:** En donde se describan las condiciones necesarias para la aprobación de los puntos a instalar, el conducto regular para la solicitud, la documentación requerida y el procedimiento en general mediante el cual se verifique la necesidad, utilidad y pertinencia de dichos puntos
- **Capítulo 3 Condiciones de operación:** En el cual se da descripción de la calidad y condiciones necesarias para los puntos, la debida señalización, las medidas de revisión y vigilancia así como los organismos encargados de las mismas y el conducto regular para el desmonte en caso de ser necesario y la respectiva amnistía a las multas realizadas por los SAST que no cumplan con los requerimientos exigidos por la ley.
- **Capítulo 4 Comparencia:** En el cual esta contenido el articulado direccionado a la normatividad de la comparencia, la garantía del debido proceso, la obligación de las autoridades de tránsito a proporcionar y posibilitar la comparencia virtual no sin antes especificar el tiempo límite para la validación de las respectivas multas y



LEÓN FREDY MUÑOZ LOPERA
Representante a la Cámara
Partido Alianza Verde

Bibliografía

Bautista R. & Goyes A (2019) PROBLEMAS JURÍDICOS DEL COBRO DE FOTO DETECCIÓN POR EL MUNICIPIO DE VILLA DEL ROSARIO EN LA AUTOPISTA INTERNACIONAL DE SAN ANTONIO, FACULTAD DE DERECHO, CIENCIA POLÍTICA Y SOCIALES, UNIVERSIDAD LIBRE, Cúcuta, Colombia.

Melgarejo C. (2021) MÁS IRREGULARIDADES EN PROCEDIMIENTOS CON FOTOMULTAS, Aunque la Ley obliga a los organismos de tránsito a facilitar la defensa de los usuarios y debido proceso, muchos no han implementado este mecanismo. Redacción Vehículos, El Tiempo.

Moreno M (2021) FOTOMULTAS: SIGUEN LAS DUDAS Y TRANCONES, Usuarios cuentan su experiencia con la imposición de comparendos a través de cámaras. Habría errores de procedimiento y falta de atención y respuesta. Redacción Vehículos, El Tiempo.

MOTOR (2021) EN LA MIRA MÁS DE 40 ORGANISMOS DE TRÁNSITO POR 'FOTOMULTAS', La SuperTransporte investiga a municipios que las están operando sin autorización legal o que no cumplen con requisitos como la debida señalización. Redacción Vehículos, El tiempo.

Resolución 718 (2018) "Por la cual se reglamentan los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones" Resolución número 0000718, Ministerio de Transporte.

Resolución 11245 (2020) "Por la cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones" RESOLUCIÓN NÚMERO 20203040011245, Ministerio de Transporte.

Taborda A (2016) "FOTO-COMPARENDOS"; UN ANÁLISIS DE SU CONSTITUCIONALIDAD, LEGALIDAD Y LEGITIMIDAD EN EL DERECHO COLOMBIANO, Universidad Católica de Colombia, Bogotá, Colombia.

C O N T E N I D O

Gaceta número 1618 - Jueves, 11 de noviembre de 2021

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

	Págs.
Proyecto de ley número 357 de 2021 Cámara, por el cual se crea el Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros (Fontaxi) y se dictan otras disposiciones.....	1
Proyecto de ley número 358 de 2021 Cámara, por medio del cual se busca garantizar las condiciones justas para la operación de los fotocomparendos y se dictan otras disposiciones.....	7