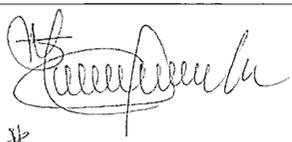
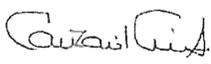
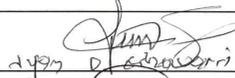
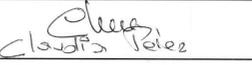
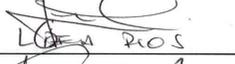




 <b>CESAR CRISTIAN GOMEZ</b> Representante a la Cámara	 <b>SANDRA BIBIANA ARISTIZABAL SALEG</b> Representante a la Cámara
 <b>SILVIO CARRASQUILLA TORRES</b> Representante a la Cámara por Bolívar	 <b>ANÍBAL GUSTAVO HOYOS FRANCO</b> Representante a la Cámara
 <b>LUIS CARLOS OCHOA TOBON</b> Representante a la Cámara por Antioquia	 <b>HUGO ALFONSO ARCHILA SUÁREZ</b> Representante a la Cámara Departamento de Casanare

 <b>JHOANY CARLOS ALBERTO PALACIOS MOSQUERA</b> Representante a la Cámara por el Chocó	 <b>KELYN JOHANA GONZALEZ DUARTE</b>
 <b>JOHN AIRO ROLDAN AVENDAÑO</b> Senador de la República	 <b>FABIO RAÚL AMÍN SALEME</b>

 <b>JOSÉ OCTAVIO CARDONA LEÓN</b> Representante a la Cámara de Caldas	 <b>MIGUEL ANGEL PINTO HERNÁNDEZ</b> Senador de la República
 Claudia Toled	 Claudia Toled
 Luisa Rios	 Luisa Rios
 Fernando	 Fernando
<p style="text-align: center;"><b>SECRETARÍA GENERAL</b></p>	
<p style="text-align: center;">Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1994)</p>	
<p>El día <u>03</u> del mes <u>Septiembre</u> del año <u>2024</u></p>	
<p>se radicó en este despacho el proyecto de ley N° <u>284</u> Acto Legislativo N° _____, con todos</p>	
<p>los requisitos constitucionales y legales por: <u>Ab. Alejandro Carlos Chaves Carrango, Germán</u></p>	
<p><u>Bertha Alvarez, Alfredo Delgado Zúñiga, Jonathan Eliberto</u></p>	
<p><u>Hernández, Alejandro León Pérez, H.C. Wilmar Yeard Guerra y otras Firmas</u></p>	
<p style="text-align: center;"><b>SECRETARIO GENERAL</b> <span style="float: right;">3</span></p>	

**PROYECTO DE LEY NO. \_\_\_\_\_ DE 2024.**

**Estudio sin Madrugón - Por medio de la cual se prohíbe el inicio de la jornada escolar antes de las 7:00 am, y se dicta otras disposiciones.**

**EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

**DECRETA:**

**Artículo 1. Objeto.** La presente ley tiene por objeto establecer la prohibición de inicio de la jornada escolar antes de las 7:00 am por parte de cualquier establecimiento educativo público o privado para la prestación directa del servicio público educativo en los niveles de educación inicial, preescolar, básica y media.

**Artículo 2.** Modifíquese el artículo 85 de la Ley 115 de 1994, el cual quedará así:

**"Artículo 85. Jornadas en los establecimientos educativos.** El servicio público educativo se prestará en las instituciones educativas en jornada única, la cual se define para todos los efectos, como la jornada escolar en la cual los estudiantes desarrollan actividades que forman parte del plan de estudios del establecimiento educativo y el receso durante al menos siete (7) horas al día **unidades horarias de 45 minutos cada una**. Tratándose de preescolar el tiempo dedicado al plan de estudios será al menos de seis (6) horas **unidades horarias de 45 minutos cada una**.

Las secretarías de educación implementarán los mecanismos para asegurar que los establecimientos educativos entreguen, dentro de sus informes periódicos de evaluación, la relación del total de horas efectivas desarrolladas en cada una de las áreas obligatorias y fundamentales, establecidas por la Ley General de Educación.

Excepcionalmente, cuando las limitaciones del servicio educativo impidan el desarrollo de la jornada única, podrán ofrecerse dos jornadas escolares, una diurna y otra nocturna, bajo la responsabilidad de una misma administración. La jornada escolar nocturna se destinará, preferentemente, a la educación de adultos de que trata el Título III de la presente ley.

**Parágrafo. En ningún caso el inicio de la jornada escolar por parte del establecimiento educativo para la prestación directa del servicio público educativo en los niveles educación inicial, preescolar, básica y media podrá iniciar antes de las 7:00 am."**

Artículo 3. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

*Escritura Blanca A.*  
*Leopoldo*  
*Apoyado*  
*Marcela Castillo*  
*José Hernández*  
**ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO**  
 Senador de la República.

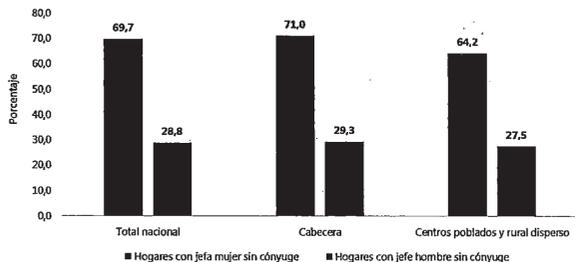
 Elizabeth Jay-Pang Diaz Representante a la Cámara Archipiélago San Andrés Providencia y Santa Catalina	 WILMER YESID GUERRERO Representante a la Cámara
 ALEJANDRO VEGA PÉREZ Senador de la República Partido Liberal Colombiano	<i>Monica Karina Bocanegra Pantoja</i> MONICA KARINA BOCANEGRA PANTOJA
 JULIÁN PEINADO RAMÍREZ Representante a la Cámara-Antioquia	 DOLCEY TORRES ROMERO Representante a la Cámara Departamento del Atlántico
 GERMÁN ROGELIO ROZO ANÍS Representante a la Cámara Departamento de Arauca	 CARLOS ARDILA ESPINOSA Representante a la Cámara Departamento del Putumayo

 GILMA DÍAZ ARIAS Representante a la Cámara Departamento del Caquetá	 MAURICIO GÓMEZ AMÍN Senador de la República

 HUGO ALFONSO ARCHILA SUÁREZ Representante a la Cámara Departamento de Casanare	 JHOANY CARLOS ALBERTO PALACIOS MOSQUERA Representante a la Cámara por el Chocó
 KELYN JOHANA GONZALEZ DUARTE	 JOHN JAIRO ROLDAN AVENDAÑO Senador de la República
 FABIO RAÚL AMÍN SALEME	

 CESAR CRISTIAN GOMEZ Representante a la Cámara	 SANDRA BIBIANA ARISTIZABAL SALEG Representante a la Cámara
 SILVIO CARRASQUILLA TORRES Representante a la Cámara por Bolívar	 ANÍBAL GUSTAVO HOYOS FRANCO Representante a la Cámara
 LUIS CARLOS OCHOA TOBON Representante a la Cámara por Antioquia	





Fuente: DANE. (2022). Encuesta Nacional de Calidad de Vida (ECV). Boletín técnico.

**c. Acciones afirmativas como protección especial a las madres cabeza de familia.**

La Corte Constitucional en su sentencia SU 388 de 2005 esclareció los presupuestos jurisprudenciales para que una mujer pueda ser considerada como una "madre cabeza de familia" en los siguientes términos:

"La Corte advierte que no toda mujer puede ser considerada como madre cabeza de familia por el sólo hecho de que esté a su cargo la dirección del hogar. En efecto, para tener dicha condición es presupuesto indispensable (i) que se tenga a cargo la responsabilidad de hijos menores o de otras personas incapacitadas para trabajar; (ii) que esa responsabilidad sea de carácter permanente; (iii) no sólo la ausencia permanente o abandono del hogar por parte de la pareja, sino que aquélla se sustraiga del cumplimiento de sus obligaciones como padre; (iv) o bien que la pareja no asuma la responsabilidad que le corresponde y ello obedezca a un motivo verdaderamente poderoso como la incapacidad física, sensorial, síquica o mental ó, como es obvio, la muerte; (v) por último, que haya una deficiencia sustancial de ayuda de los demás miembros de la familia, lo cual significa la responsabilidad solitaria de la madre para sostener el hogar".

La jurisprudencia de esta Corporación ha reconocido, en múltiples ocasiones, la difícil situación que enfrentan las mujeres especialmente en su rol de madres cabeza de familia. Manifiestó el máximo tribunal constitucional, en su sentencia C 184 de 2003:

"3.2.2. Como se indicó, uno de los roles que culturalmente se impuso a la mujer fue el de "encargada del hogar" como una consecuencia del ser "madre", de tal suerte que era educada y formada para desempeñar las tareas del hogar, encargarse de los hijos y velar por aquellas personas dependientes, como los ancianos. Sin desconocer la importancia que juega toda mujer, al igual que todo hombre, dentro de su hogar, el constituyente de 1991 quiso

<sup>5</sup> Corte Constitucional, sentencia SU 388 de 2005 (MP Clara Inés Hernández; SV, Jaime Araújo Rentería).

equilibrar las cargas al interior de la familia, tanto en las relaciones de poder intrafamiliar, como en cuanto a los deberes y las obligaciones de las que cada uno es titular.

Suponer que el hecho de la "maternidad" implica que la mujer debe desempeñar ciertas funciones en la familia, ha llevado, por ejemplo, a que tengan que soportar dobles jornadas laborales: una durante el día como cualquier otro trabajador y otra en la noche y en sus ratos libres, desempeñando las labores propias de la vida doméstica. Esta imagen cultural respecto a cuál es el papel que debe desempeñar la mujer dentro de la familia y a cuál "no" es el papel del hombre respecto de los hijos, sumada al incremento de separaciones, así como al número creciente de familias sin padre por cuenta del conflicto armado y la violencia generalizada, trajo como consecuencia que una cantidad considerable de grupos familiares tuvieran una mujer como cabeza del mismo (...)."

Recuérdese que la Constitución Política de 1991, en su artículo 13, ordena que es una obligación del Estado el promover "las condiciones para que la igualdad sea y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados". Ante lo cual, nuestro órgano de cierre constitucional ha puntualizado, con suprema precisión, que el cumplimiento de estos cometidos constitucionales se materializa mediante las denominadas "acciones afirmativas". Y, además, otorgó la corte dicha responsabilidad de forma primaria en el Congreso de la República:

"(...) para el diseño e implementación concreta de las acciones afirmativas el primer llamado a intervenir es el Legislador, en tanto órgano de deliberación política y escenario democrático del más alto nivel y cuya actividad, más que importante, es imprescindible para poner en escena mecanismos que permitan alcanzar niveles mínimos de igualdad sustantiva, especialmente bajo la óptica de la igualdad de oportunidades".

Acatando dicha exigencia constitucional, el Congreso aprobó la ley 82 de 1993, relativa a la protección de la mujer cabeza de familia. En dicha normatividad se buscó propiciar condiciones favorables en diversos escenarios como el acceso al sistema de seguridad social en salud, a programas educativos, el fomento de la actividad económica, entre otras. Sin embargo, el desarrollo de nuevas acciones afirmativas debe revestirse como una lucha permanente del legislador. Razón por la cual, la presente iniciativa legislativa pretende aportar un sólido avance en la protección de las madres cabeza de familia como sujeto históricamente discriminado en una pluralidad de escenarios.

**d. Efectos del inicio temprano de la jornada escolar.**

Distintos estudios han abordado las incidencias e implicaciones que genera el inicio temprano de la jornada escolar, así como los beneficios y resultados de un inicio no tan temprano de dicha jornada. Estas investigaciones resaltan aspectos como el rendimiento académico, la asistencia, la salud física y mental de los estudiantes. Por lo anterior, se hace necesario profundizar en este mar de literatura que permitirá fundamentar y corroborar la

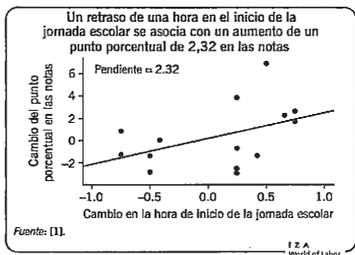
<sup>6</sup> Corte Constitucional, sentencia SU 388 de 2005 (MP Clara Inés Hernández; SV, Jaime Araújo Rentería).

importancia de esta iniciativa, protegiendo así a los estudiantes y promoviendo un entorno educativo más saludable y efectivo.

Según Marta Forero Gonzales, vicedecana de investigación y transferencia en la Facultad de Formación del Profesorado y Educación, Universidad Autónoma de Madrid, los jóvenes tienden a estar más activos y alertas a medida que avanza la noche; prefieren acostarse más tarde y, como resultado, experimentan una notable somnolencia durante las primeras horas de la mañana. La jornada escolar a tempranas horas de la mañana solo implica una privación del sueño y como resultado de ello, la aparición de problemas conductuales, la falta de atención, un rendimiento académico inferior o un número mayor de accidentes o lesiones. Por lo anterior, resulta conveniente que se modifique y replantee el inicio de la jornada escolar en atención a los efectos que implican el inicio temprano de la jornada estudiantil<sup>7</sup>.

En contraste, la universidad de Santa Clara de E.E.U.U. realizó un estudio acerca de los efectos educativos de la hora del comienzo de la Jornada escolar, en la que afirman que el retraso de la hora de comienzo de la jornada escolar puede ser una forma económica de mejorar las notas de los estudiantes y que puedan asistir cumplidamente a sus clases. Además de lo anterior, se puede presentar una mejora en el bienestar emocional de los estudiantes tema que no es menor entendiendo la problemática que hoy viven los jóvenes con relación a su salud mental<sup>8</sup>.

A continuación podemos evidenciar los efectos positivos en la mejora de notas estudiantiles por el retraso de una hora en el inicio de la jornada escolar, según la Universidad de Santa Clara (E.E.U.U)



Fuente: Los efectos educativos de la hora de comienzo de la jornada escolar. IZA World of Labor 2015: Universidad de Santa Clara (EE. UU.)

<sup>7</sup> ¿Cómo afecta el horario al rendimiento de los estudiantes? (theconversation.com).

<sup>8</sup> Maghakian Shapiro, Teny (2015). Los efectos educativos de la hora de comienzo de la jornada escolar. Universidad de Santa Clara (E.E.U.U.).

Como lo hemos mencionado, los distintos beneficios de iniciar la jornada escolar más tarde además de su mejoría en la salud mental, puede beneficiar la salud física, y mitigar efectos como la obesidad, depresión, ansiedad. Permitir que los adolescentes duerman lo necesario favorece un mejor estado de ánimo, una mayor capacidad de concentración y una mayor resistencia a enfermedades.

Por consiguiente, comenzar las clases después de las 7:00 a.m., o más tarde mejora la calidad del sueño de los estudiantes, lo que a su vez beneficia su salud física, bienestar psicológico, atención, concentración, rendimiento académico y seguridad al conducir.

"La Sociedad de Medicina Conductual recomienda que los funcionarios escolares comiencen las clases de secundaria y preparatoria a las 8:30 A.M. o más tarde. Dicho horario promueve la salud del sueño de los estudiantes, lo que resulta en mejoras en la salud física, el bienestar psicológico, la atención y la concentración, el rendimiento académico y la seguridad al conducir."<sup>9</sup>

En fundamento de lo anterior, se puede mencionar que la evidencia científica y las experiencias internacionales respaldan de manera contundente la importancia de ajustar el horario de inicio de la jornada escolar a las 7:00 a.m. ó más tarde. Este cambio no solo responde a las necesidades biológicas y psicológicas de los estudiantes, sino que también promueve un entorno educativo más justo y equitativo de cada a las familias colombianas. Al permitir que los adolescentes, niños y niñas duerman lo suficiente, se favorece su bienestar integral, mejorando su salud física, su estabilidad emocional y su capacidad cognitiva. Por ende, establecer este cambio en la legislación colombiana se alinea con las mejores prácticas que reflejan un compromiso con el desarrollo integral de nuestros estudiantes y la salud de las familias colombianas.

**e. La jornada escolar y sus horas efectivas de atención: Una mirada internacional.**

La jornada escolar, entendida internacionalmente como el periodo durante el cual los estudiantes asisten a las aulas de clases, en su duración y estructura depende de las políticas públicas educativas de cada país. La importancia de la jornada escolar es fundamental, ya que impacta directamente en la calidad y los resultados del sistema educativo. Una jornada bien definida y adaptada a las necesidades de los estudiantes es crucial para fomentar un aprendizaje más efectivo y un entorno educativo óptimo.

Ajustar la intensidad horaria de la jornada escolar es, por tanto, un elemento clave para mejorar el sistema educativo y garantizar un desarrollo académico integral para todos los estudiantes.

<sup>9</sup> Tracy Trevorrow, Eric S Zhou, Jessica R Dietch, Brian D Gonzalez, Position statement: start middle and high schools at 8:30 am or later to promote student health and learning. *Translational Behavioral Medicine*, Volume 9, Issue 1, February 2019, Pages 167–169, <https://doi.org/10.1093/tbm/iby020>

Es crucial destacar que las horas efectivas de clase y el nivel de atención durante este tiempo desempeñan un papel fundamental en el proceso de aprendizaje. Un estudio llevado a cabo por la Universidad Politécnica Salesiana de Ecuador en 2022, sobre la optimización de la atención y el tiempo de concentración en estudiantes, presenta datos específicos sobre los niveles de atención en niños de 1 a 10 años. Este estudio proporciona una visión detallada del impacto de la duración y calidad de la atención en el rendimiento de los alumnos.

EDAD	TIEMPO DE CONCENTRACIÓN
1 AÑO	3 a 5 minutos
2 AÑOS	4 a 10 minutos
3 AÑOS	6 a 15 minutos
4 AÑOS	8 a 20 minutos
5 AÑOS	10 a 25 minutos
6 AÑOS	12 a 30 minutos
7 AÑOS	14 a 35 minutos
8 AÑOS	16 a 40 minutos
9 AÑOS	18 a 45 minutos
10 AÑOS O MÁS	20 a 50 minutos

Fuente: Viloría Chilina (2019).

Como se puede observar, el tiempo de atención en niños de 10 años o más rara vez excede los 50 minutos. Por lo tanto, es razonable concluir que sesiones de clase de 60 minutos pueden no ser óptimas, dado que la capacidad de los estudiantes para mantener un nivel de atención sostenido a lo largo de toda la clase es limitada. Este desajuste sugiere que la duración de las clases debería ser ajustada para alinearse mejor con los patrones de atención y concentración observados en esta franja etaria, a fin de maximizar la efectividad del aprendizaje.

Aunque la atención de las personas puede llegar a ser un término difícil de calcular por que cada persona tiene diversas capacidades en lo que influirían en la medición de dicha concentración. En reciente artículo publicado por la editorial *Ethic* titulado **¿Cuánto dura la concentración?**, expresan que:

*"La capacidad de concentración que tiene una persona es de un valor incalculable para su transcurso vital. De dicha capacidad dependerá su desarrollo personal, intelectual, profesional y social. La gran mayoría de estudios al respecto coinciden en que el tiempo máximo de concentración en una misma tarea de una persona adulta es de 45 minutos. A partir de ahí, aunque la persona se esfuerce en mantener dicha concentración, esta comienza a decaer de manera vertiginosa, y el cerebro reclama un periodo de descanso que le permita reiniciar la tarea de la que se estaba ocupando. Dichos estudios han facilitado que las clases escolares no sobrepasen los 45 minutos"*.<sup>10</sup> (Negrilla y subrayado fuera del tecto original).

En países como Chile, la jornada escolar está diseñada de manera coherente con los patrones de atención previamente mencionados., es por ello que:

*"Las horas de trabajo escolar son de 45 minutos y se insertan en un marco cronológico más amplio, que deja espacio para otras formas de ocupación del tiempo"*.<sup>11</sup>

Para el caso de Finlandia, uno de los países con un alto nivel académico estudiantil pareciera resaltar aquella máxima de:

*"menos es más" por lo que "La duración de la jornada académica cambia entre cursos. En los cursos inferiores, dura más que en los superiores. Las clases suelen durar 45 minutos. Entre clases, los niños salen al patio del colegio. Los profesores vigilan a los niños. La semana académica tiene unas 20 clases"*.<sup>12</sup> (Negrilla y subrayado fuera del tecto original).

En consecuencia, se ha demostrado que la eficacia del aprendizaje está más vinculada a la calidad de la instrucción que a la mera cantidad de tiempo dedicado. Por lo tanto, una unidad horaria de 45 minutos, tal como lo plantea este Proyecto, se considera un período óptimo y razonable para facilitar el desarrollo efectivo del aprendizaje. Además, este intervalo temporal resulta adecuado para estudiantes que tienen dificultades para mantener la atención durante períodos más prolongados, como 60 minutos o más. Adaptar la duración de las clases a las capacidades atencionales de los alumnos no solo mejora la retención de la información, sino que también optimiza el proceso educativo al asegurar que cada sesión se lleve a cabo dentro de un rango de tiempo en el cual los estudiantes pueden participar de manera activa y concentrada.

<sup>10</sup> *Ethic*, Marzo 2024, <https://ethic.es/2024/05/cuanto-dura-la-concentracion/>.  
<sup>11</sup> La jornada escolar y su extensión, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, Sep, 2022. [https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/33539/1/BCN\\_Jornada\\_Escolar\\_Completa\\_Final.pdf](https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/33539/1/BCN_Jornada_Escolar_Completa_Final.pdf)  
<sup>12</sup> Infoninland, Junio de 2024, <https://www.infoninland.fi/es/education/comprehensive-education>

**IV. FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES Y LEGALES.**

**a. Fundamentos Constitucionales.**

El artículo 44 de la Constitución Política de 1991 ordena que la educación es un derecho fundamental de los niños, los cuales por esta disposición expresa constitucional prevalecen sobre los derechos de los demás:

*"Artículo 44. Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos. Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia."*

*La familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de asistir y proteger al niño para garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de sus derechos. Cualquiera persona puede exigir de la autoridad competente su cumplimiento y la sanción de los infractores."*

*Los derechos de los niños prevalecen sobre los derechos de los demás". (Negrilla y subrayado por fuera del texto original).*

El artículo 67 de la Constitución Política de 1991 establece la doble connotación de la "educación" como un derecho y como un servicio público que tiene una función social:

*"Artículo 67. La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura."*

*La educación formará al colombiano en el respeto a los derechos humanos, a la paz y a la democracia; y en la práctica del trabajo y la recreación, para el mejoramiento cultural, científico, tecnológico y para la protección del ambiente."*

*El Estado, la sociedad y la familia son responsables de la educación, que será obligatoria entre los cinco y los quince años de edad y que comprenderá como mínimo, un año de preescolar y nueve de educación básica."*

*La educación será gratuita en las instituciones del Estado, sin perjuicio del cobro de derechos académicos a quienes puedan sufragarlos."*

*Corresponde al Estado regular y ejercer la suprema inspección y vigilancia de la educación con el fin de velar por su calidad, por el cumplimiento de sus fines y por la mejor formación moral, intelectual y física de los educandos; garantizar el adecuado cubrimiento del servicio*

*y asegurar a los menores las condiciones necesarias para su acceso y permanencia en el sistema educativo."*

*La Nación y las entidades territoriales participarán en la dirección, financiación y administración de los servicios educativos estatales, en los términos que señalen la Constitución y la ley". (Negrilla y subrayado por fuera del texto original).*

Dentro del Título VI relativo a la Rama Legislativa, el artículo 150 de la Constitución política de 1991 ordena:

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

*1. Interpretar, reformar y derogar las leyes.*

*(...)" (Negrilla y subrayado por fuera del texto original).*

**b. Normatividad.**

El artículo 85 de la ley 115 de 1994 "Por medio de la cual se expide la ley general de educación", modificado por el artículo 57 de la Ley 1753 de 2015, define y ordena lo relativo a las jornadas en los establecimientos educativos:

*"Artículo 85. Jornadas en los establecimientos educativos. El servicio público educativo se prestará en las instituciones educativas en jornada única, la cual se define para todos los efectos, como la jornada escolar en la cual los estudiantes desarrollan actividades que forman parte del plan de estudios del establecimiento educativo y el receso durante al menos siete (7) horas al día. Tratándose de preescolar el tiempo dedicado al plan de estudios será al menos de seis (6) horas."*

*Las secretarías de educación implementarán los mecanismos para asegurar que los establecimientos educativos entreguen, dentro de sus informes periódicos de evaluación, la relación del total de horas efectivas desarrolladas en cada una de las áreas obligatorias y fundamentales, establecidas por la Ley General de Educación."*

*Excepcionalmente, cuando las limitaciones del servicio educativo impidan el desarrollo de la jornada única, podrán ofrecerse dos jornadas escolares, una diurna y otra nocturna, bajo la responsabilidad de una misma administración. La jornada escolar nocturna se destinará, preferentemente, a la educación de adultos de que trata el Título III de la presente ley."*

A su vez, el Decreto 1075 de 2015, en concordancia con el artículo 1 del Decreto 1850 de 2002, regula en los artículos 2.4.3.1.1 y 2.4.3.1.2 lo relativo a la jornada escolar y su horario en los siguientes términos:

*"Artículo 2.4.3.1.1. Jornada escolar. Es el tiempo diario que dedica el establecimiento educativo a sus estudiantes en la prestación directa del servicio público educativo, de conformidad con las normas vigentes sobre calendario académico y con el plan de estudios.*

*Artículo 2.4.3.1.2. Horario de la jornada escolar. El horario de la jornada escolar será definido por el rector o director al comienzo de cada año lectivo, de conformidad con las normas vigentes, el proyecto educativo institucional y el plan de estudios, y debe cumplirse durante las cuarenta (40) semanas lectivas establecidas por la Ley 115 de 1994 y fijadas por el calendario académico de la respectiva entidad territorial certificada.*

*El horario de la jornada escolar debe permitir a los estudiantes, el cumplimiento de las siguientes intensidades horarias mínimas, semanales y anuales, de actividades pedagógicas relacionadas con las áreas obligatorias y fundamentales y con las asignaturas optativas, para cada uno de los grados de la educación básica y media, las cuales se contabilizarán en horas efectivas de sesenta (60) minutos.*

*Horas semanales Horas anuales*

*Básica primaria 25 1.000*

*Básica secundaria y media 30 1.200*

*Parágrafo 1. En concordancia con los artículos 23 y 31 de la Ley 115 de 1994, como mínimo el 80% de las intensidades semanales y anuales señaladas en el presente artículo serán dedicadas por el establecimiento educativo al desarrollo de las áreas obligatorias y fundamentales.*

*Parágrafo 2. La intensidad horaria para el nivel preescolar será como mínimo de veinte (20) horas semanales efectivas de trabajo con estudiantes, las cuales serán fijadas y distribuidas por el rector o director del establecimiento educativo". (Negrilla y subrayado por fuera del texto original).*

**V. IMPACTO FISCAL.**

El artículo 7 de la Ley 819 de 2003 ordena:

*"Artículo 7o. Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.*

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

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

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

*En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces". (Negrilla y subrayado fuera del texto original).*

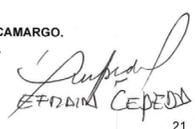
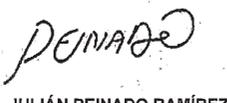
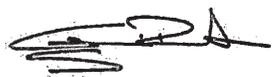
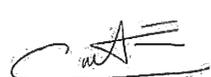
Con respecto a la anterior normativa, resulta conveniente precisar que el presente proyecto de ley no se reconoce como una iniciativa legislativa que "ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios". Como se advirtió con suma minuciosidad en líneas precedentes, el objeto de esta iniciativa legislativa apunta a prohibir que la jornada escolar inicie antes de las 7:00 am en los establecimientos educativos para la prestación directa del servicio público educativo en los niveles educación inicial, preescolar, básica y media. Por consiguiente, deviene con total claridad que la aprobación de esta ley por el Congreso de la República no genera un impacto fiscal para el Gobierno Nacional.

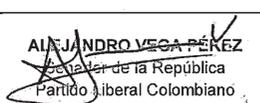
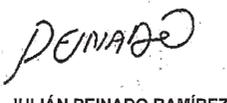
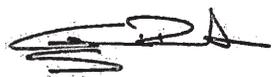
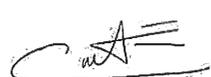
**VI. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS.**

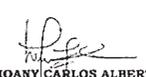
Se advierte que el presente Proyecto de Ley es de carácter general, sin embargo, en cumplimiento de la Ley 2003 de 2019, se hace la salvedad de que corresponde a la esfera privada de cada uno de los congresistas el examen del contenido de la presente iniciativa legislativa, y de otros elementos que puedan derivarse o entenderse como generadores de conflicto de interés contemplados en el artículo 286 de la Ley 5 de 1992.

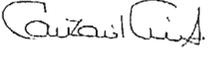
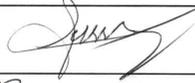
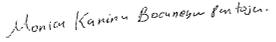
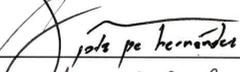
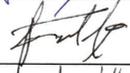
Por lo anterior, lo aquí advertido no exonera a cada uno de los congresistas de examinar minuciosamente posibles conflictos de interés para conocer y votar este proyecto, y en caso de existir algún conflicto, su responsabilidad de manifestarlo al Congreso de la República, durante el trámite de este.

Cordialmente,

  
**ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO.**  
 Senador de la República.  
  
  
  
  
  
  


 <b>Elizabeth Jay-Pang Díaz</b> Representante a la Cámara Archipiélago San Andrés Providencia y Santa Catalina	 <b>WILMER YESID GUERRERO</b> Representante a la Cámara
 <b>ALEJANDRO VEGA PÉREZ</b> Senador de la República Partido Liberal Colombiano	 <b>DOLCEY TORRES RÓMERO</b> Representante a la Cámara Departamento del Atlántico
 <b>JULIÁN PEINADO RAMÍREZ</b> Representante a la Cámara-Antioquia	 <b>GERMÁN ROGELIO ROZO ANÍS</b> Representante a la Cámara Departamento de Arauca
 <b>CARLOS ARDILA ESPINOSA</b> Representante a la Cámara Departamento del Putumayo	 <b>GILMA DÍAZ ARIAS.</b> Representante a la Cámara Departamento del Caquetá

 <b>CESAR CRISTIAN GOMEZ</b> Representante a la Cámara	 <b>SANDRA BIBIANA ARISTIZABAL SALEG</b> Representante a la Cámara
 <b>LUIS CARLOS OCHOA TOBON</b> Representante a la Cámara por Antioquia	 <b>ANÍBAL GUSTAVO HOYOS FRANCO</b> Representante a la Cámara
 <b>HUGO ALFONSO ARCHILA SUÁREZ</b> Representante a la Cámara Departamento de Casanare	 <b>JHOANY CARLOS ALBERTO PALACIOS MOSQUERA</b> Representante a la Cámara por el Chocó

 <b>KELYN JOHANA GONZALEZ DUARTE</b>	 <b>JOHN AIRO ROLDAN AVENDAÑO</b> Senador de la República	 <b>MAURICIO GÓMEZ AMÍN</b> Senador de la República	 Claudio Pérez
 <b>FABIO RAÚL AMÍN SALEME</b>	 <b>SILVIO CARRASQUILLA TORRES</b> Representante a la Cámara por Bolívar	 Juan Pablo Salazar Rivera	 Juan Gallo Cubillos
 <b>MONICA KARINA BOCANEGRA PANTOJA</b>		 Josepe Hernández	 Pedro Baracutao García
		 Antonio P. P. J.	 Heráclito Landínez

**SENADO DE LA REPÚBLICA**  
 Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1992)  
 El día 03 del mes Septbre del año 2024  
 se radicó en este despacho el proyecto de ley  
 N°. 289 Acto Legislativo N°. \_\_\_\_\_, con todos y  
 cada uno de los requisitos constitucionales y legales  
 por: HS. Alejandro Ojeda Comacru, Cecilia Blanco Alvarez  
Alfredo Delgado Puleta, Thacilina Pineda Hernandez, Miguel  
Vega Perez HP: Wilmar Yesid Geron y otras Firmas  
 SECRETARIO GENERAL

**SECCIÓN DE LEYES**  
**SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN**  
**LEYES**

Bogotá D.C., 03 de Septiembre de 2024

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No. 220/24 Senado “**POR MEDIO DEL CUAL SE REGULAN LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES (SAST) A LA PLENA IDENTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR INFRACTOR Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES**”, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por los Honorables Senadores JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL, JULIAN GALLO CUBILLOS, OMAR RESTREPO CORREA; y los Honorables Representantes EDUARD SARMIENTO HIDALGO, JUAN PABLO SALAZAR RIVERA, ERICK VELASCO BURBANO, MARIA DEL MAR PIZARRO, ORLANDO CASTILLO ADVÍNCULA, CRISTOBAL CAICEDO ANGULO, DAVID ALEJANDRO TORO, PEDRO BARACUTAO GARCÍA, HERÁCLITO LANDÍNEZ, OLGA LUCÍA VELÁSQUEZ NIETO, ERMES PETE VIVAS, PIEDAD CORREAL RUBIANO, SUSANA GÓMEZ CASTAÑO, MARÍA FERNANDA CARRASCAL, DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **SEXTA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

**GREGORIO ELJACH PACHECO**  
 Secretario General

**PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – SEPTIEMBRE 3 DE 2024**

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión **SEXTA** Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

**CÚMPLASE**

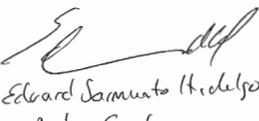
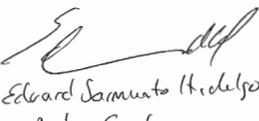
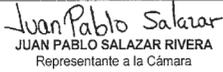
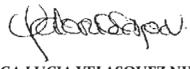
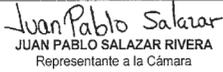
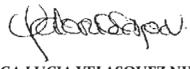
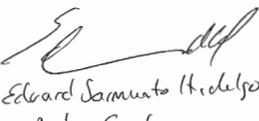
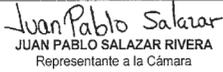
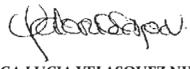
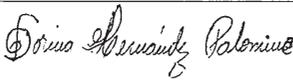
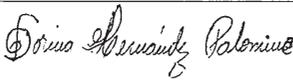
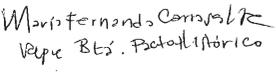
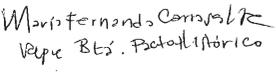
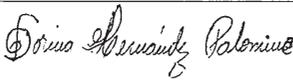
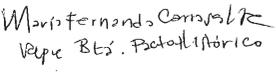
**EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA**

**EFRAIN CEPEDA SARABIA**  
 SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

**GREGORIO ELJACH PACHECO**

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 220 DE 2024 SENADO**

*por medio del cual se regulan los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos para la Detección de Infracciones (SAST) a la plena identificación del conductor infractor y se dictan otras disposiciones.*

<p>Bogotá D.C., septiembre de 2024</p> <p>Doctor</p> <p><b>JUAN GREGORIO ELJACH PACHECO</b> SECRETARIO GENERAL Honorable Senado de la República E. S. D. Ciudad</p> <p>Ref.: Radicación Proyecto de Ley.</p> <p>En mi condición de miembro del Congreso de la República y en uso del derecho consagrado en el artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, por su digno conducto me permito poner a consideración del Honorable Senado de la República el siguiente proyecto de ley: "POR MEDIO DEL CUAL SE REGULAN LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES (SAST) A LA PLENA IDENTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR INFRACTOR Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES". A continuación, los alcances del objeto del proyecto y, en consecuencia, le solicitamos dar comienzo al trámite legislativo respectivo.</p> <p>De los honorables Congressistas,</p> <table border="1" data-bbox="175 1084 781 1239"> <tr> <td data-bbox="175 1084 480 1239">  Edward Sarmiento Huelgo R. P. C. Condensado</td> <td data-bbox="480 1084 781 1239">  Julio Elias Vidales Senador.</td> </tr> </table>	 Edward Sarmiento Huelgo R. P. C. Condensado	 Julio Elias Vidales Senador.	<table border="1" data-bbox="831 636 1443 1215"> <tr> <td data-bbox="831 636 1136 793">  <b>JUAN PABLO SALAZAR RIVERA</b> Representante a la Cámara Cauca, Valle y Nariño</td> <td data-bbox="1136 636 1443 793">  <b>ERICK VELASCO BURBANO</b> Representante a la Cámara por Nariño Pacto Histórico</td> </tr> <tr> <td data-bbox="831 793 1136 976">  <b>Maria del Mar Pizarro Garcia</b> Representante a la Cámara por Bogotá</td> <td data-bbox="1136 793 1443 976">  <b>ORLANDO CASTILLO ADVINCULA</b> REPRESENTANTE A LA CÁMARA CITREP 9 PACIFICO MEDIO</td> </tr> <tr> <td data-bbox="831 976 1136 1215">  <b>OLGA LUCIA VELASQUEZ NIETO</b> Representante a la cámara por Bogotá Partido Alianza Verde</td> <td data-bbox="1136 976 1443 1215">  <b>CRISTÓBAL CAICEDO ANGULO</b> H. R. a la Cámara del Valle del Cauca</td> </tr> </table>	 <b>JUAN PABLO SALAZAR RIVERA</b> Representante a la Cámara Cauca, Valle y Nariño	 <b>ERICK VELASCO BURBANO</b> Representante a la Cámara por Nariño Pacto Histórico	 <b>Maria del Mar Pizarro Garcia</b> Representante a la Cámara por Bogotá	 <b>ORLANDO CASTILLO ADVINCULA</b> REPRESENTANTE A LA CÁMARA CITREP 9 PACIFICO MEDIO	 <b>OLGA LUCIA VELASQUEZ NIETO</b> Representante a la cámara por Bogotá Partido Alianza Verde	 <b>CRISTÓBAL CAICEDO ANGULO</b> H. R. a la Cámara del Valle del Cauca		
 Edward Sarmiento Huelgo R. P. C. Condensado	 Julio Elias Vidales Senador.										
 <b>JUAN PABLO SALAZAR RIVERA</b> Representante a la Cámara Cauca, Valle y Nariño	 <b>ERICK VELASCO BURBANO</b> Representante a la Cámara por Nariño Pacto Histórico										
 <b>Maria del Mar Pizarro Garcia</b> Representante a la Cámara por Bogotá	 <b>ORLANDO CASTILLO ADVINCULA</b> REPRESENTANTE A LA CÁMARA CITREP 9 PACIFICO MEDIO										
 <b>OLGA LUCIA VELASQUEZ NIETO</b> Representante a la cámara por Bogotá Partido Alianza Verde	 <b>CRISTÓBAL CAICEDO ANGULO</b> H. R. a la Cámara del Valle del Cauca										
<table border="1" data-bbox="175 1604 792 2217"> <tr> <td data-bbox="175 1604 480 1772">  DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ Representante a la Cámara por Antioquia Pacto Histórico</td> <td data-bbox="480 1604 792 1772">  <b>PEDRO BARACUTAO GARCIA OSPINA</b> Representante a la Cámara Partido COMUNES – Pacto Histórico</td> </tr> <tr> <td data-bbox="175 1772 480 1998">  <b>HERÁCLITO LANDÍNEZ SUÁREZ</b> Representante a la Cámara Pacto Histórico</td> <td data-bbox="480 1772 792 1998">  <b>Julian Gallo Cubillos</b> Senador de la República Partido Comunes</td> </tr> <tr> <td data-bbox="175 1998 480 2217">  <b>ERMES EVELIO PETE VIVAS</b> Representante a la Cámara por el Cauca Pacto Histórico - MAIS</td> <td data-bbox="480 1998 792 2217"></td> </tr> </table>	 DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ Representante a la Cámara por Antioquia Pacto Histórico	 <b>PEDRO BARACUTAO GARCIA OSPINA</b> Representante a la Cámara Partido COMUNES – Pacto Histórico	 <b>HERÁCLITO LANDÍNEZ SUÁREZ</b> Representante a la Cámara Pacto Histórico	 <b>Julian Gallo Cubillos</b> Senador de la República Partido Comunes	 <b>ERMES EVELIO PETE VIVAS</b> Representante a la Cámara por el Cauca Pacto Histórico - MAIS		<table border="1" data-bbox="831 1728 1448 2094"> <tr> <td data-bbox="831 1728 1136 1952">  <b>PIEDAD CORREAL RUBIANO</b> Representante a la Cámara.</td> <td data-bbox="1136 1728 1448 1952">  <b>SUSANA GOMEZ CASTAÑO</b> REPRESENTANTE A LA CAMARA DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA PACTO HISTÓRICO</td> </tr> <tr> <td data-bbox="831 1952 1136 2094">  Mario Fernando Comas Rizo Rep. Bts. Pacto Histórico</td> <td data-bbox="1136 1952 1448 2094"></td> </tr> </table>	 <b>PIEDAD CORREAL RUBIANO</b> Representante a la Cámara.	 <b>SUSANA GOMEZ CASTAÑO</b> REPRESENTANTE A LA CAMARA DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA PACTO HISTÓRICO	 Mario Fernando Comas Rizo Rep. Bts. Pacto Histórico	
 DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ Representante a la Cámara por Antioquia Pacto Histórico	 <b>PEDRO BARACUTAO GARCIA OSPINA</b> Representante a la Cámara Partido COMUNES – Pacto Histórico										
 <b>HERÁCLITO LANDÍNEZ SUÁREZ</b> Representante a la Cámara Pacto Histórico	 <b>Julian Gallo Cubillos</b> Senador de la República Partido Comunes										
 <b>ERMES EVELIO PETE VIVAS</b> Representante a la Cámara por el Cauca Pacto Histórico - MAIS											
 <b>PIEDAD CORREAL RUBIANO</b> Representante a la Cámara.	 <b>SUSANA GOMEZ CASTAÑO</b> REPRESENTANTE A LA CAMARA DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA PACTO HISTÓRICO										
 Mario Fernando Comas Rizo Rep. Bts. Pacto Histórico											

**PROYECTO DE LEY 220 DE 2024**

*"POR MEDIO DEL CUAL SE REGULAN LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES (SAST) A LA PLENA IDENTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR INFRACTOR Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"*

**EL CONGRESO DE COLOMBIA**

**DECRETA:**

**ARTÍCULO 1°. Objeto.** La presente ley tiene por objeto regular los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (SAST), entendiéndose que se debe identificar plenamente al conductor infractor.

**ARTÍCULO 2°.** Modifíquese el Parágrafo 2°, del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

**PARÁGRAFO 2°.** Las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la plena identificación del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo.

**ARTÍCULO 3°.** Modifíquese artículo 1° de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así:

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

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

**ARTÍCULO 4°.** Modifíquese el artículo 8° de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así

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

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

Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción y la plena identificación del infractor con ayudas tecnológicas, se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito.

**PARÁGRAFO 1o.** Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el recaudo y cobro de las multas.

**PARÁGRAFO 2o.** Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso. La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información:

- a) Dirección de notificación;
- b) Número telefónico de contacto;
- c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.

**PARÁGRAFO 3o.** En casos donde exista duda razonable debido a la coexistencia o superposición de vehículos o diferentes actores viales en la imagen capturada por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, que pueda generar diversas interpretaciones, no habrá lugar a la imposición del comparendo establecido en el artículo 129 de la Ley 769 de 2002. En los casos donde se realice la imposición del comparendo, la autoridad de tránsito deberá aplicar el principio de in dubio pro administrado, priorizando la presunción de inocencia del recurrente cuando este comparezca.

**ARTÍCULO 5°.** Adiciónese un parágrafo al artículo 10 de la ley 2161 de 2021, el cual quedará así:

**ARTÍCULO 10. MEDIDAS ANTIEVASIÓN.** Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen:

- a) Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito,
- b) Habiendo realizado la revisión tecnomecánica en los plazos previstos por la ley,
- c) Por lugares y en horarios que estén permitidos,
- d) Sin exceder los límites de velocidad permitidos,

e) Respetando la luz roja del semáforo.

La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1383 de 2010 para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito.

**PARÁGRAFO.** Respecto de las infracciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control de tráfico, sólo serán aplicables si se logra la plena identificación del conductor.

**ARTÍCULO 6°.** Adiciónese un parágrafo al artículo 2° de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así:

**ARTÍCULO 2o. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN.** Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se pretenda instalar, deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

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

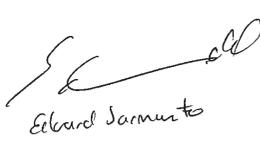
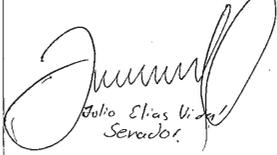
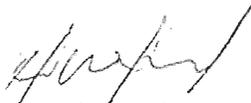
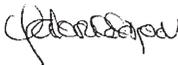
**PARÁGRAFO 1o.** Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento.

**PARÁGRAFO 2o.** Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semi automáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la detección de infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte, (i) en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, (ii) en las estaciones o (iii) a bordo de la flota vehicular de los sistemas de transporte público, sin que se requiera autorización por parte del Gobierno Nacional. Estos sistemas se orientarán exclusivamente a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público, y en todo caso se deberán señalizar las zonas vigiladas. Los recursos que se obtengan por la imposición de sanciones por parte de las autoridades de tránsito por circular sin autorización por los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público se podrán destinar en un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial, para financiar la operación del respectivo sistema de transporte público.

**PARÁGRAFO 3o.** Respecto de las infracciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control de tráfico, sólo serán aplicables si se logra la plena identificación del conductor.

**ARTÍCULO 7°. Vigencia y derogaciones.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

Cordialmente,

 Eberhard Samueto	 Fabio Elias Viza Serado
 ERICK VELASCO BURBANO Representante a la Cámara por Nariño Pacto Histórico	 DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ Representante a la Cámara por Antioquia Pacto Histórico
 PEDRO BARACUTAO GARCIA OSPINA Representante a la Cámara Partido COMUNES – Pacto Histórico	 HERÁCLITO LANDÍNEZ SUÁREZ Representante a la Cámara Pacto Histórico
 OLGA LUCÍA VELASQUEZ NIETO	

Representante a la cámara por Bogotá Partido Alianza Verde	ERMES EVELIO PETE VIVAS Representante a la Cámara por el Cauca Pacto Histórico - MAIS
 Julian Gallo Cubillos Senador de la República Partido Comunes	 PIEDAD CORREAL RUBIANO Representante a la Cámara.
 SUSANA GOMEZ CASTAÑO REPRESENTANTE A LA CÁMARA DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA PACTO HISTÓRICO	

**SENADO DE LA REPUBLICA**  
 Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 03 del mes Septbre del año 2024  
 se radicó en este despacho el proyecto de ley  
 N°. 220 Acto Legislativo N°. \_\_\_\_\_, con todos y  
 cada uno de los requisitos constitucionales y legales  
 por: H. S. Julio Elias Vidal, Julian Gallo Cubillos, P. P. Edmundo Samperio Hidalgo, Juan Pablo Salazar Rivera, Erick Velasco Pulgarin, Maria del Mar Alvarez Gomez, Orlando Castillo Arribo y otros congresales

SECRETARIO GENERAL

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

**I. OBJETO DEL PROYECTO**

El presente proyecto de ley tiene por objeto establecer el procedimiento aplicable a los comparendos y las contravenciones de tránsito detectadas a través de ayudas tecnológicas, cámaras de video, equipos electrónicos de lectura y otros medios automáticos o semiautomáticos que permitan con precisión la

identificación del vehículo o del conductor, conforme a lo dispuesto por el parágrafo 2° del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 y las estimadas en el presente proyecto de ley.

El procedimiento que se establece mediante este proyecto de ley tiene como fin garantizar el respeto de las garantías constitucionales fundamentales al debido proceso, el derecho de defensa, los principios de legalidad, tipicidad, imputación personal y culpabilidad, así como los demás derechos de los presuntos infractores dentro del régimen contravencional de tránsito.

**II. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN**

El desarrollo normativo y jurisprudencial de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (SAST), comenzó en el año 2002 con la expedición y entrada en vigencia del Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002), toda vez que en el parágrafo 2° del artículo 129 de dicha norma, se incluye el primer antecedente, donde se denominan las ayudas tecnológicas como las cámaras de video y equipos electrónicos, como prueba de la ocurrencia de una infracción de tránsito y por consiguiente una posible imposición de un comparendo, norma que resultaba insuficiente en su momento, por la falta de sistemas lo suficientemente avanzados para poner en marcha su operación.

Posteriormente, la Ley 1383 de 2010 modificó el artículo 135 de la Ley 769 de 2002, habilitando a los organismos de tránsito para suscribir contratos que permitieran la puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, sin embargo, su funcionamiento no fue posible con esta Ley, toda vez que no había una norma que regulara su instalación, puesta en marcha y procedimiento a seguir en pro de la detección de infracciones.

Debido a la situación anterior, Colombia continuó usando los retenes y los comparendos manuales como su único sistema de detección e imposición de infracciones hasta la entrada en vigencia de la Ley 1843 de 2017, por medio de la cual se implementaron los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (SAST), es decir que Colombia estuvo quince (15) años con un sistema arcaico y que necesitaba los apoyos tecnológicos con los que ya contaban países como España, Suecia, Estados Unidos o Australia.

La implementación del articulado incluido en la Ley 1843 de 2017, tuvo varios problemas de funcionamiento, toda vez que se impusieron comparendos con el uso de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos a los propietarios de los vehículos, cuando no eran estos quienes tenían la posesión del vehículo, además de la ocurrencia de otras situaciones que no podían ser aclaradas, pues la norma no permitía la plena identificación del infractor, sino que en su lugar era el propietario del vehículo quien recibía la orden de comparendo.

Si bien con el procedimiento incluido en la Ley 1843 de 2017 y la Ley 769 de 2002, se le dio la posibilidad al propietario del vehículo para impugnar la orden de comparendo, cuando este creyere que no fue él quien

cometió la infracción o cuando este no haya cometido la infracción que dio origen al comparendo, dicho procedimiento seguía sin ser completamente efectivo.

Posteriormente la Corte Constitucional mediante sentencia C-038 de 2020, señala la inconstitucionalidad de parte del artículo 129 del Código Nacional de Tránsito, sobre la solidaridad entre el conductor del vehículo y el propietario, dado que como se expuso en la sentencia, se debe individualizar plenamente al infractor para la imposición del comparendo.

la Corte falló la sentencia C-321 de 2022, como último antecedente jurisprudencial en el tema que cita la presente exposición de motivos, donde señala la Corte, que, en cuestión de infracciones, solamente se sancionará al conductor, cuando al interior del procedimiento administrativo sancionatorio, resulte probado que este, de manera culposa, incurrió en la infracción.

Dado que, a día de hoy, no hay una norma que regule de forma clara los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (SAST), las modificaciones que se realizarán en la ley para brindar plena claridad al respecto serán los siguientes:

**CUADRO COMPARATIVO DE CAMBIOS QUE REALIZARÁ LA LEY DE 'FOTOCOMPARENDOS' EN LA LEY 769 DE 2002, LA LEY 1843 DE 2017 Y LA LEY 2161 DE 2021**

Leyes a modificar	"POR MEDIO DEL CUAL SE REGULAN LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES (SAST) A LA PLENA IDENTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR INFRACTOR Y NO DE QUIEN REGISTRE COMO PROPIETARIO DEL AUTOMOTOR Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".
<b>Ley 769 de 2002. Artículo 129</b>  PARÁGRAFO 2°. Las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo.	<b>ARTÍCULO 2°.</b> Modifíquese el Parágrafo 2°, del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:  <b>PARÁGRAFO 2°.</b> Las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la plena identificación del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo.
<b>Ley 1843 de 2017. Artículo 1°</b>	<b>ARTÍCULO 3°.</b> Modifíquese artículo 1° de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así:

<p><b>OBJETO.</b> La presente ley tiene por objeto regular la instalación, adecuada señalización, puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones.</p> <p>Se entenderá por sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos a todas las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, de que trata el parágrafo 2o del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre.</p>	<p><b>ARTÍCULO 1°. OBJETO.</b> La presente ley tiene por objeto regular la instalación, adecuada señalización, puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones.</p> <p>Se entenderá por sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos a todas las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del conductor, de que trata el parágrafo 2o del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre.</p>	<p>comparando, 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>tránsito competente dentro de los <b>veinte (20)</b> días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito.</p>
<p><b>Ley 1843 de 2017. Artículo 8°</b></p> <p><b>ARTÍCULO 8o.</b> Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación:</p> <p>El envío se hará por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los <b>tres (3)</b> días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo.</p> <p>Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción 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 <b>once (11)</b> días hábiles siguientes a la entrega del</p>	<p><b>ARTÍCULO 4°. Modifíquese el artículo 8° de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así</b></p> <p><b>ARTÍCULO 8o.</b> Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación:</p> <p>El envío se hará por correo <b>certificado</b> y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los <b>tres (3)</b> días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo.</p> <p>Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción <b>y la plena identificación del infractor</b> 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</p>	<p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el recaudo y cobro de las multas.</p>	<p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el recaudo y cobro de las multas.</p>
<p><b>Ley 2161 de 2021. Artículo 10.</b></p> <p><b>ARTÍCULO 10. MEDIDAS ANTEVASIÓN.</b> Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen:</p> <p>a) Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito,</p> <p>b) Habiendo realizado la revisión tecno mecánica en los plazos previstos por la ley,</p> <p>c) &lt;Literal <b>CONDICIONALMENTE</b> exequible&gt; Por lugares y en horarios que estén permitidos,</p> <p>d) &lt;Literal <b>CONDICIONALMENTE</b> exequible&gt; Sin exceder los límites de velocidad permitidos,</p> <p>e) &lt;Literal <b>CONDICIONALMENTE</b> exequible&gt; Respetando la luz roja del semáforo.</p> <p>La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1383 de 2010 para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito.</p>	<p><b>aplicar el principio de in dubio pro administrado, priorizando la presunción de inocencia del recurrente cuando este comparezca.</b></p> <p><b>ARTÍCULO 5°. Adiciónese un parágrafo al artículo 10 de la ley 2161 de 2021, el cual quedará así:</b></p> <p><b>ARTÍCULO 10. MEDIDAS ANTEVASIÓN.</b> Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen:</p> <p>a) Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito,</p> <p>b) Habiendo realizado la revisión tecno mecánica en los plazos previstos por la ley,</p> <p>c) Por lugares y en horarios que estén permitidos,</p> <p>d) Sin exceder los límites de velocidad permitidos,</p> <p>e) Respetando la luz roja del semáforo.</p> <p>La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1383 de 2010 para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito.</p> <p><b>PARÁGRAFO. Respecto de las infracciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control de tráfico, sólo serán aplicables si se logra la plena identificación del conductor.</b></p> <p><b>ARTÍCULO 6°. Adiciónese un parágrafo al artículo 2° de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así:</b></p> <p><b>ARTÍCULO 2o. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN.</b> Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se pretenda instalar,</p>	<p>deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p>	<p>infracciones al tránsito que se pretenda instalar, deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p>
<p>a) Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito,</p> <p>b) Habiendo realizado la revisión tecno mecánica en los plazos previstos por la ley,</p> <p>c) &lt;Literal <b>CONDICIONALMENTE</b> exequible&gt; Por lugares y en horarios que estén permitidos,</p> <p>d) &lt;Literal <b>CONDICIONALMENTE</b> exequible&gt; Sin exceder los límites de velocidad permitidos,</p> <p>e) &lt;Literal <b>CONDICIONALMENTE</b> exequible&gt; Respetando la luz roja del semáforo.</p>	<p>a) Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito,</p> <p>b) Habiendo realizado la revisión tecno mecánica en los plazos previstos por la ley,</p> <p>c) Por lugares y en horarios que estén permitidos,</p> <p>d) Sin exceder los límites de velocidad permitidos,</p> <p>e) Respetando la luz roja del semáforo.</p>	<p>Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual se otorgará de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p>	<p>Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual se otorgará de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p>
<p><b>Ley 1843 de 2017. Artículo 2°</b></p> <p><b>ARTÍCULO 2o. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN.</b> Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se pretenda instalar,</p>	<p><b>ARTÍCULO 2o. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN.</b> Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas</p>	<p><b>PARÁGRAFO.</b> Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento.</p>	<p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento.</p>
<p>La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1383 de 2010 para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito.</p>	<p>La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1383 de 2010 para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito.</p>	<p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la detección de infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte, (i) en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, (ii) en las estaciones o (iii) a bordo de la flota vehicular de los sistemas de transporte público, sin que se requiera autorización por parte del Gobierno Nacional. Estos sistemas se orientarán principalmente a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público, y en todo caso se deberán señalar las zonas vigiladas. Los recursos que se obtengan por la imposición de sanciones por parte de las autoridades de tránsito por circular sin autorización por los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público se podrán destinar en un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial, para financiar la operación del respectivo sistema de transporte público.</p>	<p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la detección de infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte, (i) en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, (ii) en las estaciones o (iii) a bordo de la flota vehicular de los sistemas de transporte público, sin que se requiera autorización por parte del Gobierno Nacional. Estos sistemas se orientarán <b>exclusivamente</b> a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público, y en todo caso se deberán señalar las zonas vigiladas. Los recursos que se obtengan por la imposición de sanciones por parte de las autoridades de tránsito por circular sin autorización por los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público se podrán destinar en un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial, para financiar la operación del respectivo sistema de transporte público.</p>

**PARÁGRAFO 3o°. Respetto de las infracciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control de tráfico, sólo serán aplicables si se logra la plena identificación del conductor.**

**III. NECESIDAD DEL PROYECTO**

La Corte Constitucional, en la sentencia C-038 de 2020, declaró la inexecutable del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017 que establecía una responsabilidad solidaria del propietario del vehículo por las infracciones de tránsito cometidas por el conductor, al considerar que dicha disposición desconocía los principios de imputación personal y culpabilidad en materia sancionatoria.

La Corte encontró que la norma demandada no exigía que en el procedimiento administrativo se demostrara que la falta le era directa y personalmente imputable al propietario del vehículo, permitiendo una forma de responsabilidad sancionatoria por el hecho ajeno.

Por tal razón, se requiere una nueva regulación para los comparendos y contravenciones detectadas mediante ayudas tecnológicas, que se ajuste a los lineamientos fijados por la jurisprudencia constitucional y garantice debidamente los derechos de los ciudadanos sujetos al régimen contravencional de tránsito.

La legislación actual presenta vacíos e indeterminaciones en cuanto al procedimiento aplicable cuando las autoridades de tránsito detectan infracciones a través de medios tecnológicos, pero no es posible identificar inequívocamente al conductor responsable. Por ello, es necesario establecer reglas claras sobre la forma de vinculación de los presuntos infractores, la demostración de su responsabilidad personal en los hechos y el respeto de su derecho de defensa, de acuerdo con los principios constitucionales antes mencionados.

**IV. IMPACTO ESPERADO**

Este proyecto de ley busca fortalecer la legitimidad del régimen contravencional de tránsito y garantizar los derechos de los ciudadanos que puedan verse involucrados en procesos originados por la detección tecnológica de infracciones donde no sea posible identificar inequívocamente al conductor.

Se espera brindar mayor seguridad jurídica, tanto a los conductores como a las autoridades de tránsito, estableciendo procedimientos respetuosos de las garantías constitucionales para la imposición de comparendos y sanciones por medio de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos.

Con este proyecto se aspira a evitar la imposición de sanciones a personas que no hayan cometido las infracciones o no hayan participado en su realización. Así mismo, se busca garantizar el derecho de defensa

de los presuntos infractores, dándoles la posibilidad de controvertir las pruebas y demostrar que no incurrieron en el comportamiento reprochable detectado mediante ayudas tecnológicas.

De esta manera, se espera fortalecer la confianza ciudadana en el régimen sancionatorio de tránsito y los sistemas automáticos de detección de infracciones. Al brindar mayores garantías, se incentivará el respeto voluntario de las normas por parte de los conductores.

Así mismo, al establecer reglas claras se espera dar mayor seguridad a las autoridades de tránsito sobre la forma en que deben proceder en estos casos, evitando actuaciones arbitrarias y garantizando la eficacia del sistema contravencional, en concordancia con los principios constitucionales aplicables.

En síntesis, este proyecto de ley tiene como fin fortalecer la legitimidad de las actuaciones administrativas en el régimen de tránsito, brindando mayores garantías a los ciudadanos y una respuesta estatal eficiente, dentro del marco del respeto al debido proceso y los derechos fundamentales.

Espero que esta propuesta más extensa sirva como un ejercicio académico útil sobre este importante tema. Quedo atento a cualquier comentario adicional.

**V. FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES**

Para efecto del presente proyecto de ley y salvaguardando la esencia de la constitución, y la protección de los derechos constitucionales en Colombia, nos permitimos citar los siguientes artículos de la Carta Política como base sólida del presente Proyecto de Ley.

**Artículo 2°.**

*"Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares". Así mismo, la Carta Política trae en su artículo 6° el principio general de responsabilidad, esto es, un mandato constitucional para todas las autoridades y entidades públicas y particulares de indagar responsabilidad únicamente a los particulares por sus propias causas y acciones".*

**ARTÍCULO 6°.**

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

**Artículo 29:**

*El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas.*

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

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

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

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

**ARTÍCULO 33.**

*"Nadie podrá ser obligado a declarar contra sí mismo o contra su cónyuge, compañero permanente o parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil".*

**Artículo 150.**

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

*1. Interpretar, reformar y derogar las leyes. 2. Expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones.*

*3. Aprobar el Plan Nacional de Desarrollo y de Inversiones Públicas que hayan de emprenderse o continuarse, con la determinación de los recursos y apropiaciones que se autoricen para su ejecución, y las medidas necesarias para impulsar el cumplimiento de los mismos.*

*4. Definir la división general del territorio con arreglo a lo previsto en esta Constitución, fijar las bases y condiciones para crear, eliminar, modificar o fusionar entidades territoriales y establecer sus competencias.*

*5. Conferir atribuciones especiales a las asambleas departamentales.*

*6. Variar, en circunstancias extraordinarias y por graves motivos de conveniencia pública, la actual residencia de los altos poderes nacionales.*

*7. Determinar la estructura de la administración nacional y crear, suprimir o fusionar ministerios, departamentos administrativos, superintendencias, establecimientos públicos y otras entidades del orden nacional, señalando sus objetivos y estructura orgánica; reglamentar la creación y*

*funcionamiento de las Corporaciones Autónomas Regionales dentro de un régimen de autonomía; así mismo, crear o autorizar la constitución de empresas industriales y comerciales del Estado y sociedades de economía mixta.*

*8. Expedir las normas a las cuales debe sujetarse el Gobierno para el ejercicio de las funciones de inspección y vigilancia que le señala la Constitución.*

*9. Conceder autorizaciones al Gobierno para celebrar contratos, negociar empréstitos y enajenar bienes nacionales. El Gobierno rendirá periódicamente informes al Congreso sobre el ejercicio de estas autorizaciones.*

*10. Revestir, hasta por seis meses, al Presidente de la República de precisas facultades extraordinarias, para expedir normas con fuerza de ley cuando la necesidad lo exija o la conveniencia pública lo aconseje. Tales facultades deberán ser solicitadas expresamente por el Gobierno y su aprobación requerirá la mayoría absoluta de los miembros de una y otra Cámara. El Congreso podrá, en todo tiempo y por iniciativa propia, modificar los decretos leyes dictados por el Gobierno en uso de facultades extraordinarias. Estas facultades no se podrán conferir para expedir códigos, leyes estatutarias, orgánicas, ni las previstas en el numeral d20 del presente artículo, ni para decretar impuestos.*

*11. Establecer las rentas nacionales y fijar los gastos de la administración.*

*12. Establecer contribuciones fiscales y, excepcionalmente, contribuciones parafiscales en los casos y bajo las condiciones que establezca la ley.*

*13. Determinar la moneda legal, la convertibilidad y el alcance de su poder liberatorio, y arreglar el sistema de pesas y medidas.*

*14. Aprobar o improbar los contratos o convenios que, por razones de evidente necesidad nacional, hubiere celebrado el Presidente de la República, con particulares, compañías o entidades públicas, sin autorización previa.*

*15. Decretar honores a los ciudadanos que hayan prestado servicios a la patria.*

*16. Aprobar o improbar los tratados que el Gobierno celebre con otros Estados o con entidades de derecho internacional. Por medio de dichos tratados podrá el Estado, sobre bases de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional, transferir parcialmente determinadas atribuciones a organismos internacionales, que tengan por objeto promover o consolidar la integración económica con otros Estados.*

*17. Conceder, por mayoría de los dos tercios de los votos de los miembros de una y otra Cámara y por graves motivos de conveniencia pública, amnistías o indultos generales por delitos políticos. En caso de que los favorecidos fueren eximidos de la responsabilidad civil respecto de particulares, el*

<p>Estado quedará obligado a las indemnizaciones a que hubiere lugar. En ningún caso el delito de secuestro, ni los delitos relacionados con la fabricación, el tráfico o el porte de estupefacientes, serán considerados como delitos políticos o como conductas conexas a estos, ni como dirigidas a promover, facilitar, apoyar, financiar, u ocultar cualquier delito que atente contra el régimen constitucional y legal. Por lo tanto, no podrá existir respecto de ellos, amnistía o indulto. Parágrafo. Las disposiciones del inciso segundo del numeral 17 del artículo 150 de la Constitución Política, en ningún caso afectarán las disposiciones de acuerdos de paz anteriores, ni sus respectivas disposiciones y serán aplicadas a conductas cometidas con posterioridad a la entrada en vigencia del presente acto legislativo.</p> <p>18. Dictar las normas sobre apropiación o adjudicación y recuperación de tierras baldías.</p> <p>19. Dictar las normas generales, y señalar en ellas los objetivos y criterios a los cuales debe sujetarse el Gobierno para los siguientes efectos: a) Organizar el crédito público; b) Regular el comercio exterior y señalar el régimen de cambio internacional, en concordancia con las funciones que la Constitución consagra para la Junta Directiva del Banco de la República; c) Modificar, por razones de política comercial los aranceles, tarifas y demás disposiciones concernientes al régimen de aduanas; d) Regular las actividades financiera, bursátil, aseguradora y cualquiera otra relacionada con el manejo, aprovechamiento e inversión de los recursos captados del público; e) Fijar el régimen salarial y prestacional de los empleados públicos, de los miembros del Congreso Nacional y la Fuerza Pública; f) Regular el régimen de prestaciones sociales mínimas de los trabajadores oficiales. Estas funciones en lo pertinente a prestaciones sociales son indelegables en las corporaciones públicas territoriales y éstas no podrán arrogárselas.</p> <p>20. Crear los servicios administrativos y técnicos de las Cámaras. 21. Expedir las leyes de intervención económica, previstas en el artículo 334, las cuales deberán precisar sus fines y alcances y los límites a la libertad económica.</p> <p>22. Expedir las leyes relacionadas con el Banco de la República y con las funciones que compete desempeñar a su Junta Directiva.</p> <p>23. Expedir las leyes que regirán el ejercicio de las funciones públicas y la prestación de los servicios públicos.</p> <p>24. Regular el régimen de propiedad industrial, patentes y marcas y las otras formas de propiedad intelectual.</p> <p>25. <u>Unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República.</u> Compete al Congreso expedir el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y en especial de la Administración Nacional.</p> <p><b>VI. MARCO LEGAL</b></p>	<p>Mediante la Ley 1450 de 2011 en su artículo 86, se generó la primera normatividad y/o regulación frente al tema de los comprendos electrónicos o detección de infracciones de tránsito por medios electrónicos, el cual dice a la letra:</p> <p><b>"Artículo 86. Detección de infracciones de tránsito por medios tecnológicos.</b> Derogado por el art. 15, Ley 1843 de 2017. En los eventos en que se empleen medios técnicos o tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito o transporte, las autoridades competentes deberán vincular al trámite contravencional o procedimiento administrativo sancionatorio, al propietario del vehículo, de acuerdo con lo establecido en el Código Nacional de Tránsito.</p> <p>Si se tratare de un vehículo particular, serán solidariamente responsables frente al pago de las multas, el propietario y el conductor del vehículo. No obstante lo anterior, tratándose de vehículos dados en leasing, en arrendamiento sin opción de compra y/o en operaciones de renting, serán solidariamente responsables de la infracción el conductor y el locatario o arrendatario.</p> <p><b>NOTA: Declarado EXEQUIBLE mediante el art. 1, Sentencia de la Corte Constitucional C-363 de 2012</b></p> <p>Posteriormente y con el artículo 15 de la Ley 1843 de 2017, se derogó la anterior norma respecto de las Detecciones de infracciones de tránsito por medios tecnológicos, pero en su demás articulado, nuevamente 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.</p> <p>De igual forma, el inciso segundo del artículo 1 de la referida Ley, indica que <b>"se entenderá por sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos a todas las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, de que trata el parágrafo 2o del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre."</b></p> <p>En cuanto a lo que indica el Decreto Ley 2106 de 2019 en el artículo 109 el cual modifica el artículo 2 de la Ley 1843 de 2010, se definen los criterios para la correcta puesta en funcionamiento y marcha de los medios electrónicos para recaudar las pruebas que permitan establecer una posible infracción a las normas de tránsito y de esa manera iniciar el proceso sancionatorio, para lo cual la norma reza:</p> <p><b>"ARTÍCULO 2. Criterios para la instalación y puesta en operación.</b> Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se pretenda instalar, deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual se</p>
<p>otorgará de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p><b>PARÁGRAFO .</b> Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento.</p> <p><b>PARÁGRAFO TRANSITORIO.</b> La autorización de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos por parte de Agencia Nacional de Seguridad Vial entrará a operar en un plazo de ciento ochenta (180) días, contados a partir de la entrada en vigencia del presente decreto ley.</p> <p>Las solicitudes de autorización que se presenten durante el periodo de transición serán tramitadas por el Ministerio de Transporte, hasta su culminación, bajo la normativa vigente al momento de su radicación."</p> <p>Frente a lo que tiene que ver con estos sistemas de ayudas tecnológicas para lograr una evasión de la adquisición de la póliza del SOAT, la Ley 2161 de 2021 indica que por estos medios también pueden detectarse presuntas infracciones a las normas de tránsito, especialmente frente a la circulación de vehículos que no tengan vigente la póliza del SOAT, entre otros, como el certificado de revisión técnico mecánica que también debe estar vigente para vehículos que se encuentren en circulación por las vías nacionales.</p> <p>Por su parte, la Ley 2294 de 2023 (Plan Nacional de Desarrollo) complementa la anterior Ley 2161 de 2021, que indica que <b>"La Agencia Nacional de Seguridad Vial definirá las tecnologías que permitan fortalecer el control, con énfasis en la capacidad de detección de infracciones, para la imposición de órdenes de comparendo por no contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-, y/o revisión técnico mecánica y emisión de gases contaminantes, y en coordinación con cada entidad territorial, implementará dichas tecnologías, de conformidad con la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte."</b></p> <p>De otro lado, la Resolución No. 4247 del 2020 emitida por el Ministerio de Transporte indica en el inciso segundo del artículo 2, que las autoridades de control operativo podrán implementar las ayudas tecnológicas para elaborar los informes únicos de infracciones al transporte, con el fin de que sean tenidas en cuenta al momento de las investigaciones administrativas para la imposición de sanciones por contravenir las normas de tránsito.</p> <p>Por último, la Resolución No. 20203040011245 de 2020 y también emitida por el Ministerio de Transporte, fija los criterios para la instalación y operación de los Sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito (SAST), tal y como lo disponen las normativas anteriores.</p> <p><b>VII. FUNDAMENTOS JURISPRUDENCIALES</b></p>	<p>Para dar un contexto jurisprudencial nos realizamos los siguientes interrogantes.</p> <p>¿Los SAST son inconstitucionales?</p> <p>No. De conformidad con la sentencia C-038 de 2020, el uso de SAST para la detección de infracciones de tránsito es constitucional. Si bien, a través de dicha sentencia, la Corte Constitucional declaró <u>inexequible la responsabilidad solidaria en materia sancionatoria entre el propietario y el conductor de vehículos de servicio particular</u>, aclara también que «esta decisión no implica la inconstitucionalidad del sistema de detección automática de infracciones de tránsito y se predica, únicamente, de la responsabilidad solidaria en materia sancionatoria prevista en la norma bajo control de constitucionalidad». Es pertinente recordar que la solidaridad en multas derivadas de infracciones de tránsito cometidas en la prestación del servicio de transporte público sigue vigente. Así las cosas, el artículo 93-1 del Código Nacional de Tránsito fue declarado <u>exequible en la sentencia C-089 de 2011, en la cual, la Corte Constitucional concluye que el propietario del vehículo automotor y la empresa a la cual esté vinculado dicho vehículo estarán obligados solidariamente a pagar la multa en aquellas infracciones imputables a los propietarios o a las empresas.</u> (Corte Constitucional. Sentencia C-038, 2020)</p> <p>¿Aún existe solidaridad entre el propietario del vehículo y su conductor?</p> <p>La Corte Constitucional declaró inconstitucional la norma que establecía responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor, para las infracciones cometidas en vehículos particulares. Por lo tanto, se podrá imputar la multa a quien reconoció la infracción o quien se le demuestre que cometió la infracción de tránsito. Entonces, los organismos de tránsito pueden utilizar la evidencia recaudada con los SAST, citar al propietario a la comparecencia, y acudir a otros medios probatorios que identifiquen como oportunos e idóneos para aclarar la situación, y así identificar si procede la imposición de la multa.</p> <p>Durante el trámite de la sentencia C-038 de 2020, recibieron oportunamente escritos de intervención, dentro de los cuales citamos los escritos de solicitud de inexecutableidad,</p> <p><b>"Solicitud de inexecutableidad.</b> Algunos intervinientes sostienen que: (i) la norma prevé una responsabilidad objetiva derivada de la propiedad del vehículo, que implica responder por el hecho de terceros; (ii) la responsabilidad objetiva es inconstitucional, porque contraría la presunción de inocencia y los principios de culpabilidad o responsabilidad; (iii) la solidaridad invierte la carga de la prueba, porque obliga al propietario a probar que no fue él quien cometió la infracción, pero esta prueba sería inconducente y una negación indefinida, porque la norma ni siquiera obliga al Estado a demostrar el nexo causal entre la infracción y el propietario y lo hace responsable por el simple hecho de ser el propietario; (iv) vincular al propietario al procedimiento no es inconstitucional, pero si disponer que una vez vinculado, será él quien debe pagar la multa, a pesar de no ser culpable; (v) la única defensa del propietario consistiría en demostrar que no es él el dueño del vehículo o que fue hurtado; (vi) la norma genera inseguridad jurídica, porque contradice el artículo 129 de la Ley 769 de 2002, que dispone que las multas no podrán imponerse a persona distinta a quien cometió la infracción;</p>

(vii) la norma no exige que exista un vínculo jurídico entre el conductor y el propietario del vehículo que justifique la responsabilidad y no basta con ser propietario del vehículo; (viii) la norma no delimita respecto de qué se predica la solidaridad y, por lo tanto, podría referirse no únicamente a la multa, sino también a la suspensión de la licencia de conducción; (ix) se desconoce la presunción de inocencia, porque se establece que el propietario es responsable desde su vinculación al procedimiento, aun antes de haberlo oído; (x) la responsabilidad solidaria del propietario es ilógica en casos en los que el mismo es una persona jurídica o un patrimonio autónomo, porque éstos no pudieron haber cometido la infracción y la norma genera el incentivo adverso de cometer infracciones, con la tranquilidad de que sería la persona jurídica o el patrimonio autónomo quien respondería; (xi) la responsabilidad por el hecho de otro desconoce las finalidades reeducativas y de seguridad de las sanciones de tránsito; (xii) si bien la materia de tránsito ha sido considerada como una de aquellas donde excepcionalmente se acepta la responsabilidad objetiva, incluso en estos casos lo mínimo que se requiere es que se identifique al infractor, lo que no exige la norma y permite, entonces, responder por un hecho ajeno; (xiii) la identificación del infractor es una garantía no susceptible de modulación o limitación.”

(Corte Constitucional. Sentencia C-038, 2020)

Continuando con la sentencia C- 038 de 2020, uno de los análisis de corte fue frente al **derecho a la defensa**, para lo cual la corte dispone lo siguiente:

“considera la Sala Plena que aunque el propietario podrá ejercer formalmente los derechos propios de la defensa: la posibilidad de ser oído, de actuar directamente o mediante un apoderado, de aportar y solicitar pruebas y controvertir las allegadas al proceso y a ejercer los recursos legalmente previstos, en realidad, sin exigir imputabilidad personal para hacer exigible la obligación, el derecho a la defensa del propietario del vehículo se encuentra sustancialmente limitado, porque, a más de no exigir que sea el Estado quien demuestre que fue él quien cometió la infracción y que lo hizo de manera culpable – carga de la prueba del Estado en virtud de la presunción de inocencia-, se excluye, de los medios de defensa posibles, la prueba dirigida a demostrar que no fue él quien cometió la infracción. Igualmente, el legislador, en la norma bajo control, no determinó cuáles serían las causales de exoneración del propietario respecto de la solidaridad legalmente establecida. En este sentido, ante la ausencia de exigencia de imputabilidad personal, el derecho a la defensa efectiva se encuentra vulnerado y la vinculación formal al proceso no es suficiente para garantizar el derecho fundamental al debido proceso, en su componente de derecho a la defensa”.

(Corte Constitucional. Sentencia C-038, 2020)

Es claro que la sentencia C-038 de 2021 (i) precisó el alcance del principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria, como garantía imprescindible frente al ejercicio del poder punitivo estatal; y (ii) concluyó que la solidaridad prevista en la legislación civil no es plenamente aplicable a las sanciones impuestas por el Estado. En consecuencia, (iii) solo es posible atribuir responsabilidad en materia sancionatoria administrativa si se garantiza el debido proceso de los obligados y se prueba la imputación personal de la infracción, “lo que implica demostrar que la infracción fue cometida por aquel a quien la ley le atribuye responsabilidad solidaria

o participó de alguna manera efectiva en su realización; y demostrar que la infracción fue cometida de manera culpable, es decir, sin que sea factible una forma de responsabilidad objetiva”.

Por otra parte en el 2022, en medio de su función constitucional y legal de aclaración de un derecho constitucional, la Corte Constitucional expide la Sentencia C-321 de 2022, en la cual, reafirma la sentencia C-038 de 2020, es decir que sigue inalterada la prohibición de establecer una responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor, por concepto de las contravenciones de tránsito detectadas por el sistema de ayudas tecnológicas, pero excluye las sanciones, además, desarrolla los deberes y responsabilidades que recaen en los propietarios de vehículos, las cuales surgen del derecho a la propiedad.

La Corte Constitucional realiza una aclaración importante en la sentencia C-038 de 2020, toda vez que si bien admite que en algunas ocasiones excepcionales y bajo estrictas condiciones, la jurisprudencia constitucional ha admitido la responsabilidad objetiva en materia sancionatoria, la existencia de una responsabilidad subjetiva o por culpa o dolo ha sido exigida como condición de la constitucionalidad de la solidaridad en lo sancionatorio, es decir que no se puede sancionar a una persona bajo la perspectiva de la responsabilidad objetiva, sino que se debe hacer especial observancia en la responsabilidad subjetiva, en pocas palabras, la Corte señala que la norma exigiría que la entidad administrativa demuestre la culpabilidad del propietario del vehículo, incluso si este es una persona jurídica.

Como se mencionó, el efectivo cumplimiento de las obligaciones especificadas en la disposición sub examine impuestas a los propietarios de los vehículos, en algunos casos están bajo el control directo de los propietarios y otros no. Veamos:

Contenido de la obligación	Acciones que se deben ejecutar para dar cumplimiento a la obligación	¿El propietario del vehículo tiene el control del resultado?	Tipo de obligación
El propietario del vehículo debe velar porque este circule habiendo adquirido el SOAT	Comprar el SOAT y renovarlo periódicamente antes del vencimiento	Sí	Obligación de resultado y <i>propter rem</i>

El propietario del vehículo debe velar porque este circule habiendo realizado la revisión técnico-mecánica en los plazos previstos por la ley	Asegurarse de que el vehículo haya aprobado la revisión técnico-mecánica, así como renovar el permiso en los planos que dispone la ley.	Sí	Obligación de resultado y <i>propter rem</i>
El propietario del vehículo debe velar porque este circule por lugares y en horarios que estén permitidos	Si el vehículo se encuentra bajo la custodia del propietario: transitar por lugares y en horarios que estén permitidos	Sí	Obligación de resultado y <i>propter rem</i>
	Si el vehículo está fuera de la custodia del propietario: verificar que el conductor cuente con las capacidades técnicas y teóricas, así como con los permisos exigidos por la ley para conducir, exigir al conductor que circule con el vehículo por lugares y en horarios que están permitidos, y que responda por las infracciones de tránsito que este cometa.	No	Obligación de medio
El propietario del vehículo debe velar porque este circule sin exceder los	Si el vehículo se encuentra bajo la custodia del propietario: No exceder los límites de velocidad permitidos	Sí	Obligación de resultado y <i>propter rem</i>

límites de velocidad permitidos	Si el vehículo está fuera de la custodia del propietario: verificar que el conductor cuente con las capacidades técnicas y teóricas, así como con los permisos exigidos por la ley para conducir, exigir al conductor que circule con el vehículo por lugares y en horarios que están permitidos, y que responda por las infracciones de tránsito que este cometa.	No	Obligación de medio
El propietario del vehículo debe velar porque este circule respetando la luz roja del semáforo	Si el vehículo se encuentra bajo la custodia del propietario Respetar la luz roja del semáforo	Sí	Obligación de resultado y <i>propter rem</i>
	Si el vehículo está fuera de la custodia del propietario: verificar que el conductor cuente con las capacidades técnicas y teóricas, así como con los permisos exigidos por la ley para conducir, exigir al conductor que circule con el vehículo por lugares y en horarios que están permitidos, y que responda por las infracciones de tránsito que este cometa.	No	Obligación de medio

Así pues, la obligación en cabeza de los propietarios de velar porque el vehículo de su propiedad circule dando cumplimiento a las normas señaladas de tránsito, es una obligación *propter rem*. En el caso de adquirir y mantener el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y de efectuar la revisión técnico- mecánica en el plazo estipulado en la ley, claramente se trata de una obligación de resultado que deberá cumplir el propietario por el solo hecho de ser el titular del derecho real del vehículo. Por su parte, en lo relativo a cumplir con las normas tránsito, es necesario distinguir dos escenarios; el primero, cuando el vehículo está bajo la custodia del propietario y el segundo, cuando el vehículo es conducido por un tercero. En el primer caso se puede considerar que también se trata de obligaciones que surgen por el solo hecho de ser el propietario y que, por

ende, tienen una naturaleza de obligaciones de resultado. Empero, puede entenderse que razonablemente se trata de una obligación de medio, cuando el vehículo no está bajo la custodia del propietario (segundo evento), como cuando este voluntariamente lo presta a un tercero. En estos casos, el propietario cuenta con una serie de conductas a su alcance para "velar" porque el vehículo circule dando cumplimiento a esas condiciones, como exigir a quién conducirá el vehículo que se haga responsable por el cumplimiento de las normas de tránsito, y que responda ante la autoridad administrativa en caso de la comisión de una infracción, verificar que el conductor cuente con las capacidades técnicas y teóricas, así como con los permisos exigidos por la ley para conducir, y exigir al conductor que circule con el vehículo por lugares y en horarios que están permitidos, entre otras cosas.

**VIII. IMPACTO FISCAL**

Respecto al impacto fiscal que podría tener la presente iniciativa legislativa, es preciso indicar que de acuerdo con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 334 de la Constitución Política, todo proyecto de ley que genere un impacto fiscal debe estar acompañado de una estimación de ese impacto y debe ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

En el caso concreto de este proyecto de ley, luego de un cuidadoso análisis se concluye que su implementación no generaría un impacto fiscal adverso, por cuanto no plantea la creación o aumento de obligaciones específicas de gasto público para el Estado ni tampoco la reducción de sus ingresos.

Por el contrario, según un estudio del Centro Nacional de Consultoría (2022), al brindar mayor seguridad jurídica a los micro y pequeños establecimientos comerciales minoristas, se esperaría un incremento de la actividad económica formal en este sector, lo que aumentaría el recaudo tributario por concepto de impuestos, tasas y contribuciones a la seguridad social.

**IX. CONFLICTO DE INTERÉS**

El artículo 183 de la Constitución Política consagra a los conflictos de interés como causal de pérdida de investidura. Igualmente, el artículo 286 de la Ley 5 de 1992 establece el régimen de conflicto de interés de los congresistas.

De conformidad con la jurisprudencia del Consejo de Estado y la Corte Constitucional, para que se configure el conflicto de intereses como causal de pérdida de investidura deben presentarse las siguientes condiciones o supuestos:

1. Que exista un interés directo, particular y actual: moral o económico.
2. Que el congresista no manifieste su impedimento a pesar de que exista un interés directo en la decisión que se ha de tomar.
3. Que el congresista no haya sido separado del asunto mediante recusación.
4. Que el congresista haya participado en los debates y/o haya votado.
5. Que la participación del congresista se haya producido en relación con el trámite de leyes o de cualquier otro asunto sometido a su conocimiento.

En cuanto al concepto del interés del congresista que puede entrar en conflicto con el interés público, la Sala ha explicado que el mismo debe ser entendido como "una razón subjetiva que torna parcial al funcionario y que lo inhabilita para aproximarse al proceso de toma de decisiones con la ecuanimidad, la ponderación y el desinterés que la norma moral y la norma legal exigen" y como "el provecho, conveniencia o utilidad que, atendidas sus circunstancias, derivarían el congresista o los suyos de la decisión que pudiera tomarse en el asunto" (Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, sentencia del 30 de junio de 2017).

De acuerdo a la Sentencia SU-379 de 2017, no basta con la acreditación del factor objetivo del conflicto de intereses, esto es, que haya una relación de consanguinidad entre el congresista y el paciente que pueda percibir un eventual beneficio. Deben ser dotadas de contenido de acuerdo a las circunstancias específicas del caso concreto.

La Sala Plena del Consejo de Estado en sentencia del 17 de octubre de 2000 afirmó lo siguiente frente a la pérdida de investidura de los Congresistas por violar el régimen de conflicto de intereses:

*"El interés consiste en el provecho, conveniencia o utilidad que, atendidas sus circunstancias, derivarían el congresista o los suyos de la decisión que pudiera tomarse en el asunto. Así, no se encuentra en situación de conflicto de intereses el congresista que apoye o patrocine el proyecto que, de alguna manera, redundaría en su perjuicio o haría más gravosa su situación o la de los suyos, o se oponga al proyecto que de algún modo les fuera provechoso. En ese sentido restringido ha de entenderse el artículo 286 de la ley 5.ª de 1991, pues nadie tendría interés en su propio perjuicio, y de lo que trata es de preservar la rectitud de la conducta de los congresistas, que deben actuar siempre consultando la justicia y el bien común, como manda el artículo 133 de la Constitución. Por eso, se repite, la situación de conflicto resulta de la conducta del congresista en cada caso, atendidas la materia de que se trate y las circunstancias del congresista y los suyos (...)"*

Teniendo en cuenta lo anterior, con relación al presente proyecto de ley, no es posible delimitar de forma exhaustiva los posibles casos de conflictos de interés que se pueden presentar con relación al establecimiento de medidas tendientes a la consolidación de los sistemas de trazabilidad e identificación animal como un instrumento para la lucha contra la deforestación., sin perjuicio de que se deban acreditar los mencionados requisitos de la jurisprudencia, para cada caso concreto.

En el presente Proyecto de Ley se pueden llegar a presentar Conflictos de Interés cuando los congresistas, su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, tengan relaciones, comerciales, accionarias o económicas, en general, con sociedades en cuyo objeto social se incluya el desarrollo de actividades relacionadas con la ganadería.

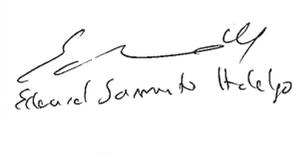
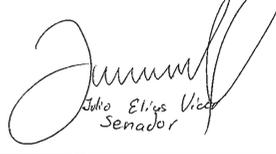
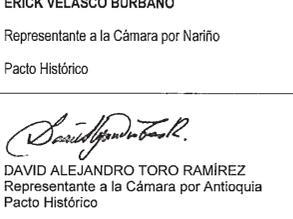
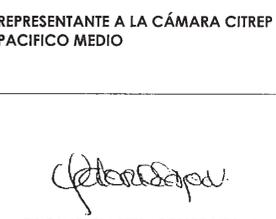
Se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la ley 5 de 1992 modificado por la ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales.

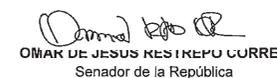
**X. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

Corte Constitucional, Bogotá, D. C., seis (6) de febrero de dos mil veinte (2020). Sentencia C-038/2020. <https://www.corteconstitucional.gov.co/Relatoria/2020/C-038-20.htm>

Corte Constitucional, Bogotá D.C., catorce (14) de septiembre de dos mil veintidós (2022). Sentencia C-321/2022. <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2022/C-321-22.htm>

De los honorables congresistas,

 Ezequiel Samudio Hodelgo	 Julio Elvis Viced Senador
 ERICK VELASCO BURBANO Representante a la Cámara por Nariño Pacto Histórico	 ORLANDO CASTILLO ADVINCULA REPRESENTANTE A LA CÁMARA CITREP 9 PACIFICO MEDIO
 DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ Representante a la Cámara por Antioquia Pacto Histórico	 OLGA LUCÍA VELASQUEZ NIETO Representante a la cámara por Bogotá Partido Alianza Verde

 HERÁCLITO LANDÍNEZ SUÁREZ Representante a la Cámara Pacto Histórico	 PEDRO BARACUTAO GARCIA OSPINA Representante a la Cámara Partido COMUNES – Pacto Histórico
 ERMES EVELIO PETE VIVAS Representante a la Cámara por el Cauca Pacto Histórico - MAIS	 Julian Gallo Cubillos Senador de la República Partido Comunes
 PIEDAD CORREAL RUBIANO Representante a la Cámara.	 OMAR DE JESUS RESTREPO CORREA Senador de la República Partido Comunes

<p>Susana Gómez C.</p> <p>SUSANA GOMEZ CASTAÑO REPRESENTANTE A LA CAMARA DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA PACTO HISTÓRICO</p>	<p style="text-align: center;"><b>SECCIÓN DE LEYES</b> <b>SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES</b></p> <p>Bogotá D.C., 03 de Septiembre de 2024</p> <p>Señor Presidente:</p> <p>Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.220/24 Senado "POR MEDIO DEL CUAL SE REGULAN LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES (SAST) A LA PLENA IDENTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR INFRACTOR Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por los Honorables Senadores JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL, JULIAN GALLO CUBILLOS, OMAR RESTREPO CORREA, y los Honorables Representantes EDUARD SARMIENTO HIDALGO, JUAN PABLO SALAZAR RIVERA, ERICK VELASCO BURBANO, MARIA DEL MAR PIZARRO, ORLANDO CASTILLO ADVINCLUA, CRISTOBAL CAICEDO ANGULO, DAVID ALEJANDRO TORO, PEDRO BARACUTAO GARCÍA, HERACLITO LANDINEZ, OLGA LUCÍA VELÁSQUEZ NIETO, ERMES PETE VIVAS, PIEDAD CORREAL RUBIANO, SUSANA GÓMEZ CASTAÑO, MARÍA FERNANDA CARRASCAL, DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión <b>SEXTA</b> Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.</p> <p><b>GREGORIO ELJACH PACHECO</b> Secretario General</p> <p style="text-align: center;"><b>PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – SEPTIEMBRE 3 DE 2024</b></p> <p>De conformidad con el Informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión <b>SEXTA</b> Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.</p> <p><b>CÚMPLASE</b></p> <p><b>EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA</b></p> <p><b>EFRAIN CEPEDA SARABIA</b> SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p><b>GREGORIO ELJACH PACHECO</b></p>
--	--

**SENADO DE LA REPÚBLICA**  
Secretaría General ( Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 03 del mes sep del año 2024

se radicó en este despacho el proyecto de ley N°. 220 Acto Legislativo N°. \_\_\_\_\_, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: H. S. Julio Elías Vidal, Julian Gallo Cubillos, H. R. Eduardo Sarmiento Hidalgo, Juan Pablo Salazar Rivera, Erick Velasco Burbano, María del Mar Pizarro, Orlando Castillo Advinclua y otros congresistas

\_\_\_\_\_  
SECRETARIO GENERAL

### PROYECTO DE LEY NÚMERO 221 DE 2024 SENADO

por medio de la cual se adoptan medidas sobre el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito.

<p>Bogotá D.C., septiembre de 2024.</p> <p><b>Doctor</b> <b>GREGORIO ELJACH</b> Secretario General SENADO DE LA REPÚBLICA Ciudad.</p> <p style="text-align: center;"><u>Ref. Radicación proyecto de ley.</u></p> <p>Respetado Doctor Eljach:</p> <p>De la manera más atenta me permito presentar el <b>Proyecto de Ley de 2024, "Por medio de la cual se adoptan medidas sobre el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito"</b>.</p> <p>Lo anterior para fines de numeración y reparto a la respectiva Comisión Constitucional Permanente.</p> <p>Por la atención prestada, anticipo mis más sinceros agradecimientos.</p> <p> <b>JOSÉ VICENTE CARREÑO CASTRO</b> Senador de la República.</p> <p> <b>Esteban Quintero Cardona</b> Senador de la República.</p>	<p style="text-align: center;"><b>EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</b></p> <p style="text-align: center;"><b>I. MARCO LEGAL</b></p> <p><u>Decreto 663 de 1993</u></p> <p><u>El Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidente de Tránsito (SOAT)</u> está regulado en el Decreto 663 de 1993 (Estatuto Orgánico del Sistema Financiero), y más específicamente en su Parte VI Capítulo IV "Régimen del seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito".</p> <p>El Artículo 192 señala aspectos generales como la <b>obligatoriedad</b>, en donde se establece que "para transitar por el territorio nacional todo vehículo automotor debe estar amparado por <b>un seguro obligatorio vigente que cubra los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito</b>".</p> <p><b>Una fin social de seguro</b> que cubre la muerte o los daños corporales físicos, gastos de atención médica, gastos funerarios, atención a todas las víctimas de los accidentes, entre otros, incluso las de causados por vehículos automotores no asegurados o no identificados.</p> <p>Una <b>definición de automotores</b> como "todo aparato provisto de un motor propulsor; destinado a circular por el suelo para el transporte de personas o de bienes...".</p> <p>El artículo 193 fue modificado por el Artículo 1 del Decreto 019 de 2012, quedando entonces estos términos sobre <b>coberturas y cuantías</b>:</p> <p>La <b>cobertura</b>, entendida como gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios por lesiones, debe ser fijada por el Gobierno Nacional de acuerdo con el "monto de recursos disponibles".</p> <p>Una <b>incapacidad permanente</b> con una indemnización máxima de 180 salarios mínimos; <b>muerte y gastos funerarios</b> con 70 salarios mínimos, "siempre y cuando ocurra dentro del año siguiente a la fecha" del accidente; <b>gastos de transporte movilización de las víctimas a los establecimientos hospitalarios</b> o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector salud", con una cuantía de (10) veces el salario mínimo.</p>
---	--

**Distribución recursos del SOAT**

Teniendo en cuenta la Ley 100 de 1993, el Decreto 1032 de 1991, el Decreto 663 de 1993 y el Decreto 1283 de 1996, al costo inicial del seguro obligatorio de un vehículo automotor, se le incrementa un 50 por ciento para transferirlo al FOSYGA; lo que significa que si el seguro de un carro vale 100 pesos, se le incrementa la mitad para un total de 150 pesos, con el fin de que esos 50 pesos de incremento de la tarifa se transfieran al FOSYGA.

La aseguradora transfiere del monto inicial del seguro (100 pesos), un 20 por ciento para el Fondo de Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – FONSAT (20 pesos), un 3 por ciento para el Fondo de Previsión Vial Nacional (FVP)(3 pesos), y el 77 por ciento restante para la atención de un respectivo siniestro o accidente (SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO SOAT, DISTRIBUCIÓN DEL VALOR DE LA PRIMA Concepto 2006014991-001 del 17 de mayo de 2006 – Superintendencia Financiera de Colombia – SFC y "El seguro obligatorio de accidentes de tránsito, SOAT: Un aporte permanente al sistema de Seguridad Social en Salud para Colombia, Ricardo Gaviria Fajardo, Director Cámara Técnica del SOAT, FASECOLDA, 2005 <http://www.fasecolda.com/files/1513/8739/7008/09-soat.pdf> ).

**Ley 1364 de 2009**

En cuanto a la **vigencia de la póliza**, la Ley 1364 de 2009 modifica este numeral 1 del párrafo del artículo 193 y el numeral 4 del artículo 196 del Decreto 663 de 1993, en el sentido de que esta vigencia **"será, cuando menos anual, excepto en seguros expedidos con carácter transitorio para los vehículos que circulen por las zonas fronterizas y para los vehículos importados que se desplacen del puerto a los concesionarios para su venta al público. Para los vehículos que hayan obtenido la clasificación como automóviles antiguos o clásicos la vigencia de dicha póliza no podrá ser menor a un trimestre"**.

El pago de indemnizaciones a la vez está contemplado en el Artículo 194 del Decreto 663 de 1993, que se basa fundamentalmente en la **"demostración del accidente y de sus consecuencias dañosas para la víctima"**, más la respectiva **"certificación de la atención por lesiones corporales o de incapacidad permanente"**, expedida respectivamente por un médico o institución hospitalaria.

**Expediente de la Ley 1364**

**En la ponencia para primer debate en el Senado**, se explica inicialmente que "dentro de las clases de vehículos que contempla el Código Nacional de Tránsito, se

encuentran **los automóviles antiguos y clásicos"**, que por **"su edad y uso no tienen el mismo nivel de riesgo al cual están expuestos los demás vehículos que transitan regularmente por las calles y carreteras del país**.

Un automóvil de estas características particulares, es una pieza de exhibición y colección, que **no está destinada al rodaje permanente y que su movilidad es para realizarle el mantenimiento respectivo o usarlos en festivales y eventos especiales**, donde los recursos económicos con motivo de las inscripciones de los mismos, –que constituyen un costo adicional para el dueño del vehículo–, son donados a instituciones sin ánimo de lucro".

La ponencia señala entonces que la póliza del SOAT para estos vehículos antiguos y clásicos debe tener un trato diferencial, pero advierte igualmente que "su utilización tiene un riesgo para terceros y por ende cuando circulen deben estar amparados por el SOAT, pero se puede considerar que la exposición de estos automóviles se hace durante menor tiempo, dado que estos permanecen en su mayoría estacionados en los parqueaderos, donde el riesgo es cero hacia terceros (de 12 meses en el año su exposición a riesgo es máximo tres meses en promedio)".

Y aclara la ponencia que **"estos vehículos pagan impuestos de rodamiento por 12 meses, siendo que solo circulan en promedio tres meses"** lo que indudablemente es inequitativo.

... el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero en su artículo 193, establece que la vigencia de la póliza de seguro de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito será, cuando menos anual, excepto en seguros expedidos con carácter transitorio para los vehículos que circulen por las zonas fronterizas.

Dado la excepción planteada, el autor de la iniciativa propone que la vigencia mínima de la póliza de seguros de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito para los automóviles que hayan obtenido el reconocimiento como antiguos y clásicos... sea trimestral y no anual como acontece con el resto de vehículos que se movilizan por el país...". concluye la ponencia para primer debate en el Senado.

La anterior ponencia deja inicialmente en claro que la **"vigencia" anual no es ni puede ser un término absoluto, sino que estaría sujeto a diversos factores o variables**, como es el caso de los carros antiguos y clásicos, no sin antes aclarar que en el marco legislativo mencionado anteriormente, en ninguna parte se explica por qué la vigencia debe ser únicamente anual, y por qué se descarta de manera que ésta sea fijada por meses o incluso días.

Es interesante cómo la citada ponencia entrega argumentos sólidos para no cobrar por año el SOAT en ese tipo de vehículos, porque a la vez está argumentando sin proponérselo porque **es viable también en otros casos no cobrar anualmente este seguro**, al afirmar que "por su edad y uso no tienen el mismo nivel de riesgo al cual están expuestos los demás vehículos que transitan regularmente por las calles y carreteras del país", lo que nos aproxima al objeto de este proyecto, al preguntar **qué pasaría si se tienen otros casos de vehículos en donde el riesgo es menor al no transitar a diario por las calles y carreteras del País**.

La ponencia igualmente anota que en estos casos **"no está destinada al rodaje permanente y que su movilidad es para realizarle el mantenimiento respectivo o usarlos en festivales y eventos especiales"** ... **"estos vehículos pagan impuestos de rodamiento por 12 meses, siendo que solo circulan en promediotres meses"**.

**II. OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO**

En ese orden de ideas, la anterior ponencia deja inicialmente en claro que la **"vigencia" anual no es ni puede ser un término absoluto; sino que estaría sujeto a diversos factores o variables**, como es el caso de los carros antiguos y clásico, no sin antes aclarar que, en el marco legislativo mencionado anteriormente, en ninguna parte se explica por qué la vigencia debe ser únicamente anual, y se descarta de manera tácita que ésta sea fijada por meses o incluso días.

Es interesante cómo la citada ponencia entrega argumentos sólidos para no cobrar por año el SOAT en ese tipo de vehículos, porque a la vez está argumentando sin proponérselo porque es viable también en otros casos no cobrar anualmente este seguro, al afirmar que "por su edad y uso no tienen el mismo nivel de riesgo al cual están expuestos los demás vehículos que transitan regularmente por las calles y carreteras del país", lo que nos aproxima al objeto de este proyecto, al preguntar: qué pasaría si se tienen otros casos de vehículos en donde el riesgo es menor al no transitar a diario por las calles y carreteras del País.

En ese sentido, este **proyecto de ley busca que la vigencia del SOAT no sea solo anual, sino además SEMESTRAL, TRIMESTRAL O MENSUAL, dependiendo el uso personal, industrial o comercial del vehículo automotor, porque evidentemente muchos colombianos con diferentes roles o labores no lo utilizan a diario y durante un año el respectivo vehículo automotor, sino que se limita a un determinado período en el tiempo, y a todas luces es injusto que se le obligue a pagar por todo el año**.

Un caso frecuente es el vehículo automotor de la familia, que muchas veces solo se

utiliza para salir de vez en cuando, en un festivo; en Semana Santa o en vacaciones de fin de año; o el caso de un profesional o un ejecutivo que definitivamente utiliza su vehículo para casos muy puntuales u otro también frecuente cuando un vehículo puede durar hasta cuatro meses en un taller para su reparación; teniendo en cuenta además, en Bogotá y el resto de las grandes ciudades del País, la tendencia por cuestiones de movilidad y protección del medio ambiente, se está restringiendo el uso del transporte particular con medidas como el pico y placa y el incentivo del uso de la bicicleta (construcción de ciclovías).

**IV. SATURACIÓN Y DESPLAZAMIENTO VEHICULAR**

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) señaló que en Bogotá entre 2007 y 2016 se "generó un incremento del 81% de vehículos privados y 308% de motocicletas... generando altos niveles de saturación y un aumento del tiempo de desplazamiento para los usuarios", mientras que recientes cifras del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en el año 2022 "la venta de vehículos nuevos (incluyendo motos) presentó un incremento del 9 % con respecto a 2021. Un total de 1.086.610 vehículos nuevos ingresaron al parque automotor del país en 2022, de los cuales el 74 % fueron motocicletas, el 11% camionetas, el 10 % automóviles y el 5 % restante otras clases de vehículos como campero, camión, motocarro, bus, buseta y volqueta" (Balance de cifras RUNT 2022 [Boletín de Prensa 01 de 2023.pdf](https://www.runt.gov.co/sites/default/files/documentos/Balance%20de%20cifras%20del%20sector%202023%20RUNT.pdf) ([runt.com.co](https://www.runt.gov.co))).

Y de acuerdo con el RUNT EN CIFRAS -Balance del sector tránsito y transporte 2023- con corte al 31 de diciembre de 2023, <https://www.runt.gov.co/sites/default/files/documentos/Balance%20de%20cifras%20del%20sector%202023%20RUNT.pdf>, tiene un parque automotor de 18.952.113, correspondiente a 11.609.028 de motocicletas (61%), 7.134.588 de vehículos (38%), y 208.497 de maquinaria, remolques y semirremolques, y en consecuencia se registran 9.672.946 con **SOAT** (38%), y una preocupante evasión de 9.070.678(48%).

Y confirmando aún más esa "saturación y desplazamiento" vehicular, un reciente informe de la Federación Nacional de Comerciantes (FENALCO), señala que "en abril de 2024, el sector automotor registró un destacado aumento en la venta de vehículos nuevos, alcanzando la cifra de 15,291 unidades, lo que representa un incremento del 11.3% en comparación con el mismo mes del año anterior. Este mestambién fue testigo de un notable crecimiento en la venta de vehículos eléctricos, con un aumento del 15.6%, y de vehículos híbridos, con un impresionante 104.4% más

respecto a abril de 2023". (https://www.fenalco.com.co/blog/gremial-4/informe-del-sector-automotor-a-abril-2023#text=En%20abril%20de%202024%2C%20el%20mismo%20mes%20del%20a%C3%B1o%20anterior).

Lo anterior se convierte en un argumento de peso para continuar en la búsqueda de mecanismos que estimulen el uso diario y frecuente del vehículo, a lo que se debe anotar que el SOAT SEMESTRAL, TRIMESTRAL O MENSUAL fomenta un uso ocasional o una cultura del "estacionamiento".

V. MORTALIDAD Y POLUCIÓN DEL AIRE URBANO

Según cifras del DNP, 10.527 fallecimientos en el año 2015 fueron vinculados en el País con la contaminación del aire urbano y 2.286 con la contaminación del espacio interior de casas y establecimientos, y lo más preocupante es que los primeros se deben exclusivamente a lo que emiten las chimeneas y los vehículos, sin contar que esa mortalidad prematura y atención de enfermedades le genera un gasto al Estado de 3 billones de pesos, lo que compromete el 0,38 por ciento del PIB; mientras que el año antepasado un reporte de Greenpeace sobre la calidad del aire, advierte que la Ciudad de Bogotá no cumplió con los requerimientos de la Organización Mundial de la Salud (OMS); porque se registraron 3.400 muertes prematuras atribuibles a la exposición a PM2.5 en 2021. Per cápita, esta tasa de mortalidad es comparable a la del tabaquismo y mucho mayor que las tasas de mortalidad por homicidio intencional o consumo de drogas en Colombia".

Lo anterior se convierte en un argumento más para crear la modalidad de SOAT SEMESTRAL, TRIMESTRAL O MENSUAL, logrando así aportar al medioambiente, reducir el problema de salud pública y ahorrarle cuantiosas sumas al País.

VI. IMPACTO FISCAL

Es evidente que esta nueva modalidad del SOAT le va a ahorrar cuantiosos recursos al Estado, por lo que no tendría sentido decir que esta iniciativa legislativa va a generar un impacto fiscal al País, cuando su aporte al no uso del carro o cultura del "estacionamiento" será definitivo para reducir notablemente esos 3 billones de pesos que el Estado gasta en esa mortalidad prematura y atención de enfermedades por contaminación.

Esto sin contar que el SOAT SEMESTRAL, TRIMESTRAL O MENSUAL contribuye a disminuir la evasión del pago del mismo, porque evidentemente cobrar anualmente

por carros que gran parte del año permanecen estacionados, sin duda genera muchas veces evasión de muchos colombianos que prefieren salir sin el SOAT, considerando que por unos pocos días no se justifica el pago de un seguro anual y el riesgo disminuye no solo en la verificación de las autoridades de tránsito

sino en la probabilidad de un accidente o siniestro; pero que igualmente no se van a motivar a continuar esa evasión cuando un SOAT SEMESTRAL, TRIMESTRAL O MENSUAL es mucho más cómodo y económico de pagar, y a la vez pueden andar con la comodidad de estar amparados por este seguro. AAA

Y a la vez la "formalización" del carro con la adquisición del seguro del SOAT, igualmente va a disminuir las transferencias del Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - FONSAT, que entre otros fines cubre los accidentes de vehículos que no están asegurados, por lo que se podría plantear además que el SOAT SEMESTRAL, TRIMESTRAL O MENSUAL permitiría eliminar a corto, mediano y largo plazo la evasión a pagar el mencionado seguro, en donde esa evasión en los últimos años le ha dejado pérdidas al País de más de dos billones de pesos, lo que genera un total de acumulación de multas por 4,4 billones de pesos, pero que lamentablemente solo se han podido recuperar 0,7 billones de pesos, como en su momento lo ha revelado la Administradora de los Recursos de la Salud (ADRES).

En el mismo sentido, la implementación del SOAT en esas condiciones contribuiría sin duda en la disminución de accidentes de tránsito, porque obviamente a menos circulación de un vehículo baja la posibilidad de un siniestro, lo que se traduce en menos recursos que tiene que transferir la subcuenta de Riesgos Catastróficos y Accidentes de Tránsito (ECAT) del Fondo de Solidaridad y Garantía (Fosyga), teniendo en cuenta que por este ítem entre enero y julio del año 2022 se han registrado 3704 muertos, presentándose un incremento del 3,03 por ciento con respecto al mismo periodo de tiempo en el año anterior, al registrarse 109 muertos más, de acuerdo con las cifras del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

VII. SUSTENTACIÓN DEL ARTICULADO

En ese orden de ideas, el artículo 1 del proyecto de ley modifica el Artículo 1 de la Ley 1364 de 2009, que modifica el numeral 1 del parágrafo del artículo 193 del Decreto 663 de 1993, adicionando el término SEMESTRAL, TRIMESTRAL O MENSUAL con el fin de que la vigencia de la póliza no sea únicamente anual.

Este artículo 1 del proyecto adiciona igualmente un parágrafo al Artículo 1 de la Ley 1364 de 1999, con el fin de que el Gobierno Nacional reglamente "en

proporcionalidad las tarifas máximas que pueden cobrarse por el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito (SOAT) ANUAL, SEMESTRAL, TRIMESTRAL O MENSUAL", en el entendido que al ente gubernamental le corresponde establecer las condiciones y especificaciones técnicas de esta nueva modalidad del seguro, incluidas las tarifas mensuales o diarias proporcionales a la tarifa anual al SOAT.

JOSÉ VICENTE CARREÑO CASTRO
Senador de la República.

Esteban Quintero Cardona
Senador de la República.

CONSEJO DE LA REPÚBLICA
Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1992)

El día 03 del mes de septiembre del año 2024

se radicó en este despacho el proyecto de ley N° 221 Acto Legislativo N°

con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: José Vicente Carreño Castro, Esteban Quintero Cardona.

SECRETARIO GENERAL

PROYECTO DE LEY de 2024
Proyecto de Ley "Por medio de la cual se adoptan medidas sobre el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito".
El Congreso de Colombia,
DECRETA:
Artículo 1. El Artículo 1 de la Ley 1364 de 2009, que modifica el numeral 1 del parágrafo del artículo 193 y el numeral 4 del artículo 196 del Decreto 663 de 1993, quedará así:
Artículo 1. El numeral 1 del parágrafo del artículo 193 del Decreto 663 de 1993 quedará así:
Artículo 193. Aspectos específicos relativos a la póliza.
1. Vigencia de la póliza. La vigencia de la póliza de seguro de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito será anual, SEMESTRAL, TRIMESTRAL O MENSUAL, excepto en seguros expedidos con carácter transitorio para los vehículos que circulen por las zonas fronterizas y para los vehículos importados que se desplacen del puerto a los concesionarios para su venta al público. Para los vehículos que hayan obtenido la clasificación como automóviles antiguos o clásicos la vigencia de dicha póliza no podrá ser menor a un trimestre.
Las autoridades de tránsito verificarán esta circunstancia.
Parágrafo. En un plazo no mayor a seis meses de expedida la presente Ley, el Gobierno Nacional establecerá los términos y condiciones para fijar las tarifas máximas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), teniendo en cuenta lo estipulado en el presente Artículo.

JOSÉ VICENTE CARREÑO CASTRO
Senador de la República.

Esteban Quintero Cardona
Senador de la República.

SECCIÓN DE LEYES  
SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN  
LEYES

Bogotá D.C., 03 de Septiembre de 2024

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.221/24 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS SOBRE EL SEGURO OBLIGATORIO DE DAÑOS CORPORALES CAUSADOS A LAS PERSONAS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por los Honorables Senadores JOSÉ VICENTE CARREÑO CASTRO y ESTEBAN QUINTERO CARDONA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SEXTA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO  
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – SEPTIEMBRE 3 DE 2024

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión SEXTA Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

EFRAIN CEPEDA SARABIA

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

CONTENIDO

Gaceta número 1410 - Jueves, 12 de septiembre de 2024

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

Págs.

Proyecto de Ley número 214 de 2024 Senado, por medio de la cual se prohíbe el inicio de la jornada escolar antes de las 7:00 a. m., y se dicta otras disposiciones - Estudio sin madrugón. ....	1
Proyecto de Ley número 220 de 2024 Senado, por medio del cual se regulan los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos para la Detección de Infracciones (SAST) a la plena identificación del conductor infractor y se dictan otras disposiciones.....	9
Proyecto de Ley número 221 de 2024 Senado, por medio de la cual se adoptan medidas sobre el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito.....	17

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2024