

PROYECTO DE LEY No. 115 DE 2023 CÁMARA

“POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002, SE ESTABLECE GARANTÍAS CONSTITUCIONALES EN EL PROCESO DE FOTODETECCIONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

EL CONGRESO DE COLOMBIA,

DECRETA:

Artículo 1 Objeto. El objeto del presente Proyecto de Ley, es ratificar dentro del ordenamiento jurídico las disposiciones de la Corte Constitucional que garantizan la protección de los propietarios de vehículos particulares ante las fotodetecciones que carezcan de la plena identificación del conductor responsable, preservando su derecho a la presunción de inocencia y evitando cargas injustas y sanciones desproporcionadas. Se busca establecer un marco legal que promueva la justicia y la equidad en el ámbito de las multas de tránsito, contribuyendo a la confianza y seguridad vial de los ciudadanos.

Artículo 2. Principios. El procedimiento para la imposición y posterior cobro de fotodetecciones por la comisión de contravenciones detectadas por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos (SAST), se regirá por los siguientes principios:

- 1. Buena Fe:** Se presumirá la buena fe de las partes y sus representantes legales en todo el procedimiento de imposición de sanciones y cobro de multas detectadas por los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros Medios Tecnológicos (SAST).
- 2. Legalidad:** El cobro de fotodetecciones debe estar basado en la Ley y en las normas que regulan el tránsito y la seguridad vial. Esto implica que las infracciones detectadas por los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros Medios Tecnológicos (SAST), solo pueden ser emitidas por las autoridades competentes y en los casos previstos por la ley.
- 3. Presunción de Inocencia:** El principio de presunción de inocencia debe ser respetado en todo momento. Esto significa que toda persona sancionada por una infracción de tránsito detectadas por los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros Medios Tecnológicos (SAST), tiene derecho a ser considerada inocente hasta que se demuestre lo contrario por parte de la autoridad de tránsito competente.

4. **Transparencia:** El proceso de cobro de sanciones por infracciones detectadas por los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros Medios Tecnológicos (SAST), debe ser transparente y claro para los ciudadanos. Esto implica que se deben establecer mecanismos claros para la notificación de las infracciones, el pago de las multas y la presentación de recursos.
5. **Debido Proceso:** Los procedimientos para la comisión de contravenciones detectadas por los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros Medios Tecnológicos (SAST), deben respetar el derecho fundamental al debido proceso, contemplado en la Constitución Nacional y en las normas relacionadas con este derecho. Esto implica que se deben garantizar los derechos de representación, defensa y contradicción de las partes involucradas en el proceso, con el fin de asegurar que se lleve a cabo de manera justa y equitativa.
6. **Derecho a la defensa:** Las personas sancionadas por infracciones detectadas por los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros Medios Tecnológicos (SAST), tienen derecho a la defensa y a la contradicción. Esto implica que se deben establecer mecanismos para que las personas puedan presentar pruebas y argumentos en su favor.
7. **Culpabilidad o Responsabilidad:** El principio de culpabilidad o responsabilidad prohíbe que la sanción pueda ser impuesta a quien no cometió la infracción. La solidaridad invierte inconstitucionalmente la carga de la prueba, porque obliga al propietario a demostrar que no fue él quien cometió la infracción. La norma no exige, ni siquiera, que se demuestre el nexo causal entre la actuación del propietario y la infracción.
8. **Proporcionalidad:** Las infracciones detectadas por los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros Medios Tecnológicos (SAST), deben ser proporcionales a la infracción cometida. Esto implica que se deben establecer criterios claros para la graduación de las sanciones, teniendo en cuenta la gravedad de la infracción y las circunstancias en las que se cometió.

Artículo 3 Definiciones.

1. **Fotodetección:** Es un sistema que determinar una posible infracción de tránsito que se detectan mediante cámaras de seguridad instaladas en las vías públicas la cual recopila videos, fotografías y datos para determinar una posible infracción. Las fotodetecciones se emiten de manera automática y se envían al infractor.
2. **Sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos (SAST):** Es un conjunto de dispositivos electrónicos que se utilizan para

detectar infracciones de tránsito, como las fotodetecciones. Los SAST están compuestos por cámaras de seguridad, sensores de velocidad, sistemas de reconocimiento de placas, entre otros.

3. **Infracción de tránsito:** Es una acción u omisión que va en contra de las normas de tránsito y seguridad vial.
4. **Propietario del vehículo:** Es la persona que figura como dueña del vehículo ante las autoridades de tránsito. En el caso de las fotodetecciones, el propietario del vehículo es el responsable de pagar la multa previa verificación de la plena identidad de infractor, conforme a los aspectos señalados por la Corte Constitucional.
5. **Plena Identificación:** Es el proceso mediante el cual se logra identificar de manera clara y precisa a la persona que ha cometido una infracción de tránsito. Este proceso implica la recolección de información y pruebas que permitan establecer la responsabilidad del infractor, así como la verificación de su identidad a través de documentos oficiales.
6. **Comparendo:** Documento que se emite por parte de las autoridades de tránsito para notificar a una persona sobre una infracción de tránsito que ha cometido. El comparendo contiene información sobre la infracción, como la fecha, hora y lugar en que se cometió, así como la descripción de la misma. Además, el comparendo indica la sanción que se impone por la infracción, que puede ser una multa, la suspensión de la licencia de conducción o la inmovilización del vehículo.
7. **Multa:** Es una sanción económica que se impone a las personas que cometen infracciones de tránsito. Las multas pueden ser emitidas por las autoridades de tránsito o por los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y Otros Medios Tecnológicos (SAST).
8. **Notificación:** Es el acto de informar por cualquier medio expedito a una persona sobre una infracción de tránsito que ha cometido.

Artículo 4. Adiciónese un inciso nuevo al artículo 135 de la Ley, 769 de 2002, el cual quedara así:

En el caso de que el conductor no sea el titular del vehículo, se debe incluir una fotografía del conductor y sus datos personales de identificación, como nombres, apellidos, dirección, teléfono o cualquier otro documento que soporte la plena identidad del infractor.

Artículo 5. Adiciónese el Artículo 135 - A, a la Ley 769 de 2002, el cual quedara así:

Artículo 135 - A. Plena Identificación del Infractor en Fotodetección. El propietario del vehículo podrá ser sancionado cuando al interior del procedimiento administrativo sancionatorio respetando el derecho a la defensa y el debido proceso resulte probado que este, de manera culposa, incurrió en las siguientes infracciones:

- a. Circular por lugares y en horarios que no estén permitidos.
- b. Exceder los límites de velocidad permitidos.
- c. Cruzar sin respetar la luz roja del semáforo.

La entidad de tránsito deberá establecer la plena identidad del infractor antes de la imposición de cualquier sanción, incluyendo su nombre completo, número de identificación y datos de contacto, aplicando las garantías constitucionales correspondientes al propietario del vehículo.

En aquellos casos en los que la identificación plena del infractor no pueda ser obtenida a través del medio tecnológico empleado para la captura de la infracción, la carga de la prueba recaerá en la entidad de tránsito que impuso la sanción. En consecuencia, dicha entidad deberá realizar una investigación adicional para identificar al infractor. Si, a pesar de la investigación, el infractor no puede ser identificado, el comparendo correspondiente deberá ser archivado y la multa quedará sin efectos.

Artículo 6. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

OSCAR SÁNCHEZ LEÓN
Representante a la Cámara

PROYECTO DE LEY No. -- DE 2023 CÁMARA

“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002, SE ESTABLECE GARANTÍAS CONSTITUCIONALES EN EL PROCESO DE FOTODETECCIONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

OBJETO.

El objeto del presente Proyecto de Ley, es ratificar dentro del ordenamiento jurídico las disposiciones de la Corte Constitucional que garantizan la protección de los propietarios de vehículos particulares ante las fotodetecciones que carezcan de la plena identificación del conductor responsable, preservando su derecho a la presunción de inocencia y evitando cargas injustas y sanciones desproporcionadas. Se busca establecer un marco legal que promueva la justicia y la equidad en el ámbito de las multas de tránsito, contribuyendo a la confianza y seguridad vial de los ciudadanos.

INTRODUCCIÓN.

En los últimos años, la tecnología ha avanzado de forma considerable y ha impactado en diferentes aspectos de nuestra vida cotidiana. Uno de estos aspectos es el uso de las fotodetecciones para el control del tráfico y la seguridad vial. Este sistema ha sido implementado en muchas ciudades como una medida para reducir los accidentes de tránsito y mejorar la movilidad. Sin embargo, en algunos casos como el de Colombia, estas fotodetecciones no cuentan con los criterios específicos para realizar la plena identificación del conductor responsable, lo que ha generado controversias y debates en torno a la protección de los propietarios de vehículos particulares. Es por ello que el presente Proyecto de Ley tiene como objetivo ratificar las disposiciones de la Corte Constitucional que garantizan la protección de estos propietarios, preservando su derecho a la presunción de inocencia.

Uno de los principales argumentos a favor de esta ratificación es que la presunción de inocencia es un derecho fundamental de todo individuo, consagrado en nuestra Constitución. Esto implica que toda persona es considerada inocente hasta que se demuestre lo contrario. En el caso de las fotodetecciones, como no se cuenta con los mecanismos necesarios para identificar al infractor, dificulta la demostración de responsabilidad del propietario en una infracción de tránsito.

Las sanciones impuestas a los propietarios de vehículos particulares pueden resultar desproporcionadas e injustas si no se cuenta con la plena identificación del conductor responsable. Dichos propietarios son sancionados sin tener la certeza de que ellos sean los responsables de la infracción cometida, generando una carga económica importante para estos, ya que muchas veces deben asumir el pago de

multas y otros gastos relacionados con las fotodetecciones. Esto puede resultar injusto si no se cuenta con la plena identificación del conductor responsable, pues se estaría vulnerando el principio de responsabilidad consagrado en el artículo 6 de la Constitución Política.

Otro problema de las fotodetecciones, es la falta de transparencia en el proceso de imposición y cobro de las multas. En muchos casos, los ciudadanos no tienen acceso a información clara y precisa sobre el proceso de imposición y cobro de las multas, lo que genera desconfianza y falta de credibilidad en el sistema.

Además, la falta de garantías constitucionales para los propietarios de vehículos particulares ha generado una serie de abusos por parte de las autoridades de tránsito. Ya que se ha evidenciado que, se han emitido fotodetecciones sin que se haya respetado el derecho a la defensa y el debido proceso.

En este sentido, es necesario establecer mecanismos legales que garanticen la protección de los propietarios de vehículos particulares. La ratificación de las disposiciones de la Corte Constitucional en el presente Proyecto de Ley, que busca precisamente esto: brindar seguridad jurídica a los propietarios de vehículos y preservar su derecho al debido proceso.

Es importante destacar que el uso de las fotodetecciones es una herramienta válida y eficaz para el control del tráfico y la seguridad vial. Sin embargo, es necesario establecer mecanismos que garanticen que se respeten los derechos fundamentales de los propietarios de vehículos particulares.

JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DEL PROYECTO.

El derecho a la propiedad de un vehículo se encuentra garantizado en diversas normativas jurídicas. En este mismo sentido, dicha propiedad no solo trae aparejados derechos, sino también obligaciones, entre las cuales se encuentra la exigencia de respetar las normas de tránsito. En el caso de las fotodetecciones, estas se presentan como una herramienta para asegurar el cumplimiento de las normativas de tránsito, pero ello no implica que deban vulnerarse los derechos de los propietarios de los vehículos.

Es necesario precisar que, tratándose de fotodetecciones, quienes deben ser sancionados no son las personas físicas o jurídicas propietarias de los vehículos, sino quienes conducen los mismos en el momento en que cometen la infracción. Así, en el caso de que el infractor no sea plenamente identificado, o en el caso de que no se cumpla con los requisitos necesarios para garantizar la identificación del mismo, la sanción recae directamente sobre el propietario del vehículo.

Esta situación genera una serie de consecuencias negativas, en primer lugar, la imposibilidad de ejercer el derecho a la defensa, ya que si el propietario del vehículo

desconoce quién es el infractor, genera una situación de incertidumbre que vulnera su derecho al debido proceso. Asimismo, esta situación puede dar lugar a situaciones de abuso de poder por parte de las autoridades de tránsito, quienes podrían hacer un uso indebido de las fotodetecciones sin el cumplimiento de los requisitos mínimos para sancionar a los propietarios de los vehículos.

Por otra parte, es necesario destacar que en la actualidad las fotodetecciones se encuentran en el centro de un debate jurídico en torno a su legalidad y constitucionalidad. En este sentido, es importante destacar que la sanción por una infracción de tránsito debe estar debidamente fundada en un acta de infracción que contenga la plena identificación del infractor, así como la descripción de la conducta infractora y las pruebas correspondientes.

Es importante mencionar que la falta de identificación plena del infractor también puede afectar el derecho a la igualdad, ya que la sanción recae sobre el propietario del vehículo sin tomar en cuenta si este es el infractor o no. Así, se genera una situación de desigualdad en la medida en que los propietarios de los vehículos son sancionados de forma indiscriminada, independientemente de que hayan cometido la infracción o no.

En conclusión, la protección de los propietarios de vehículos es una necesidad jurídica y social, para garantizar sus derechos y evitar abusos por parte de las autoridades de tránsito. En este sentido, es necesario garantizar la plena identificación del infractor en las fotodetecciones y, en caso de que ello no sea posible, revisar la normativa para garantizar el respeto a los derechos de los propietarios de los vehículos. Solo entonces se podrá asegurar el respeto de los derechos fundamentales en el tránsito, el debido proceso y la igualdad ante las leyes.

Sentencia C-038 de 2022.

La Sentencia C-038 de 2020 (con ponencia del magistrado Alejandro Linares Cantillo) es una decisión de la Corte Constitucional de Colombia que aborda la responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor en el contexto de las fotodetecciones. La norma cuestionada establecía la responsabilidad solidaria del propietario por las contravenciones realizadas por el conductor del vehículo detectado por medios tecnológicos, omitiendo la necesidad de demostrar la culpabilidad del propietario. La Corte declaró la inexecutable de esta norma, ya que vulneraba el principio de culpabilidad o responsabilidad y el derecho de defensa del propietario.

La Corte Constitucional señaló que la responsabilidad solidaria entre el propietario y el conductor solo es admisible en ciertas circunstancias. En particular, **la solidaridad debe exigir la imputabilidad personal de la infracción como condición para activarla. Además, la solidaridad debe respetar el derecho de defensa del propietario y el principio de culpabilidad o responsabilidad.** En

este sentido, la Corte destacó que la responsabilidad solidaria no puede ser una forma de imputar responsabilidad sin culpa al propietario del vehículo.

La Corte Constitucional también abordó el principio de pro actione en la demanda de inconstitucionalidad. Según este principio, el juez constitucional debe interpretar la norma de la manera más favorable a la protección de los derechos fundamentales. En este caso, la Corte aplicó el principio de pro actione para declarar la inexecutable de la norma cuestionada, ya que esta norma vulneraba el derecho de defensa y el principio de culpabilidad.

La aplicación plena de las características de las obligaciones solidarias a la materia sancionatoria desconocería el principio de personalidad de las sanciones en virtud del cual, no es posible atribuir responsabilidad sancionatoria a quien no cometió el comportamiento tipificado como infracción. Igualmente, las multas de tránsito son verdaderas sanciones, medidas impuestas en ejercicio del poder estatal de punir (ius puniendi) que no tienen finalidad resarcitoria o de recaudo de recursos, razón por la cual, la extensión de la garantía para el pago, no justifica exceptuar el principio de imputación o responsabilidad personal.

Para ser constitucional, la solidaridad en materia sancionatoria exige una imputación personal o por hecho propio, en virtud del principio de personalidad de las sanciones.

La regla general derivada de la presunción constitucional de inocencia implica que la carga de la prueba recae en el Estado, razón por la cual, ante silencio del Legislador, habría que concluir que la solidaridad en cuestión no exonera al Estado de la carga de probar la culpabilidad. No obstante, sin exigir imputabilidad personal, igualmente se desconoce la presunción de inocencia.

El principio de personalidad de las sanciones implica que, aun el caso de la solidaridad en materia sancionatoria, la entidad estatal debe demostrar que la infracción le es imputable al propietario del vehículo, porque era éste quien lo conducía, en el caso de las infracciones relacionadas con la actividad de conducción o porque la infracción detectada se predica del incumplimiento de deberes relativos al estado fáctico o jurídico del vehículo, que recaen tanto en el propietario, como en el conductor. Pero en virtud del principio de legalidad en materia sancionatoria, al Legislador le corresponde determinar con suficiente certeza los elementos de la responsabilidad sancionatoria, en particular, los sujetos de la infracción, la imputabilidad, la culpabilidad, la extensión de la responsabilidad y las causales de exoneración, algo que no cumple la norma bajo control.

En conclusión, la Sentencia C-038 de 2020 establece las condiciones en las que resulta admisible la responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor en el contexto de las fotodetecciones. La Corte Constitucional declaró la inexecutable de la norma que establecía la responsabilidad solidaria sin exigir la

imputabilidad personal de la infracción, ya que esta norma vulneraba el derecho de defensa y el principio de culpabilidad.

Sentencia C-321 de 2021.

La Sentencia C-321 de 2022 (con ponencia del magistrado Jorge Enrique Ibáñez Najar) explica que de la función social de la propiedad se deriva una obligación de cuidado y vigilancia en cabeza los propietarios de vehículos y precisa que el solo hecho de imponer un comparendo no implica la imposición automática de la sanción al propietario, pues, en todo caso, debe adelantarse un proceso en que debe probarse la responsabilidad del propietario.

1. Mediante la mencionada sentencia, la Corte Constitucional analizó la constitucionalidad del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, el cual establece unas medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). Particularmente, el artículo 10 señala:



2. La Corte consideró que la norma se ajusta a la Constitución, pero **condicionó la interpretación de los literales c, d y e** (que exigen al propietario velar porque el vehículo circule por lugares y en horarios permitidos; no exceder los límites de velocidad permitidos y respetar la luz roja del semáforo), “bajo el entendido que el propietario del vehículo podrá ser sancionado cuando, al interior del procedimiento administrativo sancionatorio, **resulte probado que este, de manera culposa, incurrió en las infracciones de tránsito analizadas**”.

3. La Corte Constitucional concluyó que las actuaciones relativas a circular por lugares y en horarios que no están permitidos, excediendo los límites de velocidad permitidos y/o sin respetar la luz roja del semáforo **son omisiones en las que incurre el conductor**. En los casos en que el propietario no estuviese conduciendo el vehículo, la norma exige al dueño la obligación de velar con diligencia que su automotor no incurra en esas conductas, derivado de **las obligaciones que adquiere como dueño del automotor**.
4. Ahora, la sola imposición del comparendo al conductor no implica que pueda ser sancionado, sino que deberá ser vinculado en el proceso administrativo sancionatorio. En ese proceso el propietario debe demostrar que obró con el debido cuidado y vigilancia. El propietario podrá probar que, por ejemplo, el vehículo fue sustraído del ámbito de su cuidado por la fuerza, mediante fraude o la comisión de un ilícito. Por esto, una sanción solo podrá imponerse cuando se demuestre su responsabilidad en el curso del proceso administrativo.
5. **La Sentencia C-321 de 2022 de ninguna manera supone la creación de una responsabilidad solidaria entre el conductor y el propietario por las contravenciones de tránsito**. Esta sentencia se ocupó de una materia distinta a la estudiada y decidida en la Sentencia C-038 de 2020 (con ponencia del magistrado Alejandro Linares Cantillo) que declaró inconstitucional el parágrafo 1 del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, el cual sí establecía, de manera expresa, una responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor cuando se impusiera un comparendo por foto multa.
6. Tal como se mencionó en líneas precedentes, **la sentencia C-038 de 2022 y la sentencia C-321 de 2022 se ocuparon del estudio de constitucionalidad de normas distintas**. En consecuencia, se considera necesario presentar un recuento de las normas demandadas, las razones y la decisión adoptada por la Corte en las sentencias C-038 de 2020 y C-321 de 2022:

SENTENCIA C-038 DE 2020

Norma demandada:

Parágrafo 1° del art. 8 de la Ley 1843 de 2017 “por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones”.

Razones de la decisión:

El principio de responsabilidad personal de las sanciones implica que, aun en el caso de la solidaridad en materia sancionatoria, **la entidad estatal debe demostrar que la infracción le es imputable al propietario del vehículo**, porque era éste quien lo conducía, en el caso de las infracciones relacionadas con la actividad de conducción o porque la infracción detectada se predica del incumplimiento de deberes relativos al estado fáctico o jurídico del vehículo, que recaen tanto en el propietario, como en el conductor.

SENTENCIA C-321 DE 2022.

Norma demandada:

Artículo 10 de la Ley 2161 de 2021 “por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro SOAT, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”.

Razones de la decisión:

Es posible sancionar al propietario por no velar porque el vehículo de su propiedad circule conforme a las normas más básicas de tránsito, en cualquier caso, como se advirtió anteriormente, **la responsabilidad del propietario deberá establecerse al interior de un proceso administrativo contravencional de tránsito, que deberá adelantarse garantizando derechos de audiencia, defensa, contradicción y, en general, las garantías propias del derecho fundamental al debido proceso.**

Decisión:

Se declaró la INEXEQUIBILIDAD de las normas demandadas.

7. Conforme con la anterior comparación, **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”.**

8. **Las consideraciones y subreglas fijadas en la sentencia C-038 de 2020 son relevantes en la C-321 de 2022 respecto del contenido y alcance del principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria**, y, por ello, fueron reiteradas íntegramente en el acápite denominado “El principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria. Reiteración de jurisprudencia”. Sin embargo, la parte resolutive y la regla de decisión no constituyen cosa juzgada o precedente respecto de este último caso, en tanto, como se señaló, las dos disposiciones tenían un contenido normativo distinto.
9. En efecto, la disposición legal examinada mediante la sentencia C-038 de 2020 establecía de manera inequívoca que en materia de tránsito existiría una responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor, y en la norma estudiada en la sentencia C-321 de 2022 se refería a los deberes del propietario en la circulación de vehículos de su propiedad.
10. Por último, es importante aclarar que aunque el condicionamiento de la sentencia C-321 de 2022 puede resultar, a primera vista contradictorio con la decisión proferida por la Corte en la sentencia C-038 de 2020, por la zona gris que se crea entre el deber de vigilancia y las conductas que se capturan en sistema de ayudas tecnológicas, por lo menos respecto de los siguientes puntos:
 - La función social de la propiedad exige un deber de vigilancia y diligencia del propietario del vehículo automotor.
 - Por esta razón, atendiendo a la importancia de aumentar la seguridad vial en el ejercicio de una actividad peligrosa como es conducir vehículos automotores, se consideró que se ajustaba a la Constitución la posibilidad de que en los eventos de los literales c, d y e, el propietario del vehículo pueda ser sancionado cuando, luego de adelantado el procedimiento administrativo sancionatorio, resulte probado que, de manera culposa, no cumplió con tales deberes que son inherentes de su derecho de dominio.
 - En ese sentido, el propietario podrá presentar pruebas de que existen causas que lo eximen de responsabilidad. El propietario podrá probar que pese a haber obrado con diligencia, el vehículo fue sustraído del ámbito de su cuidado por la fuerza, mediante fraude o la comisión de un ilícito.
 - En ese caso, en el curso del proceso administrativo, el propietario del vehículo deberá probar que actuó con diligencia al depositar el vehículo en un lugar seguro o que circulaba con las puertas del vehículo aseguradas y en cumplimiento de las normas de tránsito, entre otras, pese a lo cual “el vehículo (...) [fue] hurtado o sustraído a su propietario”.

Es menester reiterar que, la "responsabilidad solidaria" del propietario está proscrita por la C-038 de 2020. De esta manera es claro que, mediante la sentencia C-321 de 2022 no se modificó la orientación jurisprudencial de la sentencia C-038 de 2020, y en consecuencia, **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.**

Cifras en Colombia

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

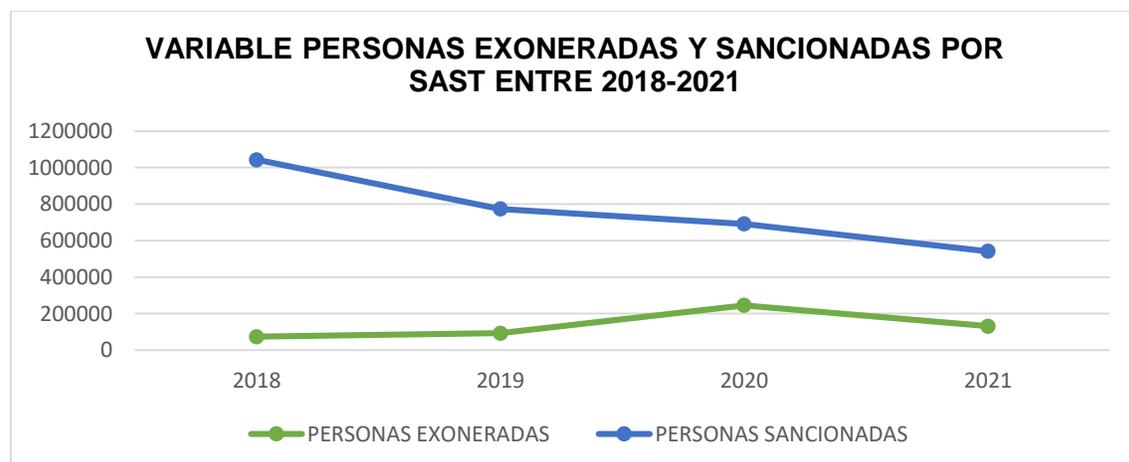
Expresa la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV que desde 2018 a 2022, en Colombia existen 579 puntos de SAST; en 69 municipios y 50 de ellos se encuentran en cascos urbanos.

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

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

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

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



FUNDAMENTOS JURÍDICOS DE LA COMPETENCIA DEL CONGRESO PARA REGULAR LA MATERIA. CONSTITUCIONAL:

“...**ARTÍCULO 114.** *Corresponde al Congreso de la República reformar la Constitución, hacer las Leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración.*”

El Congreso de la República, estará integrado por el Senado y la Cámara de Representantes...”

“...**ARTÍCULO 150.** *Corresponde al Congreso hacer las Leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:*

1. *Interpretar, reformar y derogar las Leyes”*

LEGAL:

LEY 3 DE 1992. POR LA CUAL SE EXPIDEN NORMAS SOBRE LAS COMISIONES DEL CONGRESO DE COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.

ARTÍCULO 2. *Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes funcionarán Comisiones Constitucionales Permanentes, encargadas de dar primer debate a los proyectos de acto legislativo o de ley referente a los asuntos de su competencia.*

Las Comisiones Constitucionales Permanentes en cada una de las Cámaras serán siete (7) a saber:

Comisión Primera.

Compuesta por diecinueve (22) miembros en el Senado y treinta y ocho (38) en la Cámara de Representantes, conocerá de: reforma constitucional; leyes estatutarias; organización territorial; reglamentos de los organismos de control; normas generales sobre contratación administrativa; notariado y registro; estructura y organización de la administración nacional central; de los derechos, las garantías y los deberes; rama legislativa; estrategias y políticas para la paz; propiedad intelectual; variación de la residencia de los altos poderes nacionales; asuntos étnicos.

CONFLICTOS DE INTERÉS.

Según lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992, se hacen las siguientes consideraciones:

De manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

Cordialmente,

OSCAR SÁNCHEZ LEÓN
Representante a la Cámara
