



Concejo Municipal
Dosquebradas

ACUERDO No. 022 DEL 21 DE NOVIEMBRE DE 2014

REPÚBLICA DE COLOMBIA
CONCEJO MUNICIPAL
Dosquebradas-Risaralda

**ACUERDO No. 022
(NOVIEMBRE 21 DE 2014)**

“POR EL CUAL SE OTORGA LA FACULTAD AL SEÑOR ALCALDE MUNICIPAL DE DOSQUEBRADAS, RISARALDA, PARA CELEBRAR CONTRATO DE CONCESION Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

“POR EL CUAL SE OTORGA LA FACULTAD AL SEÑOR ALCALDE MUNICIPAL DE DOSQUEBRADAS, RISARALDA, PARA CELEBRAR CONTRATO DE CONCESION Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

- El Municipio de Dosquebradas no cuenta con la infraestructura técnica, financiera, operacional y directiva para asumir directamente la inversión, puesta en funcionamiento, operación y mantenimiento del sistema de fiscalización electrónica de detección de infracciones de tránsito en el territorio municipal.
- En consecuencia, el presente proyecto de acuerdo tiene por objeto que el Concejo Municipal de Dosquebradas autorice al Alcalde del Municipio para que de conformidad con la normativa aplicable a la actividad contractual de la administración, inicie proceso de selección de licitación pública y posteriormente celebre contrato con el objeto de entregar en concesión: el suministro, instalación, operación, mantenimiento, administración, programación, puesta en funcionamiento y expansión del sistema de fiscalización electrónica para la detección de infracciones de tránsito, así como el acompañamiento, asesoría y apoyo a la gestión de cobro de las multas correspondientes con excepción de la regulación, control, valoración de pruebas, la vigilancia y la orientación de la función administrativa, que corresponderá en todo momento, dentro del marco legal a la autoridad titular de la función quien deberá impartir las instrucciones y directrices necesarias para su ejercicio, por un término máximo de veinte (20) años.
- La Ley 1508 de 2012, reglamentada por el Decreto 1467 de 2.012, creó la figura de las asociaciones público privadas, como un mecanismo idóneo para generar la infraestructura del país, con ella se permite que los particulares con sus propios recursos, realicen inversiones y sean partícipes activos del desarrollo del país, y correlativamente que se beneficien las entidades públicas y a la comunidad en general, con obras y actividades que el Estado, no pueda sufragar o asumir el costo de manera directa.
- Dentro de esta modalidad de asociaciones público privadas se encuentran los contratos de concesión, el cual es la más utilizada para estos casos, en el entendido que se están trasladando actividades propias de las entidades públicas, autoridades de tránsito, para que



ACUERDO No. 022 DEL 21 DE NOVIEMBRE DE 2014

sean realizadas por un particular, tal es el caso de la instalación, operación y mantenimiento del sistema de fiscalización electrónica de detección de infracciones de tránsito, con equipos tecnológicos, función encomendada a las autoridades de tránsito, pero autorizadas para los particulares contratados para tal efecto.

- A partir de lo anterior, y siguiendo una tendencia nacional, el Municipio considera conveniente y necesario contratar con un particular los aspectos que involucran una gestión moderna y eficaz garantizando, en todo caso, la continuidad del servicio en términos de calidad, eficiencia y eficacia, toda vez que la Alcaldía Municipal de Dosquebradas, no cuenta con los recursos que requieren ser invertidos y su posterior mantenimiento, ni con la experiencia ni la infraestructura que requiere un proyecto de esta magnitud, ni con el personal capacitado para realizar la operación y mantenimiento del sistema en forma permanente.
- Los servicios descritos anteriormente demandan un alto componente de calidad y estándares de cumplimiento y seguimiento que requiere el Municipio y la ciudadanía.
- El costo que demanda la implementación y utilización de la tecnología adecuada para satisfacer estas necesidades, es alto y requiere de un porcentaje considerable de inversión inicial, capacitación del personal y de concientización de los usuarios, lo cual en la actualidad no está al alcance de la Administración Municipal.
- Teniendo en cuenta que la fuente de financiación del proyecto, se encuentra constituida con los recursos que se generen de las multas impuestas por la comisión de infracciones de tránsito, detectadas a través de mecanismos de fiscalización electrónica, recursos que serán cedidos en el porcentaje que se determine en los estudios previos, al proponente que resulte seleccionado, a continuación se detallan aspectos fundamentales que deben ser tenidos en cuenta por tratarse de un proyecto que involucra recursos regulados por las normas vigentes en materia de tránsito y transporte, lo cual se efectúa a continuación:

ANTECEDENTES EN MATERIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE

En este sentido el Código Nacional de Tránsito en su artículo 7 establece lo siguiente:

ARTÍCULO 7°. CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO. *Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.*

Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas. (...)



ACUERDO No. 022 DEL 21 DE NOVIEMBRE DE 2014

Conforme lo antes transcrito queda clara la posibilidad que le asiste a la autoridad de tránsito en delegar en cabeza de un particular ejercer actividades que anteriormente eran propias y exclusivas de las Autoridades de Tránsito.

En este mismo sentido se ha pronunciado la Corte Constitucional al considerar lo siguiente:

“(...) Como consecuencia de lo anterior, resulta claro que la atribución de funciones administrativas a particulares debe hacerse delimitando expresamente la función atribuida, acudiendo para ello a criterios materiales, espaciales, temporales, circunstanciales, procedimentales o cualquiera otro que resulten útiles para precisar el campo de acción de los particulares, en forma tal que la atribución no llegue a devenir en una invasión o usurpación de funciones no concedidas, a un vaciamiento del contenido de la competencia de la autoridad atribuyente o a la privatización indirecta del patrimonio público. Por ello resulta particularmente importante que las funciones que se encomendarán a los particulares sean específicamente determinadas, como perentoriamente lo prescribe el literal a) del artículo 111 acusado, el cual se aviene a la Carta si es interpretado conforme a las anteriores precisiones.”

Por su parte, la Ley 1383 de 2010, que modificó la Ley 769 de 2002, trajo consigo otras normas que dan soporte al uso de la tecnología para la detección de infracciones de tránsito, tal es el caso del artículo 22 que modificó el artículo 135 el cual quedo así:

“Artículo 22. *El artículo 135 de la Ley 769 de 2002, quedará así:*

Artículo 135. *Procedimiento. Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo:*

No obstante lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora.”

Así las cosas, queda clara la facultad otorgada por el Legislador para que las Autoridades en materia de Tránsito y Transporte en todo el territorio nacional puedan delegar este tema, entre otros, para aportar a la seguridad vial, el fin primordial de la estrategia.

Posteriormente, el Gobierno Nacional en el Plan Nacional de Desarrollo establece lo siguiente:

“Artículo 86. Detección de infracciones de tránsito por medios tecnológicos. *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.*

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.”

Con este artículo en el Plan Nacional de Desarrollo, claramente se evidencia la voluntad del Gobierno Nacional en la implementación de este tipo de ayudas para la detección de infracciones de tránsito.



ACUERDO No. 022 DEL 21 DE NOVIEMBRE DE 2014

Adicionalmente, en la citada norma se establece la solidaridad entre el propietario y el conductor, con lo que se allana cualquier interpretación que existiera sobre la aplicación de este tipo de herramientas, dando el soporte legal suficiente para adelantar y culminar el proceso contravencional, ya sea contra el propietario, el conductor o ambos, gracias a que existe una responsabilidad solidaria entre ellos.

Ya lo había mencionado la Corte Constitucional en diversos pronunciamientos, en donde es el propietario quien debe entrar a responder por las contravenciones que se cometen en el vehículo de su propiedad, propiciando que se materialicen los trasposos de los vehículos, con lo que se formaliza la venta del vehículo, al ser un bien mueble sujeto a registro.

Con fundamento en lo anterior, el uso de ayudas tecnológicas para la detección de infracciones a las normas de tránsito, a pesar de existir desde el año 2002, sólo hasta la reforma del Código Nacional de Tránsito, con la Ley 1383 de 2010, se cuentan con los argumentos jurídicos que garantizan la presencia del propietario y su responsabilidad en los términos fijados por la Corte Constitucional, garantizando su derecho de defensa y el debido proceso.

De otra parte, es obligación de las autoridades de tránsito y transporte velar por la seguridad de las personas y cosas en su jurisdicción, teniendo para el efecto, la responsabilidad de sancionar las faltas o contravenciones a las normas de tránsito, que se cometan dentro de su territorio.

En este mismo sentido, le compete a la autoridad garantizar la seguridad vial en las vías y para tal efecto deberá ejecutar todas las medidas tendientes a lograr el aconductamiento de los usuarios de las vías para que respeten las normas de tránsito, pieza clave para la disminución de la accidentalidad y un mejor funcionamiento y uso de las vías por parte de peatones y conductores y su interacción.

Es claro que no basta con mejorar el personal humano con funciones de control al interior de la autoridad de tránsito y transporte, mediante capacitaciones o entrenamiento de los agentes y brindar una apropiada dotación para su actividad, sino que se hace necesario utilizar la tecnología existente con miras suplir las falencias de personal con tecnología que garantiza la expedición de las pruebas necesarias en el proceso contravencional, que validando el debido proceso al presunto infractor le sean puestas de presente las pruebas de su infracción.

NECESIDAD DE LA AUTORIDAD E IMPORTANCIA DE LA ESTRATEGIA

El fin primordial busca la disminución de la accidentalidad y el aconductamiento de los usuarios de las vías con miras a lograr una seguridad vial sostenible en nuestra jurisdicción.

Una de las estrategias que ha dado resultado en otras ciudades es la implementación de la fiscalización electrónica o foto multas, como se conoce en otras ciudades como Barranquilla y Medellín, pioneras en la materia.

La implementación de esta estrategia consiste en el suministro de equipos con tecnología de punta que permitan capturar infracciones en materia de tránsito y su procesamiento para que sean valoradas por la autoridad.



ACUERDO No. 022 DEL 21 DE NOVIEMBRE DE 2014

La implementación del Sistema de Detección Electrónica no consiste simplemente en el recaudo de las multas impuestas, es una estrategia que busca disminuir la accidentalidad vial y garantizar el cumplimiento de las normas de tránsito, partiendo de la base del conocimiento de los elementos de detección electrónica lo que genera un respeto a las leyes de tránsito y una aprehensión de los conceptos básicos, lo que se traduce en mejorar la cultura y la responsabilidad ciudadana de los conductores y peatones, como una herramienta de prevención.

Sin perjuicio de la finalidad primordial del sistema no se puede dejar de lado que con esta estrategia se genera un beneficio a favor de la entidad estatal, representada por la Autoridad de Tránsito y la creación de una nueva fuente de ingresos para el organismo de tránsito, quien deberá destinarlos a la seguridad vial, entre otros temas, conforme lo dispuesto en el artículo 160 de la Ley 769 de 2002, norma en la que se configura la destinación de estos recursos.

Desde el punto de vista económico, el establecimiento de una infracción intenta persuadir a un individuo de violar una norma o ley, y alternativamente modificar y corregir la conducta de una persona que previamente ha cometido una infracción. Puesto que los beneficios sociales de seguir la norma son más elevados que transgredirla, los individuos, en general, deben tender a respetar las leyes. Sin embargo, algunos individuos no son adversos al riesgo, y les produce una baja utilidad seguir un código de conducta predeterminado. Por lo tanto, ellos están dispuestos a incurrir en el costo de violar las normas. Este tipo de individuos deben ser sujetos de una infracción que en términos monetarios intenta disuadir y desincentivar una conducta reiterada que vulnera los lineamientos trazados por el Legislador.

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, es necesario acudir a un sistema de apoyo que no genere gasto a la entidad al momento de realizar la inversión, la cual por tratarse de desarrollos en tecnología es cuantiosa y especializada por lo que la entidad no cuenta con los recursos al día de hoy ni con el conocimiento y experiencia para tal efecto, por lo que es necesario contar con un aliado que apoye la implementación, operación y mantenimiento del sistema de fiscalización de detección de infracciones de tránsito en el Municipio, realice bajo su costo la inversión inicial y gestione la recuperación de su inversión a través de la generación de recursos que hoy en día no cuenta la entidad, los cuales pretenden ser generados a través de la implementación del mismo sistema y además que capacite y transfiera su conocimiento y experiencia en el curso del contrato para luego aplicar la cláusula de reversión, lo que le permitirá a la autoridad empoderarse de la estrategia y generar nuevos recursos que nos permitan invertir en los temas que permite el Legislador.

Dentro de los temas que podrían ser aplicados y debido a un estudio de mercado realizado por la entidad se podría contar con los siguientes servicios:

- Sistemas caza infractores, entre otras:
 - Control de velocidad
 - Control de paso de luz amarilla y roja del semáforo
 - Control de giros prohibidos
 - Uso de la cebrá



FUENTE DE FINANCIACION Y VIGENCIAS FUTURAS

La fuente de financiación que demanda el servicio de implementación, administración, operación y mantenimiento del sistema de fiscalización electrónica de detección de infracciones de tránsito, será de un porcentaje por el recaudo efectivo de las multas cobradas cuya prueba de las mismas haya sido obtenida gracias a la Fiscalización Electrónica.

Las multas son ingresos corrientes no tributarios, así las clasifica el Estatuto Orgánico de Presupuesto al determinar lo siguiente:

*"Artículo. 27.-Los ingresos corrientes se clasificarán en tributarios y no tributarios. Los ingresos tributarios se subclasificarán en impuestos directos e indirectos, y los ingresos no tributarios comprenderán las tasas y las **multas** (L. 38/89, art. 20; L. 179/94, art. 55, inc. 10, y arts. 67 y 71)."*

En consecuencia, las multas son ingresos no tributarios que forman parte integral del presupuesto general de la Nación o de los presupuestos territoriales; por consiguiente, no participan de las características y del tratamiento legal que los tributos reciben en razón a su naturaleza, tema éste que ha sido ampliamente debatido en la Corte Constitucional.

En Sentencia C-495 de 1998, a propósito de una disposición contenida en el Decreto Ley 1344 de 1979, modificada por el artículo 112 de la Ley 33 de 1986, en la cual el legislador estableció que las entidades territoriales debían destinar los recursos recaudados por concepto de multas de tránsito a planes de educación y seguridad vial, esa Corporación no sólo aclaró que las multas son ingresos no tributarios, sino que precisó que el legislador tiene plenas facultades para establecer, sin violar la autonomía constitucional de las entidades territoriales, el destino de dichos recursos en tanto son rentas de carácter nacional puesto que su fuente es el Código Nacional de Tránsito.

Dijo la Corte:

*"Es claro, entonces, que **las multas constituyen un ingreso no tributario** y que su destinación no vulnera el artículo 359 de la Constitución, porque la prohibición en él contenida se predica exclusivamente de las rentas tributarias nacionales.*

*Si bien la ley puede autorizar que estas multas se cobren por los organismos territoriales donde se comete la infracción, **no por ello se desnaturaliza la fuente de su origen que sigue siendo el Código Nacional de Tránsito Terrestre.***

*En consecuencia, no quebranta el legislador la autonomía tributaria municipal o **distrital cuando le asigna a una renta nacional una destinación especial.***

*En el caso que nos ocupa, **la referida cesión quedó condicionada a que la renta se empleara en los planes de tránsito, educación y seguridad vial.** Por lo tanto, dicha condición pervive, sin que por ello, se vulnere la autonomía de las entidades territoriales beneficiarias de aquélla.*

*Por lo demás, no debe olvidarse que tanto la Constitución anterior (art. 76-24) como la actual (art. 150-25) **buscaron unificar por vía legislativa las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República y, por consiguiente, lo relativo a la regulación de las conductas constitutivas de infracción de tránsito y su sanción.** De este modo, en razón de la protección que para los intereses públicos generales representa la educación y la seguridad*



ACUERDO No. 022 DEL 21 DE NOVIEMBRE DE 2014

vial es razonable la destinación impuesta por la normatividad acusada." (Negrilla fuera del texto original).

Con fundamento en lo anterior, queda clara la facultad del Legislador al momento de definir en el artículo 160 del Código Nacional de Tránsito la destinación de los recursos por concepto de multas a las normas de tránsito, entre los que se encuentra la seguridad vial, piedra angular de esta estrategia, máxime cuando se busca con la "dotación de equipos" de detección electrónica, que la autoridad cuente con las herramientas necesarias que le permitan ejercer sus competencias, otra de las inversiones permitidas por el Legislador en la norma comentada.

Ahora bien, para comprometer los recursos provenientes de las multas por infracciones de tránsito que como queda claro son ingresos corrientes no tributarios que forman parte de los presupuestos de las entidades territoriales, en su calidad de autoridades en materia de tránsito y transporte, es necesario que se autorice por el término de duración del contrato de concesión que le permita a la autoridad utilizar parte de estos recursos para financiar el Sistema de fiscalización electrónica de detección de infracciones de tránsito, su implementación, operación, administración y el mantenimiento de los elementos.

Una vigencia futura es una operación que afecta esencialmente al presupuesto de gastos y se entiende como un compromiso que se asume en un año fiscal determinado, con cargo al presupuesto de gastos o ley de apropiaciones de un año fiscal posterior.

Esta figura presupuestal permite planificar y financiar proyectos bajo el concepto de largo plazo y superar la limitación natural que representa la anualidad del presupuesto público.

Con estas figuras las entidades buscan poder realizar proyectos de inversión a gran escala lo que permite generar ahorros significativos de hacerlo por anualidades, es decir, aplicando el presupuesto de cada año para contratar por fases o etapas las obras que se requieren.

Por lo general, las vigencias futuras se suelen utilizar para la realización de grandes proyectos de infraestructura, u otros proyectos económicos y sociales que resultan estratégicos para el Estado, cuyo horizonte excede una vigencia. En este sentido, las autorizaciones de vigencias futuras brindan seguridad financiera a proyectos que están llamados a representar políticas de estado, en contraste con políticas de gobierno, para evitar que su desarrollo se vea afectado por los cambios de gobierno.

En este punto vale mencionar que los recursos por concepto de comparendos tiene una destinación específica, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 160 de la Ley 769 de 2002, el cual establece lo siguiente:

ARTÍCULO 160. DESTINACIÓN. *De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios y los particulares en quienes se delegue y participen en la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas.*



ACUERDO No. 022 DEL 21 DE NOVIEMBRE DE 2014

Nótese que el Legislador en forma expresa ha permitido que con los recursos provenientes por el recaudo de comparendos se destinarán a la “dotación de equipos” y a la “seguridad vial”, meta que no sería posible lograrlo sin la inversión inmediata en materia de tecnología para el cambio cultural en materia de tránsito con la implementación del programa de fiscalización electrónica.

FUENTE DE FINANCIACIÓN

La fuente de financiación para la recuperación de la inversión y la operación y mantenimiento del sistema de fiscalización electrónica de detección de infracciones de tránsito, está constituida por un porcentaje de los ingresos efectivamente recaudados por concepto de multas producto de comparendos por infracciones a las normas de tránsito y transporte que sean impuestos gracias al uso de los equipos de fiscalización electrónica, el cual será cedido irrevocablemente a la persona o entidad que resulte seleccionada en el proceso de selección.

Con el fin de determinar el término de duración de la concesión se ha realizado un estudio técnico en el que se determine la relación de elementos a instalar, operar y mantener, así como el número de cámaras necesarias y su ubicación para la implementación del Sistema de Fiscalización Electrónica en la entidad territorial, el cual evalúa por medio de una matriz multicriterio los siguientes aspectos:

1. Accidentalidad: Puntos con mayor frecuencia de accidentalidad en el Municipio, en un periodo de análisis no menor de tres (3) años.
2. Volumen vehicular: Volumen vehicular mixto, discriminando tipo de vehículo que circula en cada de los principales puntos de la ciudad.
3. Características comportamental: Evaluación del respeto de la normas de tránsito en sitios de mayor accidentalidad.
4. Señalización existente: Evaluación de la señalización vertical y horizontal presente en los puntos y su área de aproximación.

En este orden de ideas, a cada una de las variables anteriores se le asignará un valor porcentual, cuya suma será igual al 100%, y que permitirá establecer un listado jerárquico de implementación de sistema de Fiscalización Electrónica, a saber:

VARIABLE	PESO PORCENTUAL (%)
Volumen vehicular	15
Volumen peatonal	15
Uso del suelo sobre el corredor (residencial, comercial, institucional, industrial, etc.)	10
Accidentalidad puntual y en área aferente	30
Velocidad vehicular en proximidad al punto de analizado	15
Solicitudes de la comunidad	5
Evaluación visual y análisis por parte de la autoridad de tránsito y transporte y expertos en seguridad vial	10
TOTAL	100



ACUERDO No. 022 DEL 21 DE NOVIEMBRE DE 2014

Se tomaron las intersecciones más críticas, previamente definidas por la Autoridad de Tránsito preseleccionadas por la autoridad de tránsito y le fue aplicada la matriz multi - criterio, lo cual nos permitió determinar la siguiente necesidad y por un término de concesión que no podrá ser inferior a 20 años.

La ubicación exacta de las cámaras de fiscalización, así como su cantidad y especificaciones técnicas, se determinará en un estudio que será el resultado de las visitas de campo específicas donde se evalúen condiciones topográficas, de visibilidad, seguridad, entre otros; este estudio preliminar además, servirá de base para actualizar la información con datos del año 2012 y con la realización de una toma de información en campo que nos permita aplicar con certeza la matriz multi-criterio.

El citado estudio preliminar será fundamental para la elaboración del estudio previo para la contratación, ya que con el mismo se logrará saber con certeza el número de equipos requeridos por la entidad y así mismo el número de años que deberá ser concedido el servicio, aunque con el estudio preliminar ya contamos con la información necesaria para solicitar las autorizaciones requeridas en el presente documento.

Vale Anotar que el objetivo principal del Sistema de Fiscalización Electrónica es lograr la reducción en la accidentalidad, el número de cámaras a implementar será por etapas, las cuales serán acordadas en el proceso de licitación pública que adelantará la entidad territorial con el fin de seleccionar a la persona que tendrá a su cargo la instalación, operación y mantenimiento del sistema de fiscalización electrónica de detección de infracciones de tránsito en el Municipio.

En este punto vale anotar lo dispuesto en la Ley 1483 de 2011, mediante la cual se limitó el uso a las entidades territoriales de las vigencias futuras excepcionales de la siguiente forma:

- a) *Las vigencias futuras excepcionales solo podrán ser autorizadas para **proyectos de infraestructura**, energía, comunicaciones, y en gasto público social en los sectores de educación, salud, agua potable y saneamiento básico, que se encuentren debidamente inscritos y viabilizados en los respectivos bancos de proyectos.*
- b) *El monto máximo de vigencias futuras, plazo y las condiciones de las mismas deben consultar las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 5o de la Ley 819 de 2003.*
- c) *Se cuente con aprobación previa del Confis territorial o el órgano que haga sus veces.*
- d) *Cuando se trate de proyectos que conlleven inversión nacional deberá obtenerse el concepto previo y favorable del Departamento Nacional de Planeación.*

El presente proyecto se encuentra incorporado en el Plan de Desarrollo del Municipio, ("Programa 4.21: MOVILIDAD SEGURA., Subprograma 4.21.3. DISMINUCION DE LA SINIESTRALIDAD") todos los equipos y elementos integrantes de la infraestructura entregada en concesión, deberán ser revertidos a la entidad territorial, al vencimiento del término del plazo contractual.

Vale anotar que las obras de infraestructura a realizar por el concesionario son indispensables para el funcionamiento del proyecto y sin las mismas no tendría lugar el mismo, configurándose que la actividad



ACUERDO No. 022 DEL 21 DE NOVIEMBRE DE 2014

principal inicial del proyecto es de infraestructura, tema que permite la ley el compromiso de vigencias futuras excepcionales.

Es de recordar que estos recursos en la actualidad no existen en el imaginario presupuestal de la entidad territorial por lo que los compromisos adquiridos siempre serán en beneficio del municipio, ya que cualquier ingreso que se genere será positivo ya que con las obras de infraestructura realizada por el concesionario se genera un doble beneficio al municipio ya que se genera una nueva fuente de recursos que antes del proyecto no existían ni podrían existir en el municipio de no realizarse este contrato. Por lo anterior, queda claro que se está dando cumplimiento a los lineamientos de la Ley 1483 de 2011.

TEMA DE APOYO A LA GESTIÓN DE COBRO PERSUASIVO Y COACTIVO

De otra parte, y con el fin de apoyar las labores de recuperación de la cartera que se genera debido a la implementación del sistema de fiscalización electrónica es vital logra el apoyo del concesionario para este fin.

Por lo anterior, vale mencionar lo dispuesto por el Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo- Sección Tercera. Rad. 41002123310002004(APO369) 01 mayo 17/2007. MP. Ramiro Saavedra Becerra, quien estableció lo siguiente:

“Es de entenderse que el proceso de cobro coactivo comprende, en términos generales: mandamiento de pago, investigaciones sobre los bienes del deudor, decreto de las medidas de embargo y secuestro preventivo, notificación del mandamiento de pago, decisión de las excepciones presentadas por el deudor, remate de bienes embargados, celebración de acuerdos de pago entre la administración y el deudor.

Todos los pasos o eventos contienen al menos dos partes, ámbitos o módulos; uno de preparación, instrumentación o de proyección de documentos, constituido por las actuaciones previas, concomitantes o posteriores que deben surtirse como base el cobro coactivo, y otra de decisión, representada por los actos de cobro coactivo, en sentido propio.

El análisis sobre la viabilidad de la atribución de funciones administrativas debe diferenciar, respecto de cada paso o evento, las dos partes referidas. Así, en relación con las actuaciones de instrumentación o de proyección de documentos, la sala Cuarta del Consejo de Estado, (sentencia C-866 de 1999 MP. Vladimiro Naranjo Corte Constitucional), considera que son susceptibles de atribución., siempre cuando la administración conserve en todo momento la regulación, control, vigilancia y orientación de la función, de conformidad con lo dispuesto por el inciso 2º del artículo 110º de la ley 489 de 1998, y cumpla con el procedimiento dispuesto en la misma ley para la atribución. Por el Contrario en relación con los actos del cobro coactivo propiamente dichos, tales como expedición del mandamiento de pago, decreto de embargo o secuestro, notificación, decisión de excepciones, celebración de acuerdos de pago, investigación de bienes de los deudores, etc., la sala considera que constituyen unafunción exclusiva de la



ACUERDO No. 022 DEL 21 DE NOVIEMBRE DE 2014

administración en ejercicio de sus poderes soberanos de cobro coactivo y como tal no puede ser atribuida a los particulares.”

El parágrafo 1 del artículo 159 Ley 769 de 2002, establece lo siguiente:

“Parágrafo 1°. Las autoridades de tránsito podrán contratar el cobro de las multas que se impongan por la comisión de infracciones de tránsito.”

En este orden de ideas es posible delegar el apoyo para la recuperación de la cartera, bajo el entendido que el interés para el particular que resulte seleccionado estará interesado en que la gestión tendiente a la recuperación de la cartera que se genere sea eficiente para que el riesgo que corra el contratista disminuya en la proporción en que apoya esta gestión.

En este punto se debe hacer claridad, que es vital el seguimiento de los lineamientos trazados por el Legislador en esta materia, en particular lo dispuesto en la Ley 1386 de 2010 *“Por la cual se prohíbe que las entidades territoriales deleguen, a cualquier título, la administración de los diferentes tributos a particulares y se dictan otras disposiciones”*, en el sentido que la gestión del particular concesionario no reemplaza la actividad de la entidad pública competente para tal efecto sino que apoya su gestión para que sea eficiente la recuperación de la cartera que se genera por concepto de infracciones a las normas de tránsito y transporte, las cuales son de difícil recaudo y tienen términos de prescripción mas cortos, tres (3) años, frente a otras obligaciones derivadas de otros tributos.

En conclusión se presentan los alcances que tendrá el contrato para el suministro, instalación, operación, mantenimiento, administración, expansión y puesta en marcha del sistema de fiscalización electrónica de detección de infracciones de tránsito en el Municipio, así como el apoyo a la gestión de la entidad para la recuperación de la cartera que se genera en todas sus etapas.

ALCANCES DEL PROYECTO

El concesionario que sea seleccionado asumirá por su cuenta y riesgo, el cumplimiento integral del objeto del contrato. Dando aplicación al artículo 29 de la Ley 1150 de 2.007, será obligación del concesionario que una vez cumplido el tiempo establecido para la concesión, deberá revertir todos y cada uno de los elementos exigidos en la inversión realizada bajo las condiciones y exigencias del pliego y del contrato que se pacte en virtud de la cláusula de reversión que rige este tipo de contrataciones.

Se deja abierta la posibilidad que dentro de las actividades del Concesionario que resulte seleccionado pueda, con los recursos de propiedad del municipio por concepto de la explotación del servicio concesionado, realizar las obras requeridas por el Municipio dentro de los parámetros del artículo 160 del CNT.

Lo anterior deberá obedecer a un estudio financiero que le permita al municipio con los recursos obtenidos por los comparendos pagados o pignorando un estimado a recibir en el tiempo del contrato, y se realicen las obras en el marco de la ley para mejorar la seguridad vial en el municipio y poder realizar nuevas inversiones en el marco de los planes de tránsito aprobados en el plan de desarrollo.



ACUERDO No. 022 DEL 21 DE NOVIEMBRE DE 2014

Lo que se busca con esta autorización es que el Municipio de Dosquebradas tenga la oportunidad de concesionar el suministro, instalación, implementación, operación, administración, mantenimiento, comercialización, explotación y expansión del sistema de fiscalización electrónica de detección de infracciones de tránsito en el municipio de Dosquebradas.

Con el fin de lograr suplir las necesidades de la entidad se procederá a realizar un proceso de selección objetiva con base en las normas que reglamenten la materia con el fin de seleccionar una persona o entidad que preste el servicio objeto de la presente autorización.

Presentado a iniciativa de

JOSE OMAR TORO TORO

Alcalde Municipal (e).

JORGE ANDRES CORREA VALENCIA

Asesor Jurídico.



ACUERDO No. 022 DEL 21 DE NOVIEMBRE DE 2014

**ACUERDO No. 022
(NOVIEMBRE 21 DE 2014)**

“POR EL CUAL SE OTORGA LA FACULTAD AL SEÑOR ALCALDE MUNICIPAL DE DOSQUEBRADAS, RISARALDA, PARA CELEBRAR CONTRATO DE CONCESION Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

El Concejo Municipal de Dosquebradas en uso de sus atribuciones constitucionales y legales; en especial las conferidas en el artículo 313 de la Constitución Política, la Ley 136 de 1994, Decreto 111 de 1996, la Ley 819 de 2003, Ley 80 de 1.993, Ley 1150 de 2.007, Decreto 1510 de 2.013, Ley 1508 de 2.012, y demás normas que las aclaren, modifiquen o adicione, y,

CONSIDERANDO:

1. Que el Municipio de Dosquebradas ha evidenciado la necesidad de implementar un sistema de fiscalización electrónica de detección de infracciones de tránsito; con el fin de reducir los altos índices de accidentalidad que se presentan en el Municipio y de lograr el reacondicionamiento de los usuarios de las vías.
2. Que el artículo 313 de la Constitución Política señalan que corresponde a los Concejos, por medio de acuerdos, Autorizar al Alcalde del Municipio para celebrar contratos y con fundamento en la ley 1551 de 2012 de manera especial para los contratos de concesión.
3. Que en cumplimiento de lo anterior, se hace necesario autorizar al Alcalde del Municipio de Dosquebradas para que celebre el contrato de concesión que tenga por objeto la operación, mantenimiento y puesta en funcionamiento del sistema de fiscalización electrónica de detección de infracciones de tránsito en todo el territorio del Municipio.
4. Que la administración municipal, en la actualidad no cuenta con el equipo humano capacitado, ni con los recursos para sufragar los costos que la implementación de este sistema requieren, haciendo necesario la entrega en concesión del servicio, en el que el Concesionario asuma la inversión requerida y realice la operación, mantenimiento y administración del sistema, recibiendo en contraprestación un porcentaje del recaudo de los comparendos y multas impuestas por este sistema.
5. En virtud de lo anterior,



ACUERDO No. 022 DEL 21 DE NOVIEMBRE DE 2014

ACUERDA:

PRIMERO: AUTORIZAR al Alcalde de Dosquebradas para que inicie proceso de concesión para el suministro, instalación, operación, mantenimiento, administración, programación, puesta en funcionamiento y expansión del sistema de fiscalización electrónica para la detección de infracciones de tránsito, de conformidad a la normatividad vigente en contratación.

PARÁGRAFO PRIMERO.- el Señor Alcalde Municipal de Dosquebradas deberá realizar los estudios técnicos y financieros, requeridos para adelantar el proceso de concesión.

SEGUNDO: la fuente de pago para el concesionario será un porcentaje de los recursos recaudados por concepto de las infracciones generadas por el sistema de detección electrónica

TERCERO: AUTORIZAR al Señor Alcalde Municipal para que realice las modificaciones del orden presupuestal requeridas para darle cumplimiento a lo establecido en el presente acuerdo.

CUARTO: Las facultades que se otorgan en el presente acuerdo tendrá una vigencia hasta 6 meses contados a partir de la fecha de sanción y publicación.

PARAGRAFO: En todo caso el Alcalde Municipal deberá cumplir estrictamente con lo establecido por la ley para dar cumplimiento al presente acuerdo.

QUINTO: El presente acuerdo rige a partir del momento de su sanción y publicación.

COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en el Salón de Sesiones del Honorable Concejo Municipal de Dosquebradas, a los veintiún (21) días del mes de noviembre del año dos mil catorce (2014).

MIGUEL ANGEL CORREA BEDOYA
Presidente

SANDRA JULIET POSADA PATIÑO
Secretaria General



ACUERDO No. 022 DEL 21 DE NOVIEMBRE DE 2014

REPÚBLICA DE COLOMBIA
CONCEJO MUNICIPAL
Dosquebradas-Risaralda

**ACUERDO No. 022
(NOVIEMBRE 21 DE 2014)**

“POR EL CUAL SE OTORGA LA FACULTAD AL SEÑOR ALCALDE MUNICIPAL DE DOSQUEBRADAS, RISARALDA, PARA CELEBRAR CONTRATO DE CONCESION Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

CERTIFICACION

Que el presente Acuerdo fue debatido y aprobado por la Comisión Primera el día (07) de noviembre de dos mil catorce (2014) y aprobado en sesión plenaria el día (21) de noviembre del mismo año, cumpliéndose con los dos (2) debates de conformidad con el artículo 73 incisos 2º de la ley 136 de 1994.

INICIATIVA:

JORGE DIEGO RAMOS CASTAÑO
Alcalde

FECHA DE RADICACION DEL PROYECTO:

05 de Noviembre de 2014

SANDRA JULIET POSADA PATIÑO
Secretaria General

REMISION:

Me permito remitir el Acuerdo número 022 del 21 de noviembre del año dos mil catorce (2014), al Alcalde Municipal, para su respectiva sanción, publicación u objeciones de ley, hoy 21 de noviembre de dos mil catorce (2014).

MIGUEL ANGEL CORREA BEDOYA
Presidente