REPÚBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - Nº 1412 | Bogotá, D. C., jueves, 14 de agosto de 2025 | EDICIÓN DE 28 PÁGINAS

DIRECTORES: DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ, SECRETARIO GENERAL DEL SENADO, www.secretariasenado.gov.co — JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA, SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA, www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 299 DE 2024 SENADO

por medio de la cual se declara Patrimonio Histórico, Étnico y Cultural de la Nación el Festival Nacional Son de Negro de Santa Lucía Atlántico y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, 05 de Agosto de 2025

Doctor
Lidio García Turbay.
Presidente
Senado de la República.

REF: Proyecto de Ley No. 299 de 2024 Senado "por medio de la cual se declara Patrimonio Histórico, Étnico y Cultural de la Nación el Festival Nacional Son de Negro de Santa Lucía Atlántico y se dictan otras disposiciones".

Asunto: Informe de Ponencia para segundo debate en Plenaria del Senado de la República.

De conformidad con la designación efectuada por la mesa directiva de la Comisión Sexta del Honorable Senado de la Republica y en desarrollo de lo dispuesto en los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5° de 1992, me permito rendir ponencia positiva para segundo debate al Proyecto de Ley No. 299 de 2024 Senado "por medio de la cual se declara Patrimonio Histórico, Étnico y Cultural de la Nación el Festival Nacional Son de Negro de Santa Lucía Atlántico y se dictan otras disposiciones".

Atentamente,

PEDRO HERNANDO FLÓRÉZ PORRAS
Ponente.

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 299 DE 2024 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE DECLARA PATRIMONIO HISTÓRICO, ÉTNICO Y CULTURAL DE LA NACIÓN EL FESTIVAL NACIONAL SON DE NEGRO DE SANTA LUCÍA ATLÁNTICO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA.

Es de autoría de los Senadores Antonio Zabarain Guevara, Efraín Cepeda Sarabia, Ana María Castañeda Gómez, Carlos Meisel Vergara y de los Representantes a la Cámara Betsy Pérez Arango, Armando Zabarain De Arce, Modesto Aguilera Vides, German Gómez López, fue radicada el 30 de octubre de 2024 en la Secretaría General del Senado de la República, su texto fue publicado en la gaceta No.1882 de 2024 y fue aprobada en primer debate por la Comisión Sexta de Senado el 07 de mayo de 2025.

II. OBJETO DE LA PROPUESTA.

El presente proyecto de ley, tiene como propósito declarar al Festival Nacional Son de Negro de Santa Lucía en el Departamento del Atlántico como patrimonio histórico, étnico y cultural de la Nación.

III. MARCO NORMATIVO.

Con el fin de fundamentar jurídicamente la pertinencia del proyecto de ley, es necesario mencionar el siguiente marco normativo que respalda la necesidad de declarar y exaltar al Festival Nacional Son de Negro de Santa Lucía en el Departamento del Atlántico:

-**Constitución Política de Colombia: El artículo 7** establece que "el Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana". De igual manera, **el artículo 8** señala que "es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación". Además, **el artículo 72** dispone que "el patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado" y establece que "la ley definirá los mecanismos para readquirirlo cuando se encuentre en manos de particulares".

-**Ley 397 de 1997**: Conocida como Ley General de Cultura, desarrolla los artículos 70, 71 y 72 de la Constitución y establece en su artículo 1, numeral 5, que "es obligación del Estado y de las personas valorar, proteger y difundir el Patrimonio Cultural de la Nación".

-**Ley 1185 de 2008**: En su artículo 1, precisa que el Patrimonio Cultural de la Nación está compuesto por una diversidad de elementos materiales e inmateriales, que reflejan la identidad nacional, incluyendo bienes como "el idioma español, las lenguas y dialectos de las comunidades indígenas, afrodescendientes y criollas" y otros elementos de valor histórico, artístico o simbólico.

-Decreto 763 de 2009: En su artículo 2, define el Sistema Nacional de Patrimonio Cultural de la Nación (SNPCN), el cual está encargado de "contribuir a la valoración, preservación, salvaguardia, protección, recuperación, conservación, sostenibilidad, divulgación y apropiación social del patrimonio cultural", en concordancia con la legislación vigente.

-Decreto 2941 de 2009: Reglamenta parcialmente la Ley 397 de 1997 y la Ley 1185 de 2008, e integra el Patrimonio Cultural Inmaterial en su forma dispuesta, señalando que comprende "las tradiciones y expresiones orales, incluidas las lenguas, las artes del espectáculo, los usos sociales, rituales y actos festivos" (art. 2).

-Decreto 597 de 2013: Expedido por la Gobernación del Atlántico y declara varios Bienes de Interés Cultural en el Departamento del Atlántico, incluyendo en su Artículo 2 el "Son de Negro y Son de Pajarito de los municipios de Manatí, Repelón, Santa Lucía y Suan" como parte integral del Patrimonio Cultural Inmaterial del Atlántico.

-Acuerdo N° 003 del 5 de agosto de 2023: Expedido por el Municipio de Santa Lucia; con el cual el Concejo Municipal de Santa Lucía declara el Festival Son de Negro como patrimonio histórico, étnico y cultural del municipio, reconociendo su importancia para la identidad local (art. 1).

Con este marco normativo, queda clara la obligación del Estado y de las entidades territoriales de proteger, salvaguardar y promover el patrimonio cultural, lo cual justifica la necesidad de declarar el Festival Nacional Son de Negro de Santa Lucía como patrimonio de la Nación.

IV. JUSTIFICACIÓN Y CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

El presente proyecto de Ley es trascendental para la cultura y el patrimonio colombiano, ya que su objeto principal es declarar como patrimonio histórico, étnico y cultural de la Nación los saberes, conocimientos y prácticas ancestrales que se desarrollan en el marco del Festival Nacional de Son de Negro, cuna importante del conocimiento ancestral, tradición, costumbres y ritos que conforman y mantienen la expresión de la identidad cultural ancestral de la región.

El Son de Negro es una expresión cultural, aire musical, asociado a distintas comunidades asentadas en la Zona del Canal del Dique, Santa Lucía, Arenales, Malagana, Soplaviento, San Cristóbal y Mahates, entre otras, que nace desde 1920, integrada por un grupo de campesinos y pescadores.

El Son de Negro es una danza que tiene su origen en la época colonial en Cartagena de indias y se hizo extensa a lo largo de todas las poblaciones ribereñas del Rio Magdalena, reconocidas por la construcción de su orilla con mano de obra esclavizada.

En este sentido, Son de Negro, es una expresión tradicional que los habitantes de las comunidades afrodescendientes de esta zona del Caribe colombiano, de la cuenca del Rio Magdalena, como burla de los negros esclavizados por los españoles, como grito de libertad, resiliencia y reivindicación de sus derechos humanos.

Esta tradición ha sido insignia del Municipio de Santa Lucia, en el Departamento del Atlántico, por su propósito de salvaguardar la tradición, reuniendo por años, todos los grupos aledaños al Canal del Dique, como expresión cultural y tradicional y apoyo a estas comunidades ancestrales palenqueras o los negros cimarrones que se encuentran anclados aun en este territorio, preservando el sello cultural del Festival Nacional son de Negro.

La expresión musical del "Son de Negro" se interpreta de forma tradicional utilizando instrumentos como la tambora, el tambor alegre, el tambor llamador, además de las palmas y las tablas que se percuten. La sonoridad de este ritmo también se ve influenciada por el calzado de los bailarines; esta danza y canto tradicional no solamente constituye un ámbito de participación y educación abierta, sino que también representa un espacio donde se desarrollan y difunden costumbres y saberes populares.

El Son de Negro se materializó en 1996, con su primer festival, gracias a la Fundación Por Ti Santa Lucía, respaldado por la destacada investigación del profesor Manuel Antonio Pérez Herrera[1]. Este estudio se enfocó en la danza con el propósito de preservar las tradiciones ancestrales provenientes de las comunidades asentadas en las cercanías del río Magdalena (Pérez, 2019).

El Festival Nacional Son de Negro abarca una variedad de expresiones artísticas y culturales, como danza, música, talleres, exposiciones, artesanías y gastronomía; en desarrollo de las festividades se presentan conjuntos folclóricos que interpretan mitos, ritos y desafíos ancestrales mediante manifestaciones como "El baile de negros", "El Son negro tradicional", "El son negro sentao", entre otras expresiones.

[1] "EL SON DE NEGRO UN DISEÑO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR PARA SANTA LUCÍA ATLÁNTICO Y LA SUBREGIÓN CANAL DEL DIQUE EN EL CARIBE COLOMBIANO" - MANUEL ANTONIO PÉREZ HERRERA. DIALNET. ISSN: 1657-0111 e-ISSN: 2346-2884.

Por su parte, el Municipios de Santa Lucía[2] destaca:

"El baile de negros se caracteriza por integrar hombres pintados de este mismo color, que danzan, los cuales, con su boca pintada de rojo y un sombrero multicolor en la cabeza, hacían burlas y gestos a sus colonizadores en tiempos de la esclavitud en América; además, es una de las danzas tradicionales del famoso Carnaval de Barranquilla".

El propósito principal del Festival Nacional Son de Negro es el de conservar y difundir la identidad cultural de Santa Lucía y la herencia afrodescendiente del Caribe colombiano; ya que, desde su establecimiento, el festival también se ha caracterizado por promover el folclor musical del municipio y fortalecer las relaciones amistosas con otras localidades del Atlántico y de gran parte de la Costa Caribe.

En la actualidad, el Festival Nacional Son de Negro, se encuentra en su vigésima tercera edición, contando con la participación de más de 35 grupos, aproximadamente 800 artistas especializados en la danza de negro, así como otros conjuntos folclóricos nacionales[3]. La responsabilidad de la planificación y ejecución del Festival recae en la Alcaldía Municipal de Santa Lucía, con el apoyo de la Gobernación del Atlántico y el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes. El municipio cuenta con una previsión de asistencia de 8.000 personas a lo largo de los tres días que dura la festividad.

Dicho esto la presente iniciativa, denota la riqueza cultural que contiene cada una de las costumbres y celebraciones adelantadas por el Municipio de Santa Lucia, convirtiendo al Festival Nacional Son de Negro, en una espacio donde las manifestaciones y costumbres propias son visibilizadas, desde sus ancestros hasta sus sucesores que llevan en alto esta tradición, razón por la cual asegurar, salvaguardar, promocionar este atractivo cultural, turístico y social, le otorga un reconocimiento a las luchas vividas por sus antepasados.

V. CONSIDERACIONES DE LOS AUTORES Y EL PONENTE

[2] ALCALDIA DE SANTA LUCÍA, ATLÁNTICO; Descripción informativa sobre el Municipio de Santa Lucía. Extraído del Portal Web: https://www.santalucia-atlantico.gov.co/municipio/nuestro-municipio

[3] Alcaldía Municipal de Santa lucía, Atlántico, anuncio a medios de comunicación. El Heraldo, Extraído de: https://www.elheraldo.co/sociedad/2024/10/08/el-son-de-negro-prendera-la-fiesta-en-santa-lucia-con-su-festival/

El Festival Nacional Son de Negro en Santa Lucía, Atlántico, va más allá de ser solo una expresión cultural; el Caribe colombiano tiene una identidad marcada por sus raíces africanas, ya que a través del arte, una comunidad ha conservado y transformado su legado cultural en un símbolo de resistencia y orgullo en un festival lleno de danza, música y expresiones ancestrales, por lo que exaltar este festival, es una forma de proyectar al mundo la riqueza y diversidad del patrimonio afrodescendiente en Colombia.

El Son de Negro, tiene sus orígenes en las prácticas festivas de los esclavos africanos llegados al Caribe durante la época colonial, reflejándose en la danza el dolor y la opresión vividos, pero también celebra la vida y la libertad conservadas a pesar de todo.

Del característico "Son de Negro", son propios los movimientos exagerados y gesticulaciones faciales, el maquillaje de los danzantes resalta el simbolismo de la negritud y refleja la transformación de su identidad al pintar sus rostros y cuerpos de negro carbón.

Reconocer y dar visibilidad a una historia marginada o subvalorada en la construcción del imaginario nacional es exaltar este festival; por lo que Santa Lucía se convierte en el epicentro de una tradición que conserva elementos del ritual africano y dialoga con la identidad colombiana contemporánea. El Son de Negro es un testimonio vivo de la multiculturalidad en Colombia y merece un espacio destacado en el panorama cultural del país, al igual que otras expresiones culturales afrocolombianas.

El Festival Nacional Son de Negro, es una herramienta clave en la preservación del patrimonio afrodescendiente; ya que eventos como este, permiten que las generaciones actuales y futuras mantengan un vínculo profundo con sus raíces en un mundo globalizado donde las tradiciones locales se ven amenazadas por la homogeneización cultural.

Posicionar el Festival Nacional Son de Negro en el mapa nacional de festividades culturales implica exaltarlo; pues el Son de Negro tiene el potencial de ser un referente de la cultura afrocolombiana a nivel global, al igual que otros festivales del Caribe como el Carnaval de Barranquilla o el Festival de San Basilio de Palenque.

Exaltar este Festival, trasciende más allá de lo exclusivamente cultural; debido a que con la declaratoria del Festival Nacional Son de Negro como patrimonio histórico, étnico y cultural de la Nación, se de proyecta una identidad llena de riqueza y diversidad, que preserva el patrimonio afrodescendiente y una reivindicación histórica; dándoles a través de este festival, voz y visibilidad en el presente, a los pueblos afrocolombianos, asegurando así, que las futuras generaciones continúen celebrando sus raíces con orgullo y honrando su pasado.

Al exaltar este festival, se enaltece la dignidad, la diversidad étnica de nuestro país y la belleza de una cultura viva en el corazón del Caribe colombiano.

VI. POSIBLE CONFLICTO DE INTERESES

Dando cumplimiento a 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:

Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.

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

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.

De conformidad con lo anterior, se indica que esta iniciativa legislativa, se enmarca dentro de las causales de ausencia de conflicto de interés, específicamente la prevista en el literal a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de Ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.", dado que tiene por propósito, declarar al Festival Nacional Son de Negro de Santa Lucía en el Departamento del Atlántico como patrimonio histórico, étnico y cultural de la Nación.

Sin embargo, es importante señalar, 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 a los Congresistas de identificar causales adicionales.

VII. PROPOSICIÓN.

De acuerdo con las razones presentadas anteriormente, proponemos a los Honorables Senadores de la Plenaria del Senado de la República, dar segundo debate al Proyecto de Ley No. 299 de 2024 Senado "por medio de la cual se declara Patrimonio Histórico, Étnico y Cultural de la Nación el Festival Nacional Son de Negro de Santa Lucía Atlántico y se dictan otras disposiciones"; sin modificaciones.

Cordialmente,

PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS
Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 299 DE 2024 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE DECLARA PATRIMONIO HISTÓRICO, ÉTNICO Y CULTURAL DE LA NACIÓN EL FESTIVAL NACIONAL SON DE NEGRO DE SANTA LUCÍA ATLÁNTICO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

EL CONGRESO DE COLOMBIA,

DECRETA:

Artículo 1º. La República de Colombia Declara al Festival Nacional Son de Negro de Santa Lucía en el Departamento del Atlántico como patrimonio histórico, étnico y cultural de la Nación y se dictan otras disposiciones.

Artículo 2º. Declárese el 2025 como el año conmemorativo del Festival Nacional Son de Negro de Santa Lucía en el Departamento del Atlántico al cumplirse 151 años de la fundación del municipio de Santa Lucía.

Artículo 3º. Se incluirá dentro del presupuesto General de la Nación, del Departamento del Atlántico y del Municipio de Santa Lucía, las partidas para la construcción de "La Casa Museo Son de Negro" en el municipio de Santa Lucía, sede de la riqueza cultural del municipio.

Artículo 4º. Autorícese al Gobierno Nacional para que, en cumplimiento del Presupuesto General de la Nación, otorgue las partidas presupuestales para concurrir a la finalidad de las siguientes obras de utilidad pública y de interés social en el Municipio de Santa Lucía, Departamento del Atlántico, así:

a) Diseño, adquisición de terrenos, construcción y dotación de “La Casa Museo Son de Negro”.

b) Garantizar el funcionamiento de “La Casa Museo Son de Negro”.

Artículo 5 º. El Congreso de la República declarará “La Casa Museo Son de Negro”, como Bien Cultural de Interés Público de la Nación y dispone que se adelanten los estudios y acuerdos necesarios por medio del Ministerio de Cultura, el Departamento del Atlántico y el Municipio de Santa Lucía para tal fin.

Artículo 6º. En homenaje al patrimonio histórico, étnico y cultural del Festival Nacional Son de Negro, se autoriza a la Nación para que, en convenio con el Departamento del Atlántico y el Municipio de Santa Lucía, se apropien los recursos y se convoque a un concurso de escultores del Departamento del Atlántico para la construcción de un monumento en memoria del Festival Nacional Son de Negro, para ser ubicado en “La Casa Museo Son de Negro” o en la “Plaza Son de Negro” a elección del municipio.

Artículo 7º. Las autorizaciones de gastos otorgados al Gobierno Nacional en virtud de esta Ley se incorporarán en el presupuesto general de la Nación de acuerdo con las normas orgánicas en materia presupuestal. En primer lugar, reasignando los recursos hoy existentes en cada órgano ejecutor, sin que ello implique un aumento del presupuesto. En segundo lugar, acorde con las disponibilidades presupuestales que se produzcan en cada vigencia fiscal.

Artículo 8º. En memoria y honor permanente al Festival Nacional Son de Negro y para dar testimonio ante la historia de la importancia de sus aportes a la construcción del arte, de la autenticidad para el pueblo Atlanticense, **podrán e**l Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, **el** Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, a la Gobernación del Atlántico y a la Alcaldía de Santa Lucía realiza**r de manera** conjunta actividades culturales, cívicas y académicas cada año en el Municipio de Santa Lucía, el segundo día festivo de agosto -festivo de la Asunción de la Virgen -, con el fin de exaltar el patrimonio histórico, étnico y cultural del Festival Nacional Son de Negro.

Artículo 9°. Autorícese al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes; Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y en coordinación con el departamento y el municipio, para que de conformidad con sus funciones constitucionales y legales contribuyan al fomento, salvaguardia, internacionalización, promoción, protección, divulgación, financiación y conservación de los valores culturales que se originan alrededor de las expresiones históricas y culturales que han hecho tradición al Festival Nacional Son de Negro, Santa Lucía.

Artículo 10°. Autorícese al Gobierno Nacional, al Gobierno Departamental y al Municipal a destinar apropiaciones del Presupuesto General de la Nación y de sus presupuestos locales respectivamente tendientes a:

a) Fortalecer y promover la conservación de las actividades culturales, musicales y artísticas que se dan en torno al Festival Nacional Son de Negro, Santa Lucía

b) Promover la divulgación y conservación de los valores culturales del Festival Nacional Son de Negro, Santa Lucía como Patrimonio Cultural de la Nación para garantizar su reconocimiento a nivel nacional e internacional y dinamizar el turismo en la región.

c) La creación y el fortalecimiento de escuelas de formación cultural. Estas escuelas tendrán como objetivo la enseñanza, preservación y difusión de las manifestaciones artísticas, musicales y dancísticas propias del Son de Negro, asegurando la transmisión de sus valores, tradiciones y saberes ancestrales a las nuevas generaciones.

d) Las demás que se consideren necesarias para proteger y promover el Festival Nacional Son de Negro, Santa Lucía como Patrimonio Cultural de la Nación.

Artículo 11°. El Gobierno Nacional y los Gobiernos Locales quedan autorizados para impulsar y apoyar ante otras entidades públicas o privadas, nacionales o internacionales, la obtención de recursos económicos adicionales o complementarios a los que se autoricen apropiar en sus respectivos presupuestos para cada vigencia fiscal, destinados al objeto a que se refiere la presente ley.

Artículo12º. Para el cumplimiento de los fines consagrados en la presente Ley, se autoriza al Gobierno Nacional, Departamental y Municipal suscribir los convenios y contratos que sean necesarios.

Artículo 13º. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Cordialmente,

PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS
Ponente

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISION SEXTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA, EN SESION REALIZADA EL DÍA 7 DE MAYO DE 2025, DEL PROYECTO DE LEY No. 299 DE 2024 SENADO

“POR MEDIO DE LA CUAL SE DECLARA PATRIMONIO HISTÓRICO, ÉTNICO Y CULTURAL DE LA NACIÓN EL FESTIVAL NACIONAL SON DE NEGRO DE SANTA LUCÍA ATLÁNTICO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

EL CONGRESO DE COLOMBIA,

DECRETA:

Artículo 1º. La República de Colombia Declara al Festival Nacional Son de Negro de Santa Lucía en el Departamento del Atlántico como patrimonio histórico, étnico y cultural de la Nación y se dictan otras disposiciones.

Artículo 2º. Declárese el 2025 como el año conmemorativo del Festival Nacional Son de Negro de Santa Lucía en el Departamento del Atlántico al cumplirse 151 años de la fundación del municipio de Santa Lucía.

Artículo 3º. Se incluirá dentro del presupuesto General de la Nación, del Departamento del Atlántico y del Municipio de Santa Lucía, las partidas para la construcción de “La Casa Museo Son de Negro” en el municipio de Santa Lucía, sede de la riqueza cultural del municipio.

Artículo 4º. Autorícese al Gobierno Nacional para que, en cumplimiento del Presupuesto General de la Nación, otorgue las partidas presupuestales para concurrir a la finalidad de las siguientes obras de utilidad pública y de interés social en el Municipio de Santa Lucía, Departamento del Atlántico, así:

a) Diseño, adquisición de terrenos, construcción y dotación de “La Casa Museo Son de Negro”.
b) Garantizar el funcionamiento de “La Casa Museo Son de Negro”.

Artículo 5 º. El Congreso de la República declarará “La Casa Museo Son de Negro”, como Bien Cultural de Interés Público de la Nación y dispone que se adelanten los estudios y acuerdos necesarios por medio del Ministerio de Cultura, el Departamento del Atlántico y el Municipio de Santa Lucía para tal fin.

Artículo 6º. En homenaje al patrimonio histórico, étnico y cultural del Festival Nacional Son de Negro, se autoriza a la Nación para que, en convenio con el Departamento del Atlántico y el Municipio de Santa Lucía, se apropien los recursos y se convoque a un concurso de escultores del Departamento del Atlántico para la construcción de un

monumento en memoria del Festival Nacional Son de Negro, para ser ubicado en "La Casa Museo Son de Negro" o en la "Plaza Son de Negro" a elección del municipio.

Artículo 7º. Las autorizaciones de gastos otorgados al Gobierno Nacional en virtud de esta Ley se incorporarán en el presupuesto general de la Nación de acuerdo con las normas orgánicas en materia presupuestal. En primer lugar, reasignando los recursos hoy existentes en cada órgano ejecutor, sin que ello implique un aumento del presupuesto. En segundo lugar, acorde con las disponibilidades presupuestales que se produzcan en cada vigencia fiscal.

Artículo 8º. En memoria y honor permanente al Festival Nacional Son de Negro y para dar testimonio ante la historia de la importancia de sus aportes a la construcción del arte, de la autenticidad para el pueblo Atlanticense, **podrán e**l Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, **el** Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, a la Gobernación del Atlántico y a la Alcaldía de Santa Lucía realiza**r de manera** conjunta actividades culturales, cívicas y académicas cada año en el Municipio de Santa Lucía, el segundo día festivo de agosto -festivo de la Asunción de la Virgen -, con el fin de exaltar el patrimonio histórico, étnico y cultural del Festival Nacional Son de Negro.

Artículo 9°. Autorícese al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes; Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y en coordinación con el departamento y el municipio, para que de conformidad con sus funciones constitucionales y legales contribuyan al fomento, salvaguardia, internacionalización, promoción, protección, divulgación, financiación y conservación de los valores culturales que se originan alrededor de las expresiones históricas y culturales que han hecho tradición al Festival Nacional Son de Negro, Santa Lucía.

Artículo 10°. Autorícese al Gobierno Nacional, al Gobierno Departamental y al Municipal a destinar apropiaciones del Presupuesto General de la Nación y de sus presupuestos locales respectivamente tendientes a:

a) Fortalecer y promover la conservación de las actividades culturales, musicales y artísticas que se dan en torno al Festival Nacional Son de Negro, Santa Lucía

b) Promover la divulgación y conservación de los valores culturales del Festival Nacional Son de Negro, Santa Lucía como Patrimonio Cultural de la Nación para garantizar su reconocimiento a nivel nacional e internacional y dinamizar el turismo en la región.

c) La creación y el fortalecimiento de escuelas de formación cultural. Estas escuelas tendrán como objetivo la enseñanza, preservación y difusión de las manifestaciones artísticas, musicales y dancísticas propias del Son de Negro, asegurando la transmisión de sus valores, tradiciones y saberes ancestrales a las nuevas generaciones.

d) Las demás que se consideren necesarias para proteger y promover el Festival Nacional Son de Negro, Santa Lucía como Patrimonio Cultural de la Nación.

Artículo 11°. El Gobierno Nacional y los Gobiernos Locales quedan autorizados para impulsar y apoyar ante otras entidades públicas o privadas, nacionales o internacionales, la obtención de recursos económicos adicionales o complementarios a los que se autoricen apropiar en sus respectivos presupuestos para cada vigencia fiscal, destinados al objeto a que se refiere la presente ley.

Artículo12º. Para el cumplimiento de los fines consagrados en la presente Ley, se autoriza al Gobierno Nacional, Departamental y Municipal suscribir los convenios y contratos que sean necesarios.

Artículo 13º. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
SENADO DE LA REPÚBLICA

Comisión Sexta Constitucional Permanente

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobado en Primer Debate por la Comisión Sexta, en sesión ordinaria realizada el día 7 de mayo de 2025, el Proyecto de Ley **No. 299 de 2024 SENADO** "POR MEDIO DE LA CUAL SE DECLARA PATRIMONIO HISTÓRICO, ÉTNICO Y CULTURAL DE LA NACIÓN EL FESTIVAL NACIONAL SON DE NEGRO DE SANTA LUCÍA ATLÁNTICO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", ***según consta en el Acta No. 45, de la misma fecha.***

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

La Mesa Directiva Autoriza el Informe presentado para Segundo Debate por el Honorable Senador **PEDRO HERNANDO FLOREZ PORRAS**, al Proyecto de Ley **No. 299 de 2024 SENADO** "POR MEDIO DE LA CUAL SE DECLARA PATRIMONIO HISTÓRICO, ÉTNICO Y CULTURAL DE LA NACIÓN EL FESTIVAL NACIONAL SON DE NEGRO DE SANTA LUCÍA ATLÁNTICO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", ***DE ACUERDO AL ARTÍCULO 165 DE LA LEY 5ª DE 1992 "REGLAMENTO DEL CONGRESO"***, para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General
Comisión Sexta del Senado

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 158 DE 2024 SENADO ACUMULADO PROYECTO DE LEY NÚMERO 220 DE 2024 SENADO

por la cual se regulan aspectos relacionados con la imposición de comparendos por infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C., 12 de agosto de 2025.

HONORABLE SENADOR
LIDIO GARCÍA TURBAY
PRESIDENTE DEL SENADO DE LA REPÚBLICA

REFERENCIA:	PROYECTO DE LEY 158 DE 2024 SENADO Y 220 DE 2024 SENADO (ACUMULADOS) *«POR LA CUAL SE REGULAN ASPECTOS RELACIONADOS CON LA IMPOSICIÓN DE COMPARENDOS POR INFRACCIONES DETECTADAS MEDIANTE SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES O CONTROL DEL TRÁFICO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES»*
ASUNTO:	INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE.

En cumplimiento de la designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República presento informe de ponencia para el segundo debate del Proyecto de Ley 158 de 2024 Senado y 220 de 2024 Senado (Acumulados) *«Por la cual se regulan aspectos relacionados con la imposición de comparendos por infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones»*.

Atentamente,

JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
SENADOR DE LA REPÚBLICA

I. TRÁMITE DE LAS INICIATIVAS

1. PROYECTO DE LEY 158 DE 2024 SENADO

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

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

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

2. PROYECTO DE LEY 220 DE 2024 SENADO

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

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

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

3. ACUMULACIÓN DE LOS PROYECTOS

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

- Identificación plena del infractor para la imposición de sanciones.
- Instalación y funcionamiento de los referidos sistemas y medios.
- Notificación de las ordenes de comparendo originadas en dichos sistemas y medios.
- Otras disposiciones relacionadas.

Así, teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 151 de la Ley 5ª de 1992 (Reglamento del Congreso)[1], mediante comunicación de 28 de octubre de 2024, solicité al presidente de la Comisión Sexta de Senado, el senador Pedro Hernando Flórez Porras, la acumulación de los proyectos. El 1° de noviembre de 2024 el secretario de la Comisión, Jorge Eliecer Laverde Vargas, me informó sobre la decisión de acumular los proyectos.

4. INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

El informe de ponencia para primer debate fue radicado y publicado en la Gaceta 2225 de 2024. El texto unificado propuesto en la ponencia fue el siguiente:

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

[1] **ARTÍCULO 151. ACUMULACIÓN DE PROYECTOS.** Cuando a una Comisión llegare un proyecto de ley que se refiera al mismo tema de un proyecto que esté en trámite, el Presidente lo remitirá, con la debida fundamentación, al ponente inicial para que proceda a su acumulación, si no ha sido aún presentado el informe respectivo.

Sólo podrán acumularse los proyectos en primer debate.

			procedimientos para la imposición de comparendos que respeten el debido proceso, especialmente el principio de presunción de inocencia, al condicionar su procedibilidad a la plena identificación del conductor infractor.	
Modificación al artículo 129 de la Ley 769 de 2002	**Artículo 2°:** Modifíquese en parágrafo 2° del artículo 129 de la ley 769 DE 2002, el cual quedará con el siguiente tenor: ARTÍCULO 129. DE LOS INFORMES DE TRÁNSITO. Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza. En el caso de no poder indicar el número de licencia de conducción del infractor, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción, intentando la notificación al conductor; si no fuere viable identificarlo, se notificará al último propietario registrado del vehículo, para que rinda sus descargos dentro de los siguientes diez (10)	**ARTÍCULO 2°.** Modifíquese el Parágrafo 2°, del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:	Ambos proyectos modifican el parágrafo 2° del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 para establecer que las ayudas tecnológicas, como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura, son prueba válida para imponer comparendos. La diferencia entre los dos textos radica en el nivel de exigencia sobre la identificación del conductor: En el texto del PL 158 quedaría "identificación del conductor"; mientras que en el PL 220, "plena identificación del conductor", lo cual exige un mayor grado de certeza en la prueba presentada para proceder con el comparendo.	**ARTÍCULO 2. PRUEBA DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO MEDIANTE AYUDAS TECNOLÓGICAS.** 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.

	días al recibo de la notificación. PARÁGRAFO 1°. Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción. 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.	**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.		
Modificación al artículo 1 de la Ley 1843 de 2017	El PL 158 no modifica el artículo 1 de la Ley 1843 de 2017.	**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	La modificación propuesta mantiene el objeto de la ley; sin embargo, ajusta la definición de qué se entiende por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, al precisar que son los que permitan con precisión la identificación del conductor, eliminando la referencia a la identificación del vehículo.	**ARTÍCULO 3°. SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS.** 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, 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

		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.		de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre.
Modificación al artículo 2 de la Ley 1843 de 2017	**Artículo 4°:** Adiciónese un parágrafo 3° al artículo 2 de la ley 1843 de 2017, el cual será del siguiente tenor: ARTÍCULO 2°. 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.	**ARTÍCULO 6°.** Adiciónese un parágrafo al artículo 2° de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así: **ARTÍCULO 2°. 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	En el PL 158 se propone adicionar un parágrafo 3 al artículo 2 de la Ley 1843 de 2017. Este nuevo parágrafo establece un requisito adicional para la aplicación de sanciones derivadas de conductas detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o el control del tráfico. Este parágrafo señala que dichos sistemas deben estar adecuados de tal manera que permitan la identificación plena y precisa del conductor infractor. En otras palabras, no basta con identificar el vehículo implicado en la infracción; la sanción solo podrá aplicarse si se logra individualizar al conductor que cometió la falta. Por su parte, en el PL 220 se propone una modificación al parágrafo 2 (que permite a las autoridades de tránsito instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos sin requerir autorización del Gobierno Nacional en ciertas infraestructuras específicas) en el sentido de que estos sistemas se orienten exclusivamente	**ARTÍCULO 4. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN, OPERACIÓN Y DETECCIÓN DE INFRACCIONES MEDIANTE SISTEMAS TECNOLÓGICOS.** Modifíquese el 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.** 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

	La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias. (…)	Nacional de Seguridad Vial. **PARÁGRAFO 1°.** 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 2°.** 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	a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público. De esta manera, se pasa de una destinación principalmente encaminada a dicho objetivo a una dirigida únicamente a ese propósito. En cuanto al contenido del nuevo parágrafo 3 del referido artículo, se observa que es muy similar al propuesto en el artículo 4 del PL 158. No obstante, mientras dicho proyecto establece que los sistemas tecnológicos deberán adecuarse para permitir la identificación plena y precisa del conductor como requisito para imponer sanciones, el texto propuesto en el PL 220 condiciona su imposición a que dicha identificación se logre efectivamente, sin exigir explícitamente la adaptación de los sistemas.	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, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la detección de infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte, (i) en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, (ii) en las estaciones o (iii) a bordo de la flota vehicular de los sistemas de transporte público, sin que se requiera autorización por parte del Gobierno Nacional. Estos sistemas se orientarán exclusivamente a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público, y en todo caso se deberán 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.** Las sanciones derivadas de las infracciones detectadas a través de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico solo serán aplicables si dichos sistemas permiten la identificación plena y precisa del conductor. Las autoridades y responsables de la operación

	PARÁGRAFO 3°: Para la aplicación de las sanciones a que haya lugar por la comisión de conductas detectadas a través del uso de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico deberán adecuarse de tal manera que permitan la identificación plena y con precisión del conductor.	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 3°.** 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.		de estos sistemas deberán garantizar su adecuación técnica para cumplir esta condición.
Modificación al artículo 3 de la Ley 1843 de 2017	**Artículo 6°:** Adiciónese un inciso tercero al artículo 3 de la ley 1843 de 2017, el cual será del siguiente tenor: ARTÍCULO 3°. AUTORIDAD COMPETENTE PARA LA VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS TÉCNICOS. La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá como función: Adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia de Seguridad Vial, en el evento de encontrar incumplimientos por parte de la autoridad de tránsito en dichos criterios podrá iniciar investigación correspondiente la cual podrá concluir con la suspensión de las ayudas tecnológicas hasta tanto cumplan los criterios técnicos definidos. **La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá la facultad de suspender de forma inmediata y por el término que dure su investigación, la operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico, cuando de oficio o a petición de parte se encuentre que estén operando de forma indebida o sin el lleno de los requisitos.**	El PL 220 no modifica el artículo 3 de la Ley 1843 de 2017	El artículo 3 de la Ley 1843 de 2017 establece las competencias de la Superintendencia de Transporte para verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en relación con la operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos utilizados para la detección de infracciones de tránsito. El texto vigente faculta a la Superintendencia para adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones de verificación con el fin de constatar el cumplimiento de dichos criterios. En caso de encontrar incumplimientos por parte de las autoridades de tránsito, la Superintendencia está habilitada para iniciar una investigación que puede concluir con la suspensión de las ayudas tecnológicas hasta que se ajusten a los criterios técnicos establecidos. La modificación propuesta en el artículo 6 del PL 158 mantiene el contenido actual, pero adiciona un tercer inciso que amplia las facultades de la Superintendencia. En esta modificación, se otorga a la Superintendencia de Transporte la facultad de suspender de forma inmediata la operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos utilizados para la detección de infracciones o el control del tráfico. Esta suspensión procede durante el tiempo que dure la investigación, cuando, de oficio o a petición de parte, se determine que los sistemas están operando de manera indebida o sin cumplir con los requisitos exigidos por la normativa vigente.	**ARTÍCULO 5. SUSPENSIÓN DE MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES O CONTROL DEL TRÁFICO POR INCUMPLIMIENTO DE CRITERIOS TÉCNICOS.** Modifíquese el artículo 3 de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así: **ARTÍCULO 3o. AUTORIDAD COMPETENTE PARA LA VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS TÉCNICOS.** La Superintendencia de Transporte tendrá la función de adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En caso de encontrar posibles incumplimientos, ordenará la suspensión preventiva de la operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico, mientras se adelanta la investigación correspondiente. Si al término de la investigación se confirma el incumplimiento, la suspensión se mantendrá hasta que los sistemas cumplan con los criterios técnicos definidos.
Modificación al artículo 8 de la Ley 1843 de 2017	**Artículo 5°:** Modifíquese en inciso segundo del artículo 8 de la ley 1843 de 2017, el cual será del siguiente tenor: ARTÍCULO 8°. Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación: El envío se hará por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación ~~**por aviso**~~ de la orden de comparendo **de conformidad con lo establecido en los artículos 291 a 297 del Código General del Proceso, en concordancia con lo dispuesto en el capítulo V de la ley 1437 de 2011 Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, so pena de ser declaradas nulas de forma automática y de pleno derecho por violación al derecho fundamental al debido proceso, con la simple solicitud del peticionario afectado.**	**ARTÍCULO 4°.** Modifíquese el artículo 8° de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así **ARTÍCULO 8°.** Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación: 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.	El PL 158 únicamente modifica el inciso segundo del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, en el sentido de que la notificación de la orden de comparendo debe realizarse de conformidad con los artículos 291 a 297 del Código General del Proceso y en concordancia con el Capítulo V de la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo). Además, se establece una consecuencia directa frente al incumplimiento de este procedimiento: si la autoridad no realiza la notificación conforme a estas normas, el comparendo será declarado nulo de forma automática y de pleno derecho, con la simple solicitud del peticionario afectado, al considerar que se vulnera el derecho fundamental al debido proceso. A diferencia de lo propuesto en el artículo 5 del PL 158, la modificación propuesta en el artículo 4 del PL 220 mantiene el procedimiento general, pero introduce otros cambios. En primer lugar, se precisa que la notificación por correo deberá hacerse por correo certificado. Además, se incorpora la plena identificación del infractor mediante sistemas tecnológicos utilizados para la detección de infracciones de tránsito. El texto vigente faculta a la Superintendencia para adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones de verificación con el fin de constatar el cumplimiento de dichos criterios. En caso de encontrar incumplimientos por parte de las autoridades de tránsito, la Superintendencia está habilitada para iniciar una investigación que puede concluir con la suspensión de las ayudas tecnológicas hasta que se ajusten a los criterios técnicos establecidos. La modificación propuesta en el artículo 6 del PL 158 mantiene el contenido actual, pero adiciona un tercer inciso que amplia las facultades de la Superintendencia. En esta modificación, se otorga a la Superintendencia de Transporte la facultad de suspender de forma inmediata la operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos utilizados para la detección de infracciones o el control del tráfico. Esta suspensión procede durante el tiempo que dure la investigación, cuando, de oficio o a petición de parte, se determine que los sistemas están operando de manera indebida o sin cumplir con los requisitos exigidos por la normativa vigente.	**ARTÍCULO 6. PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN DE COMPARENDOS POR INFRACCIONES DETECTADAS MEDIANTE AYUDAS TECNOLÓGICAS.** Modifíquese el artículo 8° de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así: **ARTÍCULO 8o.** La autoridad de tránsito deberá seguir el siguiente procedimiento ante la comisión de una infracción detectada mediante ayudas tecnológicas: El envío de la orden de comparendo se hará por correo certificado y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad. Se remitirá copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), la autoridad deberá efectuar la notificación de la orden de comparendo, conforme a lo establecido en los artículos 291 a 297 del Código General del Proceso, en concordancia con lo dispuesto en el Capítulo V del Título III de la Ley 1437 de 2011. El incumplimiento de este procedimiento de notificación dará lugar a la nulidad del comparendo, por vulneración al derecho fundamental al debido proceso; la cual deberá ser declarada con la simple solicitud del peticionario afectado. Una vez la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial valide la infracción detectada con ayudas tecnológicas y logre la plena identificación del infractor se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito. **PARÁGRAFO 1°.** 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 2°.** Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información: a) Dirección de notificación; b) Número telefónico de contacto;

		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 2°.** 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 3°.** En casos donde exista duda razonable debido a la coexistencia o superposición de vehículos o diferentes actores viales en la	significa que, ante la duda, se priorizará la presunción de inocencia del infractor cuando este comparezca.	c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte. **PARÁGRAFO 3°.** 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.

		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.		
Modificación al artículo 10 de la Ley 2161 de 2021	**Artículo 3°:** Adiciónese un parágrafo al artículo 10 de la ley 2161 de 2021, el cual será del siguiente tenor: 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 tecnicomecánica en los plazos previstos por la ley, c) Por lugares y en horarios que estén permitidos,	**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 tecnicomecánica en los plazos previstos por la ley, c) Por lugares y en horarios que estén permitidos,	El artículo 10 vigente establece unas obligaciones a los propietarios de los vehículos, quienes deben velar por que estos circulen: a) con Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente; b) con revisión tecnicomecánica vigente; c) por lugares y en horarios permitidos; d) sin exceder los límites de velocidad establecidos; y e) respetando la luz roja del semáforo. Advirtiendo que el incumplimiento de dichas obligaciones dará lugar a la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, para dichos comportamientos.	**ARTÍCULO 7. MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES O CONTROL DEL TRÁFICO Y MEDIDAS ANTIEVASIÓN.** Adiciónese un parágrafo al artículo 10 de la ley 2161 de 2021, el cual quedará así: **PARÁGRAFO.** Las sanciones derivadas de las infracciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico, con ocasión del incumplimiento de las obligaciones establecidas en los literales c, d y e del presente artículo, solo serán procedentes y se aplicarán si se logra la identificación plena y precisa del conductor. Las autoridades y responsables de la operación de estos sistemas deberán adecuarlos

	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. **<u>Parágrafo: Para la aplicación de las sanciones a que haya lugar con ocasión de la comisión de las conductas descritas en los literales c), d) y e) del presente artículo, los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico deberán adecuarse de tal manera que permitan la identificación plena y con precisión del conductor.</u>**	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.	Sin embargo, la Sentencia C-321 de 2022 (Magistrado Ponente Jorge Enrique Ibáñez Najar) declaró la exequibilidad condicionada de los literales c, d y e *«bajo el entendido que el propietario del vehículo podrá ser sancionado cuando, al interior del procedimiento administrativo sancionatorio, resulte probado que este, de manera culposa, incurrió en las infracciones de tránsito»*. La propuesta de modificación del PL 158 consiste en introducir un parágrafo que dispone que, para la imposición de sanciones relacionadas con estos comportamientos, los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos utilizados para la detección de infracciones deberán ser capaces de identificar con precisión al conductor del vehículo. Esto implica que dichos dispositivos deberán contar con mecanismos que permitan capturar imágenes claras del conductor o utilizar tecnologías avanzadas que aseguren su identificación plena y precisa. Si no es posible identificar al conductor mediante estos sistemas, no se podrá imponer la sanción. A diferencia de la modificación propuesta en el PL 158, que se limita a las obligaciones descritas en los literales	técnicamente para garantizar el cumplimiento de esta condición.

			c, d y e, la modificación propuesta en el PL 220 se extiende a todos los comportamientos descritos en los literales del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021.	
Restricción de la instalación de sistemas de detección en bienes públicos o de uso público	**Artículo 7°:** Queda estrictamente prohibido utilizar bienes públicos o bienes de uso público para la instalación de cualquier tipo artefacto o aparato que se use para la imposición de foto comparendos, debiendo los propietarios u operadores de estos sistemas de foto detección acudir a cualquier otro tipo de bienes, ya sean privados, donde medie el pago previo correspondiente de aquello que por derecho de servidumbre o arrendamiento deban pagar.	El PL 220 no regula este tema.		**ARTÍCULO 8. RESTRICCIÓN DE LA INSTALACIÓN DE SISTEMAS DE DETECCIÓN EN BIENES PÚBLICOS O DE USO PÚBLICO.** Cuando los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico estén a cargo de particulares, su instalación no podrá realizarse en bienes públicos o de uso público. En caso de instalación en bienes privados, deberá mediar el pago previo correspondiente de aquello que por derecho de servidumbre o arrendamiento deban pagar.
Vigencia y derogatorias	**Artículo 8°:** La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	**ARTÍCULO 7°. Vigencia y derogaciones.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.	Ambos artículos corresponden a la vigencia, la cual inicia a partir de la promulgación de la ley; y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	**ARTÍCULO 9. VIGENCIA Y DEROGATORIAS.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

5. PRIMER DEBATE

Habiendo sido debidamente anunciado en la sesión anterior, en la sesión del 7 de mayo de 2025 la Comisión Sexta del Senado dio primer debate al proyecto de ley. Durante el debate se radicaron dos grupos de proposiciones respecto del texto unificado: unas fueron aprobadas y otras dejadas como constancia.

Las siguientes proposiciones fueron aprobadas:

SANDRA RAMÍREZ SENADORA

PROPOSICIÓN

Modifíquese el inciso **segundo** del artículo **6** del texto propuesto, del Proyecto de Ley No. **158 de 2024 SENADO "POR LA CUAL SE CONDICIONAN LAS FOTOMULTAS A LA IDENTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR INFRACTOR Y NO DE QUIEN APAREZCA COMO PROPIETARIO DEL VEHÍCULO, SE ESTABLECE UNA CORRECTA NOTIFICACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY 220 DE 2024 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULAN LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES (SAST) A LA PLENA IDENTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR INFRACTOR Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"** que modifica el artículo 8° de la ley 1843 de 2017 el cual quedará así:

ARTÍCULO 6. PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN DE COMPARENDOS POR INFRACCIONES DETECTADAS MEDIANTE AYUDAS TECNOLÓGICAS. Modifíquese el artículo 8° de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así:

ARTÍCULO 8o. **Ante la presunta comisión de una infracción detectada mediante ayudas tecnológicas** la autoridad de tránsito deberá ~~seguir~~ **realizar** el siguiente procedimiento: ~~ante la comisión de una infracción detectada mediante ayudas tecnológicas:~~

SANDRA RAMÍREZ LOBO SILVA
Senadora de la República

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

Con sustento en la Ley 5ª de 1992 "Por la cual se expide el Reglamento del Congreso; el Senado y la Cámara de Representantes", en su sección 5, Artículo 114, numeral 2 presentó

PROPOSICIÓN ADITIVA

Al texto para primer debate del Proyecto de Ley Número 158 De 2024 Senado, acumulado con el Proyecto de Ley 220 de 2024 Senado.

"Por la cual se regulan aspectos relacionados con la imposición de comparendos por infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones

Adiciónese un parágrafo al artículo 10° de la ley 2161 de 2021, el cual quedará así

Parágrafo 2°. No habrá lugar a la imposición de comparendo por exceder el límite de velocidad permitido cuando la velocidad detectada por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito se encuentre dentro del margen de error de estos, el cual será de al menos cinco (5) kilómetros por hora por encima del máximo permitido. En estos casos, la autoridad de tránsito deberá excluir de plano la infracción detectada.

EDUARD SARMIENTO HIDALGO
Representante a la Cámara por Cundinamarca
PACTO HISTÓRICO

H.S. SANDRA RAMÍREZ
Mayo 7/25

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

Con sustento en la Ley 5ª de 1992 "Por la cual se expide el Reglamento del Congreso; el Senado y la Cámara de Representantes", en su sección 5, Artículo 114, numeral 2 presentó

PROPOSICIÓN ADITIVA

Al texto para primer debate del Proyecto de Ley Número 158 De 2024 Senado, acumulado con el Proyecto de Ley 220 de 2024 Senado.

"Por la cual se regulan aspectos relacionados con la imposición de comparendos por infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones

Adiciónese un parágrafo al artículo 10° de la ley 2161 de 2021, el cual quedará así

Parágrafo 3°: Los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos utilizados para la detección de infracciones de tránsito deberán ser objeto de calibración técnica certificada cada seis (6) meses, conforme con los lineamientos establecidos por la normatividad metrológica vigente.

En caso de no haberse realizado la calibración en el término señalado, se considerará que el dispositivo no cumple con los requisitos de validez técnica y jurídica para la detección de infracciones, por lo cual los comparendos que se impongan con fundamento en tales dispositivos carecerán de validez y deberán ser anulados de oficio por la autoridad de tránsito correspondiente.

EDUARD SARMIENTO HIDALGO
Representante a la Cámara por Cundinamarca
PACTO HISTÓRICO

H.S. SANDRA RAMÍREZ

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

AVALADA

MIRA PARTIDO POLÍTICO

Proposición

Adiciónese un artículo nuevo al proyecto de ley 158 de 2024 Senado "Por la cual se condicionan las fotomultas a la identificación del conductor infractor y no de quien aparezca como propietario del vehículo, se establece una correcta notificación y se dictan otras disposiciones", acumulado con el proyecto de ley 220 de 2024 senado "Por medio de la cual se regulan los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (sast) a la plena identificación del conductor infractor y se dictan otras disposiciones", el cual quedará así:

Artículo nuevo. Condonación de intereses. Las entidades territoriales implementarán, en el plazo de 12 meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, un régimen de condonación aplicable a los intereses de la deuda.

Este régimen incluirá la condonación total de los intereses acumulados en dichas sanciones, siempre y cuando el infractor pague el capital total de la multa mediante acuerdo de pago. Lo anterior, sin perjuicio de los descuentos o amnistías sobre la multa original dispuestas por la ley , y que en el marco de la autonomía defina la entidad territorial o municipal, incluyendo asambleas y concejos.

Las condiciones de esta condonación, incluyendo descuentos y plazos de pago, serán establecidas por cada entidad territorial, tomando en cuenta sus contextos y necesidades específicas.

PARÁGRAFO. El régimen de condonación de que trata la presente ley sólo se aplicará en los términos establecidos por cada entidad territorial por una sola vez.

De los Honorables Congresistas,

CARLOS EDUARDO GUEVARA V.
Senador de la República
Partido Político MIRA

ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA

MANUEL VIRGÜEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA

IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Partido Político MIRA

El proyecto de ley fue aprobado en primer debate con el texto propuesto en el informe de ponencia, incorporando las proposiciones aprobadas.

Las siguientes proposiciones fueron dejadas como constancia:

CONSTANCIA

Con sustento en la Ley 5ª de 1992 "Por la cual se expide el Reglamento del Congreso; el Senado y la Cámara de Representantes", en su sección 5, Artículo 114, numeral 2 presentó

PROPOSICIÓN MODIFICATIVA

Al texto para primer debate del Proyecto de Ley Número 158 De 2024 Senado, acumulado con el Proyecto de Ley 220 de 2024 Senado.

"Por la cual se regulan aspectos relacionados con la imposición de comparendos por infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones

Modifíquese el parágrafo 2° del artículo 2° del Proyecto de Ley Número 158 De 2024 Senado, acumulado con el Proyecto de Ley 220 de 2024 Senado

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.

El infractor podrá acceder al beneficio de un descuento del cincuenta por ciento (50%) sobre el valor total de la multa, siempre que asista al curso pedagógico de educación vial, en los siguientes casos:

a. En cualquier momento dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la notificación del comparendo, si no se presenta impugnación.

b. En caso de haberse presentado impugnación y esta resulte desfavorable al presunto infractor, podrá acceder al mismo beneficio dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la fecha de la audiencia o de la notificación de la decisión.

Igualmente, el infractor podrá acceder al beneficio de un descuento del veinticinco por ciento (25%) sobre el valor total de la multa, siempre que asista al curso pedagógico de educación vial, en los siguientes casos:

a. En cualquier momento dentro de los veintiún (21) y veintiocho (28) días hábiles siguientes a la notificación del comparendo, si no se presenta impugnación.

b. En caso de haberse presentado impugnación y esta resulte desfavorable al presunto infractor, podrá acceder al mismo beneficio dentro de los veintiún (21) y veintiocho (28) días hábiles siguientes a la fecha de la audiencia o de la notificación de la decisión.

En todos los casos, la autoridad de tránsito deberá garantizar mecanismos ágiles, virtuales y accesibles para el pago del comparendo y la realización del curso.

EDUARD SARMIENTO HIDALGO
Representante a la Cámara por Cundinamarca
PACTO HISTÓRICO

H.S. SALDORS ROMÁREZ

CONSTANCIA

Con sustento en la Ley 5ª de 1992 "Por la cual se expide el Reglamento del Congreso; el Senado y la Cámara de Representantes", en su sección 5, Artículo 114, numeral 2 presentó

PROPOSICIÓN MODIFICATIVA

Al texto para primer debate del Proyecto de Ley Número 158 De 2024 Senado, acumulado con el Proyecto de Ley 220 de 2024 Senado.

"Por la cual se regulan aspectos relacionados con la imposición de comparendos por infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones

Modifíquese el parágrafo 2° del artículo 2° del Proyecto de Ley Número 158 De 2024 Senado, acumulado con el Proyecto de Ley 220 de 2024 Senado

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.

En todos los casos en que se imponga un comparendo por infracción de tránsito, el infractor podrá acceder al descuento del cincuenta por ciento (50%) sobre el valor total de la multa en cualquier momento antes de que se haga efectiva la orden de cobro coactivo, siempre y cuando el infractor asista a los cursos de educación vial. Para efectos de este beneficio, la autoridad de tránsito garantizará mecanismos ágiles y accesibles para el pago del comparendo.

EDUARD SARMIENTO HIDALGO
Representante a la Cámara por Cundinamarca
PACTO HISTÓRICO

H.S. SALDORS ROMÁREZ

6. DESIGNACIÓN COMO PONENTE PARA SEGUNDO DEBATE

La Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República me designó como ponente para segundo debate. La referida designación fue informada por el secretario de la Comisión, Jorge Eliecer Laverde Vargas, mediante comunicación del 8 de mayo de 2025.

II. TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA

El texto del proyecto de ley aprobado en primer debate por la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República es el siguiente:

PROYECTO DE LEY 158 DE 2024 SENADO Y 220 DE 2024 SENADO (ACUMULADOS)

"Por la cual se regulan aspectos relacionados con la imposición de comparendos por infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones"

El Congreso de Colombia,

DECRETA

ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto regular la imposición de comparendos por infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico; garantizando el debido proceso, condicionándolos a la plena identificación del conductor infractor.

ARTÍCULO 2. PRUEBA DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO MEDIANTE AYUDAS TECNOLÓGICAS. 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 vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la plena identificación del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo.

ARTÍCULO 3°. SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS. 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, semiautomáticos y otros medios tecnológicos a todas las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del conductor, de que trata el parágrafo 2o del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre.

ARTÍCULO 4. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN, OPERACIÓN Y DETECCIÓN DE INFRACCIONES MEDIANTE SISTEMAS TECNOLÓGICOS. Modifíquese el 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. 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, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la detección de infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte, (i) en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, (ii) en las estaciones o (iii) a bordo de la flota vehicular de los sistemas de transporte público, sin que se requiera autorización por parte del Gobierno Nacional. Estos sistemas se orientarán exclusivamente a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público, y en todo caso se deberán 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. Las sanciones derivadas de las infracciones detectadas a través de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico solo serán aplicables si dichos sistemas permiten la identificación plena y precisa del conductor. Las autoridades y responsables de la operación de estos sistemas deberán garantizar su adecuación técnica para cumplir esta condición.

ARTÍCULO 5. SUSPENSIÓN DE MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES O CONTROL DEL TRÁFICO POR INCUMPLIMIENTO DE CRITERIOS TÉCNICOS. Modifíquese el artículo 3 de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así:

ARTÍCULO 3o. AUTORIDAD COMPETENTE PARA LA VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS TÉCNICOS. La Superintendencia de Transporte tendrá la función de adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En caso de encontrar posibles incumplimientos, ordenará la suspensión preventiva de la operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico, mientras se adelanta la investigación correspondiente. Si al término de la investigación se confirma el incumplimiento, la suspensión se mantendrá hasta que los sistemas cumplan con los criterios técnicos definidos.

ARTÍCULO 6. PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN DE COMPARENDOS POR INFRACCIONES DETECTADAS MEDIANTE AYUDAS TECNOLÓGICAS. Modifíquese el artículo 8° de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así:

ARTÍCULO 8o. <u>Ante la presunta comisión de una infracción detectada mediante ayudas tecnológicas</u> la autoridad de tránsito deberá **<u>realizar</u>** el siguiente procedimiento**<u>:</u>**

El envío de la orden de comparendo se hará por correo certificado y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad. Se remitirá copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público.

En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), la autoridad deberá efectuar la notificación de la orden de comparendo, conforme a lo establecido en los artículos 291 a 297 del Código General del Proceso, en concordancia con lo dispuesto en el Capítulo V del Título III de la Ley 1437 de 2011. El incumplimiento de este procedimiento de notificación dará lugar a la nulidad del comparendo, por vulneración al derecho fundamental al debido proceso; la cual deberá ser declarada con la simple solicitud del peticionario afectado.

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

PARÁGRAFO 1°. 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 2°. Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información:

a) Dirección de notificación;

b) Número telefónico de contacto;

c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 3°. 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 7. MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES O CONTROL DEL TRÁFICO Y MEDIDAS ANTIEVASIÓN. Adiciónese un parágrafo al artículo 10 de la ley 2161 de 2021, el cual quedará así:

PARÁGRAFO <u>1°</u>. Las sanciones derivadas de las infracciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico, con ocasión del incumplimiento de las obligaciones establecidas en los literales c, d y e del presente artículo, solo serán procedentes y se aplicarán si se logra la identificación plena y precisa del conductor. Las autoridades y responsables de la operación de estos sistemas deberán adecuarlos técnicamente para garantizar el cumplimiento de esta condición.

<u>PARÁGRAFO 2°. (Nuevo) No habrá lugar a la imposición de comparendo por exceder el límite de velocidad permitido cuando la velocidad</u>

detectada por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito se encuentre dentro del margen de error de estos, el cual será de al menos cinco (5) kilómetros por hora por encima del máximo permitido. En estos casos, la autoridad de tránsito deberá excluir de plano la infracción detectada.

PARÁGRAFO 3°. (Nuevo) Los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos utilizados para la detección de infracciones de tránsito deberán ser objeto de calibración técnica certificada cada seis (6) meses, conforme con los lineamientos establecidos por la normatividad metrológica vigente.

En caso de no haberse realizado la calibración en el término señalado, se considerara que el dispositivo no cumple con los requisitos de validez técnica y jurídica para la detección de infracciones, por lo cual los comparendos que se impongan con fundamento en tales dispositivos carecerán de validez y deberán ser anulados de oficio por la autoridad de tránsito correspondiente.

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

ARTÍCULO 9. (Nuevo) Condonación de intereses. Las entidades territoriales implementarán, en el plazo de 12 meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, un régimen de condonación aplicable a los intereses de la deuda.

Este régimen incluirá la condonación total de los intereses acumulados en dichas sanciones, siempre y cuando el infractor pague el capital total de la multa mediante acuerdo de pago. Lo anterior, sin perjuicio de los descuentos o amnistías sobre la multa original dispuestas por la ley, y que en el marco de la autonomía defina la entidad territorial o municipal, incluyendo asambleas y concejos.

Las condiciones de esta condonación, incluyendo descuentos y plazos de pago, serán establecidas por cada entidad territorial, tomando en cuenta sus contextos y necesidades específicas.

PARÁGRAFO. El régimen de condonación de que trata la presente ley sólo se aplicará en los términos establecidos por cada entidad territorial por una sola vez.

ARTÍCULO 10. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

III. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	COMENTARIO
Por la cual se regulan aspectos relacionados con la imposición de comparendos por infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones	Por medio de la cual se regulan aspectos ~~relacionados con la imposición de comparendos por infracciones detectadas mediante~~ técnicos, operativos y procedimentales del uso de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones ~~o control del tráfico~~ de tránsito, se condiciona la imposición de comparendos y sanciones a la identificación plena del conductor infractor y se dictan otras disposiciones	Se modifica el título del proyecto de ley con el fin de reflejar de manera más precisa y completa el contenido normativo propuesto y el enfoque adoptado en el articulado. Mientras que el título aprobado en primer debate se limitaba a indicar que se regulan aspectos relacionados con la imposición de comparendos por infracciones detectadas mediante sistemas tecnológicos, el nuevo título amplía su alcance y especifica con mayor detalle los elementos sustantivos de la regulación.
ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto regular la imposición de comparendos por infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico; garantizando el debido proceso, condicionándolos a la plena identificación del conductor infractor.	**ARTÍCULO 1. OBJETO.** La presente ley tiene por objeto regular ~~la imposición de comparendos por infracciones detectadas mediante~~ aspectos técnicos, operativos y procedimentales relacionados con el uso de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones ~~o control del tráfico; garantizando el debido proceso, condicionándolos a la plena identificación del conductor infractor~~ de tránsito, condicionando la expedición del comparendo y la imposición de la sanción a la identificación plena del conductor infractor. Esta regulación se fundamenta en los principios de debido proceso, presunción de inocencia, favorabilidad en materia sancionatoria, *in dubio pro administrado* y seguridad jurídica.	En el texto propuesto para segundo debate se modifica el artículo 1 con el propósito de reflejar de manera más precisa y completa el objeto y los principios rectores del proyecto de ley. En primer lugar, se amplía el alcance normativo, que en el texto original se centraba exclusivamente en la imposición de comparendos, para incluir también la imposición de sanciones y los aspectos técnicos, operativos y procedimentales asociados a los sistemas tecnológicos regulados. En segundo lugar, se ajusta la redacción para mayor claridad, sin afectar el alcance sustancial del artículo ni restringir su contenido técnico. Finalmente, se incorporan de forma expresa los principios que orientan la interpretación y aplicación de la ley: el debido proceso, la presunción de inocencia, la favorabilidad en materia sancionatoria, *in dubio pro administrado* y seguridad jurídica. Estas modificaciones no alteran el objeto sustantivo del proyecto, pero sí permiten fortalecer su coherencia interna, su precisión normativa y su carácter garantista.
ARTÍCULO 2. PRUEBA DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO MEDIANTE AYUDAS TECNOLÓGICAS. 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 2. PRUEBA DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO MEDIANTE AYUDAS TECNOLÓGICAS.** 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~~ Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito únicamente serán válidos como prueba de la ocurrencia de una infracción ~~de tránsito~~ y ~~por lo tanto~~ darán lugar a la imposición ~~de un~~ del comparendo y de la sanción correspondiente cuando permitan la plena y precisa identificación del conductor infractor.	En el texto propuesto para segundo debate se modifica el parágrafo 2 del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 con el fin de armonizar su contenido con los principios y disposiciones establecidos en el resto del proyecto de ley. En primer lugar, se sustituye la expresión "ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura" por la fórmula "sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito", en coherencia con la terminología utilizada de manera uniforme en los demás artículos del proyecto. En segundo lugar, se precisa que estos sistemas no solo podrán dar lugar a la imposición del comparendo, sino también a la imposición de la sanción, siempre que se cumpla la condición de identificación plena y precisa del conductor infractor, lo cual refuerza el carácter garantista de la iniciativa. Estas modificaciones permiten alinear esta disposición con el estándar de validez probatoria establecido por el proyecto, evitar ambigüedades interpretativas y fortalecer la coherencia normativa interna del texto.
ARTÍCULO 3°. SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS. 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	**ARTÍCULO 3~~°~~. SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS.** Modifíquese el inciso segundo del artículo 1° de la ~~ley~~ 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~~	En el texto propuesto para segundo debate se modifica el artículo 3 del proyecto de ley para limitar su alcance exclusivamente al inciso segundo del artículo 1 de la Ley 1843 de 2017, manteniendo intacto el inciso primero, que establece el objeto de dicha ley. Esta decisión permite intervenir únicamente el contenido que requiere armonización normativa, sin afectar disposiciones que no presentan inconsistencias frente al nuevo régimen legal propuesto.
ARTÍCULO 4. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN, OPERACIÓN Y DETECCIÓN DE INFRACCIONES MEDIANTE SISTEMAS TECNOLÓGICOS. Modifíquese el 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	~~infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones.~~ Se entenderá por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos a ~~todas las ayudas~~ los dispositivos o herramientas tecnológicas ~~como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura~~ que permitan ~~con precisión~~ la plena y precisa identificación del conductor infractor, ~~de que trata~~ conforme con lo dispuesto en el parágrafo 2° del artículo 129 ~~de la Ley 769 de 2002~~ del Código Nacional de Tránsito Terrestre.	En cuanto al contenido, se introducen tres cambios principales en la definición de "sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos": Se sustituye la expresión "todas las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura" por "los dispositivos o herramientas tecnológicas". Se reemplaza la frase "que permitan con precisión la identificación del conductor" por "que permitan la plena y precisa identificación del conductor infractor", para incorporar de manera expresa el estándar probatorio que se exige a lo largo del proyecto como condición para la validez del procedimiento contravencional. Se ajusta la remisión final a la norma de referencia, pasando de "de que trata el parágrafo 2o del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre" a "conforme con lo dispuesto en el parágrafo 2° del artículo 129 del Código Nacional de Tránsito Terrestre". Adicionalmente, se realiza un ajuste de forma en el encabezado del artículo del proyecto, sustituyendo la notación ordinal "artículo 3.°" por la forma cardinal "artículo 3", en coherencia con el estilo de numeración empleado en los demás artículos del proyecto. Estas modificaciones mejoran la precisión técnica, la claridad jurídica y la coherencia interna del texto, sin alterar el objeto ni el alcance sustantivo del proyecto.
ARTÍCULO 4. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN, OPERACIÓN Y DETECCIÓN DE INFRACCIONES MEDIANTE SISTEMAS TECNOLÓGICOS. Modifíquese el 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~~ Todos los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de ~~presuntas~~ infracciones al de tránsito que se ~~pretenda~~ pretendan instalar, ~~deberá~~ deberán cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación	En el texto propuesto para segundo debate se modifica integralmente el artículo 4 del proyecto de ley, que sustituye el artículo 2 de la Ley 1843 de 2017, con el fin de precisar y ampliar su alcance regulatorio, mejorar su estructura normativa y fortalecer las garantías en la implementación de sistemas tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito. En primer lugar, se sustituye la fórmula "presuntas infracciones al tránsito" por "infracciones de tránsito", en armonía con el lenguaje empleado en el resto del proyecto y con el propósito de unificar la terminología empleada. También se

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.	y operación ~~establezca~~ establezcan el Ministerio de Transporte ~~en conjunto con~~ y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. ~~Los~~ Para su instalación y operación, los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito ~~que se pretendan instalar~~ deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, ~~la cual se otorgará de acuerdo~~ conforme con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte ~~y la Agencia Nacional de Seguridad Vial~~ en conjunto con dicha entidad. La expedición de comparendos y la imposición de sanciones derivadas de infracciones detectadas por estos sistemas automáticos semiautomáticos y demás medios tecnológicos solo será procedente si el sistema cuenta con autorización vigente expedida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En caso de vencimiento suspensión o inexistencia de dicha autorización, no podrá expedirse el comparendo ni imponerse la sanción correspondiente. La autoridad de tránsito deberá informar al presunto infractor, dentro del acto de notificación del comparendo, la identificación del acto administrativo mediante el cual fue autorizada la instalación y operación del sistema, así como el periodo de vigencia de dicha autorización. Los dispositivos o medios tecnológicos utilizados para la detección de infracciones de tránsito, fijos o móviles, vinculados a medición de velocidad, deberán ser objeto de calibración técnica certificada cada seis (6) meses, conforme con los lineamientos establecidos por la normativa metrológica vigente. En caso de no haberse realizado la calibración en el término señalado, se considerará que el dispositivo no cumple con los requisitos de validez técnica y jurídica para la detección de infracciones, por lo cual los comparendos que se impongan con fundamento en tales dispositivos carecerán de validez y deberán ser anulados de oficio por la autoridad de tránsito correspondiente.	refuerza la redacción del primer inciso para hacer más clara la responsabilidad normativa del Ministerio de Transporte y su coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial en la definición de los criterios técnicos de instalación y operación de los sistemas. En segundo lugar, se ajusta la redacción del inciso relativo a la autorización de los sistemas, sin modificar su contenido sustancial, con el fin de mejorar su claridad normativa y facilitar la lectura. Se mantiene que la autorización corresponde a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, conforme con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte en conjunto con dicha entidad. En tercer lugar, se incorpora un nuevo inciso que establece que la expedición de comparendos y la imposición de sanciones derivadas de infracciones detectadas por sistemas tecnológicos solo serán procedentes si dichos sistemas cuentan con autorización vigente otorgada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Esta disposición introduce una condición de validez que no estaba contemplada en el texto vigente ni en el aprobado en primer debate, y que busca garantizar que solo puedan derivarse efectos sancionatorios de sistemas debidamente autorizados conforme con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Además, se impone a la autoridad de tránsito la obligación de informar, dentro del acto de notificación del comparendo, los datos del acto administrativo que respalda la autorización del sistema, incluyendo su vigencia, lo cual fortalece las garantías de legalidad, transparencia y defensa del presunto infractor. Se incorpora un nuevo inciso que establece la obligación de realizar calibraciones técnicas certificadas cada seis meses a los dispositivos o medios tecnológicos utilizados para la detección de infracciones de tránsito, fijos o móviles, vinculados a medición de velocidad, conforme con la normativa metrológica vigente. Esta disposición ya había sido incluida en el artículo 7 del texto aprobado en primer debate, al adicionarse un parágrafo 3° al artículo 10 de la Ley 2161 de 2021; sin

PARÁGRAFO. 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, 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	**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~~ de tránsito, tendrá una ~~duración~~ vigencia de hasta cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento. La autorización podrá ser renovada por periodos iguales al inicialmente concedido, las veces que sea necesario, siempre que se encuentre justificada. La solicitud, el trámite y la decisión sobre la renovación deberán efectuarse antes del vencimiento de la autorización vigente. Vencido este plazo sin haberse solicitado y decidido la renovación, no podrá prorrogarse la autorización, y deberá tramitarse una nueva solicitud. Para efectos de la renovación de una autorización vigente, o de una nueva solicitud posterior al vencimiento de una autorización no renovada a tiempo, relativa a la instalación y operación de sistemas en un mismo punto de control previamente autorizado, la entidad solicitante deberá acreditar, con base en información verificable, el impacto positivo del sistema en la seguridad vial. Esta evaluación deberá incluir datos comparativos, obtenidos a partir de un análisis del comportamiento vial en el mismo punto durante periodos equivalentes antes y después de la instalación del sistema, que evidencien la reducción de siniestros, infracciones, víctimas u otros indicadores objetivos de mejora en la seguridad vial. En caso de no acreditarse dicho impacto, no podrá concederse la autorización. **PARÁGRAFO 2o.** Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos ~~o~~ y otros medios tecnológicos ~~fijos o móviles~~ para la detección de infracciones de tránsito en la infraestructura de los sistemas de transporte público, sin necesidad de autorización por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Estos sistemas podrán ubicarse ~~en (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~~	embargo, se traslada al artículo 2 de la Ley 1843 de 2017 por razones de coherencia normativa, ya que allí se regulan los criterios técnicos de instalación y operación de los sistemas. Asimismo, se mantiene la consecuencia jurídica de la omisión en la calibración: la invalidez de los comparendos impuestos y su anulación de oficio por parte de la autoridad de tránsito. Esta medida busca garantizar la confiabilidad técnica de los sistemas y reforzar la legalidad del procedimiento sancionatorio. En el texto propuesto para segundo debate se reemplaza el primer parágrafo del artículo 2 de la Ley 1843 de 2017 —no numerado en el texto vigente ni en el aprobado en primer debate— por una formulación más completa y precisa que regula expresamente la vigencia, renovación y condiciones para el otorgamiento de nuevas autorizaciones. Se establece, en primer lugar, que la autorización tendrá una vigencia de hasta cinco años, en lugar de hablar simplemente de "duración", con el fin de precisar que se trata de un límite máximo y no de un plazo único o uniforme para todos los casos. Asimismo, se crea un régimen de renovación condicionado: la autorización podrá renovarse por periodos iguales siempre que se justifique y que tanto la solicitud como la decisión se produzcan antes del vencimiento del acto vigente. De lo contrario, se exigirá una nueva solicitud, descartando cualquier forma de prórroga automática. Finalmente, se introduce un requisito sustantivo para la renovación o para una nueva solicitud respecto de un mismo punto de control previamente autorizado: acreditar el impacto positivo del sistema en la seguridad vial, mediante información verificable que incluya datos comparativos sobre periodos equivalentes antes y después de su instalación. Dichos datos podrán referirse a la reducción de siniestros, infracciones, víctimas u otros indicadores objetivos de mejora en la seguridad vial. La falta de acreditación de este impacto impide la renovación o el otorgamiento de la autorización.

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.** Las sanciones derivadas de las infracciones detectadas a través de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico solo serán aplicables si dichos sistemas permiten la identificación plena y precisa del conductor. Las autoridades y responsables de la operación de estos sistemas deberán garantizar su adecuación técnica para cumplir esta condición.	~~sistemas de transporte público, sin que se requiera autorización por parte del Gobierno Nacional. Estos sistemas se orientarán~~ Dichos sistemas estarán destinados 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.~~ al control de la obstrucción de carriles preferenciales y de la invasión de carriles exclusivos de los sistemas de transporte público. Las zonas vigiladas deberán estar debidamente señalizadas, y en el caso de los sistemas instalados a bordo de los vehículos, deberá garantizarse su identificación visible para que los conductores que estén sujetos a su control puedan reconocerlos. Los recursos que obtenga la entidad territorial por la imposición de sanciones derivadas de estas infracciones podrán destinarse, hasta en un 60%, a la financiación de la operación del respectivo sistema de transporte público. **PARÁGRAFO 3o.** ~~Las~~ La expedición de comparendos y la imposición de sanciones ~~derivadas de las~~ por infracciones detectadas a través de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones ~~o control del tráfico~~ de tránsito solo ~~serán aplicables~~ procederán si ~~dichos sistemas~~ estos permiten la identificación plena y precisa del conductor infractor. Las autoridades y de tránsito y los responsables de la operación de ~~estos~~ dichos sistemas deberán garantizar ~~su adecuación técnica que estén técnicamente adecuados~~ para cumplir esta condición.	Estas modificaciones tienen como finalidad fortalecer el control institucional sobre la permanencia de los sistemas, garantizar que su continuidad esté justificada en criterios de eficacia en seguridad vial, y prevenir la inercia administrativa en su autorización. Adicionalmente, se asigna la numeración "parágrafo 1" al primero de los parágrafos del artículo, en coherencia con la estructura del resto del articulado. En lo que respecta al parágrafo 2, en el texto propuesto para segundo debate se mantiene la habilitación a las autoridades de tránsito para instalar o habilitar sistemas tecnológicos en la infraestructura de los sistemas de transporte público sin necesidad de autorización nacional, pero se introducen varios ajustes relevantes en redacción, alcance y precisión normativa. En primer lugar, se reemplaza la fórmula "fijos o móviles" por una referencia directa a su posible ubicación "en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, en las estaciones o a bordo de la flota vehicular", eliminando la enumeración entre paréntesis y mejorando la fluidez del texto. También se precisa que la exención de autorización aplica frente a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en lugar de la fórmula genérica "Gobierno Nacional", para reforzar la coherencia con el régimen general previsto en el artículo. En segundo lugar, se sustituye la expresión "detección de infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte" por "detección de infracciones de tránsito en la infraestructura de los sistemas de transporte público", para unificar la terminología y delimitar mejor el ámbito de aplicación de la norma. En tercer lugar, se incorpora una redacción más precisa sobre la finalidad de los sistemas, estableciendo que estarán destinados "exclusivamente al control de la obstrucción de carriles preferenciales y de la invasión de carriles exclusivos", en lugar de la fórmula "orientados principalmente a controlar", lo que refuerza el carácter restrictivo de esta excepción frente al régimen general de autorización. Además, se mejora la disposición sobre señalización obligatoria, incorporando una

		regla específica para los sistemas instalados a bordo de los vehículos: se exige su identificación visible para que los conductores que estén sujetos a su control puedan reconocerlos. Esta previsión fortalece el derecho a la información de los ciudadanos y la legitimidad del ejercicio del poder sancionador. Por último, se conserva la posibilidad de que hasta el 60% de los recursos recaudados por sanciones derivadas de estas infracciones se destinen a la financiación de la operación del sistema de transporte público, con un ajuste menor en la redacción para simplificar la frase sin alterar su sentido. En el parágrafo 3 no se introduce un cambio sustancial respecto del texto aprobado en primer debate, pero se ajusta la redacción para mejorar su precisión técnica, claridad jurídica y coherencia normativa, en armonía con el resto del articulado del proyecto.
ARTÍCULO 5. SUSPENSIÓN DE MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES O CONTROL DEL TRÁFICO POR INCUMPLIMIENTO DE CRITERIOS TÉCNICOS. Modifíquese el artículo 3 de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así: **ARTÍCULO 3o. AUTORIDAD COMPETENTE PARA LA VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS TÉCNICOS.** La Superintendencia de Transporte tendrá la función de adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En caso de encontrar posibles incumplimientos, ordenará la suspensión preventiva de la operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico, mientras se adelanta la investigación correspondiente. Si al término de la investigación se confirma el incumplimiento, la suspensión se mantendrá hasta que los sistemas	**ARTÍCULO 5. SUSPENSIÓN DE MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES O CONTROL DEL TRÁFICO POR INCUMPLIMIENTO DE CRITERIOS TÉCNICOS.** Modifíquese el artículo 3 de la ley Ley 1843 de 2017, el cual quedará así: **ARTÍCULO 3o.** ~~AUTORIDAD COMPETENTE PARA LA~~ **VERIFICACIÓN** ~~DEL CUMPLIMIENTO~~ **DE** ~~LOS~~ **CRITERIOS TÉCNICOS,** FUNCIONAMIENTO Y CALIBRACIÓN DE SISTEMAS DE DETECCIÓN DE INFRACCIONES. La Superintendencia de Transporte tendrá la función de adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. ~~En caso de encontrar posibles incumplimientos, ordenará la suspensión preventiva de la operación~~ para la instalación y funcionamiento de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones ~~o control del tráfico~~, de tránsito, así como de constatar que estos hayan sido calibrados dentro del plazo legalmente establecido y conforme con	En el texto propuesto para segundo debate se modifica el artículo 5 del proyecto de ley, que a su vez sustituye el artículo 3 de la Ley 1843 de 2017, con el fin de ampliar su alcance normativo, mejorar su precisión técnica y reforzar el control institucional sobre los sistemas tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito. En primer lugar, se modifica el título del artículo reformado, que pasa de ser "Autoridad competente para la verificación del cumplimiento de los criterios técnicos" a "Verificación de criterios técnicos, funcionamiento y calibración de sistemas de detección de infracciones". Esta modificación refleja de manera más completa el contenido del artículo e incorpora explícitamente los dos nuevos elementos objeto de verificación: el funcionamiento de los sistemas y su calibración periódica. En segundo lugar, se amplía el ámbito de verificación a cargo de la Superintendencia de Transporte. Mientras que el texto aprobado en primer debate se limitaba a señalar la función de verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en

cumplan con los criterios técnicos definidos.	los requisitos técnicos previstos en la normativa aplicable. En caso de encontrar posibles incumplimientos, ordenará la suspensión preventiva de la operación del sistema respectivo, mientras se adelanta la investigación correspondiente. Si al término de la investigación se confirma el incumplimiento, la suspensión se mantendrá hasta que ~~los sistemas cumplan con los criterios técnicos definidos~~ se acredite el cumplimiento de los requisitos técnicos y de calibración correspondientes.	el texto propuesto para segundo debate se hace explícito que tales criterios corresponden a la instalación y funcionamiento de los sistemas, y se incorpora además la función de constatar que los dispositivos hayan sido calibrados dentro del plazo legalmente establecido, y conforme con los requisitos técnicos previstos en la normativa aplicable. Este cambio fortalece la capacidad de supervisión técnica de la Superintendencia e incorpora de manera expresa el nuevo régimen de calibración adoptado en el artículo 4 del proyecto de ley. En tercer lugar, se reformula la parte final del artículo para dividir su contenido en dos incisos y hacer más clara su aplicación. En lugar de referirse de forma general a "los sistemas", como en el texto aprobado en primer debate, el nuevo texto establece que la suspensión preventiva se aplicará al "sistema respectivo", lo que permite una interpretación más precisa y evita confusiones sobre su alcance. Asimismo, se aclara que la suspensión se mantendrá hasta que se acredite el cumplimiento de los criterios técnicos y de los requisitos de calibración aplicables, reforzando las condiciones necesarias para la reactivación del sistema.
ARTÍCULO 6. PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN DE COMPARENDOS POR INFRACCIONES DETECTADAS MEDIANTE AYUDAS TECNOLÓGICAS. Modifíquese el artículo 8° de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así: **ARTÍCULO 8o.** Ante la presunta comisión de una infracción detectada mediante ayudas tecnológicas la autoridad de tránsito deberá realizar el siguiente procedimiento: El envío de la orden de comparendo se hará por correo certificado y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad. Se remitirá copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público.	**ARTÍCULO 6.** ~~PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN DE COMPARENDOS POR INFRACCIONES DETECTADAS MEDIANTE AYUDAS TECNOLÓGICAS.~~ ~~Modifíquese el artículo 8° de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así:~~ ~~ARTÍCULO 8o. Ante la presunta comisión de una infracción detectada mediante ayudas tecnológicas la autoridad de tránsito deberá realizar el siguiente procedimiento:~~ ~~El envío de la orden de comparendo se hará por correo certificado y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad. Se remitirá copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público.~~	Se modifica el título del artículo 6 del proyecto de ley, que pasa de denominarse "Procedimiento de notificación de comparendos por infracciones detectadas mediante ayudas tecnológicas" a "Procedimiento para la expedición de la orden de comparendo, su notificación y comparecencia por infracciones detectadas mediante medios tecnológicos". Este nuevo título refleja con mayor precisión el alcance integral del artículo, que ya no se limita a la notificación sino que abarca todas las etapas del procedimiento sancionatorio: desde la recepción y validación de la información generada por los sistemas tecnológicos, hasta la comparecencia del presunto infractor. Se modifica integralmente el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017 con el propósito de establecer un procedimiento más riguroso, garantista y técnicamente definido para la expedición de la orden de comparendo, su notificación y la comparecencia del presunto infractor en los casos de

En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), la autoridad deberá efectuar la notificación de la orden de comparendo, conforme a lo establecido en los artículos 291 a 297 del Código General del Proceso, en concordancia con lo dispuesto en el Capítulo V del Título III de la Ley 1437 de 2011. El incumplimiento de este procedimiento de notificación dará lugar a la nulidad del comparendo, por vulneración al derecho fundamental al debido proceso; la cual deberá ser declarada con la simple solicitud del peticionario afectado. Una vez la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial valide la infracción detectada con ayudas tecnológicas y logre la plena identificación del infractor se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito. **PARÁGRAFO 1°.** 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 2°.** Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información: **a)** Dirección de notificación; **b)** Número telefónico de contacto;	~~En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), la autoridad deberá efectuar la notificación de la orden de comparendo, conforme a lo establecido en los artículos 291 a 297 del Código General del Proceso, en concordancia con lo dispuesto en el Capítulo V del Título III de la Ley 1437 de 2011. El incumplimiento de este procedimiento de notificación dará lugar a la nulidad del comparendo, por vulneración al derecho fundamental al debido proceso; la cual deberá ser declarada con la simple solicitud del peticionario afectado.~~ ~~Una vez la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial valide la infracción detectada con ayudas tecnológicas y logre la plena identificación del infractor se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito.~~ ~~**PARÁGRAFO 1°.** 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 2°.** Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información:~~ ~~a) Dirección de notificación;~~ ~~b) Número telefónico de contacto;~~	infracciones detectadas mediante medios tecnológicos. La nueva redacción organiza el procedimiento en etapas claramente diferenciadas: verificación previa de la infracción, expedición de la orden de comparendo, notificación efectiva y comparecencia. Esta nueva estructura busca dotar de mayor coherencia y sistematicidad al artículo, al tiempo que refuerza el respeto por el debido proceso y brinda mayor seguridad jurídica a los ciudadanos. Se incorpora una fase de verificación previa, a cargo de la autoridad de tránsito, antes de la expedición de la orden de comparendo. Esta etapa exige la revisión de seis condiciones mínimas: que la conducta captada por el sistema constituya efectivamente una infracción de tránsito; que no exista duda razonable sobre su ocurrencia; que, tratándose de infracciones por exceso de velocidad, la velocidad registrada supere en al menos cinco (5) kilómetros por hora el límite máximo permitido, como medida de garantía frente a posibles imprecisiones técnicas de los dispositivos de medición; que el sistema tecnológico utilizado cuente con autorización vigente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) a la fecha de la infracción; que el dispositivo utilizado haya sido calibrado dentro de los seis (6) meses anteriores a dicha fecha, conforme con los requisitos técnicos previstos en la normativa vigente; y que el presunto infractor esté plenamente identificado, salvo en los casos de infracciones previstas en los literales a) y b) del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, relativas a la falta de adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y a la omisión en la realización de la revisión tecnicomecánica en los plazos establecidos por la ley. La inclusión de estos requisitos busca evitar la expedición de órdenes de comparendo fundadas en evidencia ambigua, en registros obtenidos con equipos no autorizados o mal calibrados, en mediciones técnicamente dudosas o en casos donde no haya claridad suficiente sobre la responsabilidad del infractor, garantizando así la legalidad y validez del acto administrativo.

c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte. **PARÁGRAFO 3°.** 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.	~~c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.~~ ~~**PARÁGRAFO 3°.** 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.~~ **PROCEDIMIENTO PARA LA EXPEDICIÓN DE LA ORDEN DE COMPARENDO, SU NOTIFICACIÓN Y COMPARECENCIA POR INFRACCIONES DETECTADAS MEDIANTE MEDIOS TECNOLÓGICOS.** Modifíquese el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así: **ARTÍCULO 8o. PROCEDIMIENTO PARA LA EXPEDICIÓN DE LA ORDEN DE COMPARENDO, SU NOTIFICACIÓN Y COMPARECENCIA POR INFRACCIONES DETECTADAS MEDIANTE MEDIOS TECNOLÓGICOS.** Ante la presunta comisión de una infracción detectada mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, la autoridad de tránsito deberá aplicar el siguiente procedimiento: **1.** La información generada por el sistema tecnológico deberá ser remitida a la autoridad de tránsito competente para que esta proceda con su revisión y validación. **2.** La orden de comparendo solo podrá ser expedida y notificada una vez verificado lo siguiente: **a)** Que la conducta detectada constituye una infracción a las normas de tránsito.	Se redefine el procedimiento de notificación para garantizar que el destinatario reciba efectivamente la orden de comparendo. Se establece que el envío deberá realizarse por correo certificado o correo electrónico certificado, utilizando la información registrada en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), y que la notificación solo se entenderá surtida cuando exista constancia de su recepción efectiva. En caso de no lograrse dicha recepción, se deberá aplicar el procedimiento de notificación personal y, si esta no es posible, la notificación por aviso, conforme a lo previsto en la Ley 1437 de 2011 (CPACA). En consecuencia, se elimina la referencia al Código General del Proceso (CGP) incluida en el texto aprobado en primer debate, dado que se trata de un acto administrativo sujeto al régimen de notificaciones del procedimiento administrativo general. Esta precisión fortalece la coherencia normativa y asegura el respeto de las garantías propias del procedimiento sancionatorio administrativo. Se amplía y precisa la consecuencia jurídica derivada del incumplimiento de los requisitos establecidos para la expedición y notificación de la orden de comparendo. Mientras el texto aprobado en primer debate señalaba la nulidad del comparendo únicamente por irregularidades en la notificación, el nuevo texto dispone que dicha nulidad se extiende también al incumplimiento de los requisitos previos para su expedición y afecta, además, a las actuaciones administrativas posteriores, incluyendo la imposición de la sanción y el procedimiento de cobro coactivo. Asimismo, se aclara que la nulidad podrá ser declarada tanto de oficio como a petición de parte. Esta formulación más robusta refuerza la garantía del debido proceso, previene posibles abusos administrativos y otorga al ciudadano un mecanismo claro y eficaz de defensa. Se mantiene el principio de *in dubio pro administrado*, pero se modifica su formulación para integrar su aplicación dentro del procedimiento de verificación previo a la expedición de la orden de comparendo y extenderla a las actuaciones posteriores. En la nueva redacción, se

	b) Que no exista duda razonable sobre la comisión de la infracción. Cuando la evidencia capturada por los sistemas tecnológicos presente superposición, coexistencia de vehículos u otros elementos que impidan una interpretación inequívoca de los hechos, no se expedirá la orden de comparendo. En todo caso, deberá aplicarse el principio de *in dubio pro administrado*, garantizando la presunción de inocencia del presunto infractor. **c)** Que, en caso de tratarse de una infracción por exceso de velocidad, la velocidad registrada supere el límite máximo permitido en un margen no inferior a cinco kilómetros por hora (5 Km/h), como medida de garantía frente a posibles imprecisiones técnicas de los dispositivos de medición. Si la velocidad detectada se encuentra dentro de dicho margen, no se expedirá la orden de comparendo. **d)** Que el sistema automático, semiautomático u otro medio tecnológico utilizado para la detección de la infracción cuente con autorización vigente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV para su instalación y funcionamiento, y que dicha autorización no se encuentre vencida, suspendida ni revocada a la fecha de la infracción. **e)** Que el dispositivo utilizado para la detección de la infracción haya sido calibrado dentro de los seis (6) meses anteriores a la fecha de su comisión, conforme con los requisitos técnicos previstos en la normativa vigente. **f)** Que el presunto infractor esté plenamente identificado; salvo en los casos de infracciones previstas en los literales a) y b) del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, relativas a la falta de adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y a la omisión en la realización de la revisión tecnicomecánica en los plazos establecidos por la ley. **3.** Cumplido lo anterior, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes, la autoridad de tránsito expedirá y enviará copia de la	elimina la referencia específica al artículo 129 de la Ley 769 de 2002, con el fin de precisar que el principio se debe aplicar en todos los casos en que se presenten elementos de duda razonable, tanto en la etapa de verificación como en las actuaciones administrativas posteriores. Se conserva la obligación de los propietarios de vehículos de mantener actualizada su información de contacto en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), así como la exigencia de incluir, como mínimo, la dirección de notificación, el número telefónico y el correo electrónico. También se mantiene la facultad del Ministerio de Transporte para establecer otros datos mediante reglamentación. La modificación incorpora, además, el deber de los organismos de tránsito de reportar de forma inmediata y completa al RUNT cualquier actualización realizada por los propietarios ante dichas entidades, en cumplimiento del deber de coordinación obligatoria previsto en el artículo 8 del Código Nacional de Tránsito. Estas disposiciones se reorganizan dentro del artículo con un criterio sistemático, sin alterar su contenido sustancial, a fin de facilitar su comprensión y reforzar su conexión con el procedimiento de notificación. Se conserva la autorización para que los organismos de tránsito celebren contratos o convenios con entidades públicas o privadas con el fin de aplicar los principios de celeridad y eficiencia en el recaudo y cobro de las multas. La modificación precisa que esta facultad se refiere expresamente a las multas impuestas por infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, y reubica esta disposición como parágrafo final del artículo, con el fin de organizar de manera más sistemática los contenidos normativos. Esta precisión mejora la coherencia interna del artículo sin alterar el alcance sustantivo de la norma.

	orden de comparendo, junto con los correspondientes soportes, tanto al presunto infractor como a la empresa a la cual se encuentre vinculado el vehículo, en caso de tratarse de un vehículo de servicio público. El envío se realizará por correo certificado o por correo electrónico certificado, utilizando la información de contacto registrada en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). La orden de comparendo se entenderá notificada únicamente cuando exista constancia de su recepción efectiva por parte del destinatario. Si no se logra la recepción efectiva de la orden de comparendo mediante los medios señalados, la autoridad de tránsito deberá adelantar el procedimiento de notificación personal conforme a lo previsto en la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo). Si dicha notificación personal no puede realizarse, se deberá efectuar la notificación por aviso, de acuerdo con la misma ley. **4.** Surtida la notificación de la orden de comparendo, el presunto infractor deberá presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes, con el fin de dar inicio al proceso contravencional, conforme a lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre. **PARÁGRAFO 1o.** El incumplimiento de cualquiera de los requisitos previstos en el presente artículo para la expedición o notificación de la orden de comparendo constituye causal de nulidad por vulneración del debido proceso y dará lugar, de oficio o a petición de parte, a la declaratoria de nulidad del comparendo y las actuaciones administrativas subsiguientes, incluidas la imposición de la sanción y el procedimiento de cobro coactivo correspondiente. **PARÁGRAFO 2o.** El principio de *in dubio pro administrado* deberá aplicarse no solo durante la etapa de verificación previa a la expedición de la orden de comparendo,	

	sino también en todas las etapas posteriores del proceso contravencional. **PARÁGRAFO 3o.** En todo caso, será responsabilidad de los propietarios de vehículos mantener actualizada su información de contacto en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Dicha actualización deberá incluir, como mínimo, los siguientes datos: **a)** Dirección de notificación; **b)** Número telefónico de contacto; **c)** Correo electrónico. El Ministerio de Transporte podrá establecer, mediante reglamentación, otros datos obligatorios. Cuando los propietarios realicen la actualización de su información ante un organismo de tránsito, este deberá reportarla de manera inmediata y completa al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en cumplimiento del deber de coordinación obligatoria previsto en el artículo 8 del Código Nacional de Tránsito Terrestre. **PARÁGRAFO 4o.** Los organismos de tránsito podrán celebrar contratos o convenios con entidades públicas o privadas con el fin de aplicar los principios de celeridad y eficiencia en el recaudo y cobro de las multas impuestas por infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos.	
ARTÍCULO 7. MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES O CONTROL DEL TRÁFICO Y MEDIDAS ANTIEVASIÓN. Adiciónese un parágrafo al artículo 10 de la ley 2161 de 2021, el cual quedará así: **PARÁGRAFO 1°.** Las sanciones derivadas de las infracciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico, con ocasión del incumplimiento de las obligaciones establecidas en los literales c, d y e del presente artículo, solo	**ARTÍCULO 7. MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES ~~O CONTROL DEL TRÁFICO~~ DE TRÁNSITO Y MEDIDAS ANTIEVASIÓN.** Adiciónese un parágrafo al artículo 10 de la ley 2161 de 2021, el cual quedará así: **PARÁGRAFO ~~1°~~.** ~~Las~~ Con excepción de las conductas previstas en los literales a) y b) del presente artículo, relativas a la falta de adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y a la omisión en la realización de la revisión tecnicomecánica en los plazos establecidos por la ley, la expedición de	Se modifica el título del artículo 7 del proyecto, que pasa de denominarse "Medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y medidas antievasión" a "Medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito y medidas antievasión", con el fin de alinear su redacción con el lenguaje empleado en el resto del proyecto y precisar su contenido. En el contenido normativo, se ajusta la redacción del parágrafo aprobado en primer debate, con el fin de delimitar con mayor claridad el alcance de la regla según la cual las sanciones solo son procedentes

serán procedentes y se aplicarán si se logra la identificación plena y precisa del conductor. Las autoridades y responsables de la operación de estos sistemas deberán adecuarlos técnicamente para garantizar el cumplimiento de esta condición. **PARÁGRAFO 2°.** No habrá lugar a la imposición de comparendo por exceder el límite de velocidad permitido cuando la velocidad detectada por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito se encuentre dentro del margen de error de estos, el cual será de al menos cinco (5) kilómetros por hora por encima del máximo permitido. En estos casos, la autoridad de tránsito deberá excluir de plano la infracción detectada. **PARÁGRAFO 3°.** Los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos utilizados para la detección de infracciones de tránsito deberán ser objeto de calibración técnica certificada cada seis (6) meses, conforme con los lineamientos establecidos por la normatividad metrológica vigente. En caso de no haberse realizado la calibración en el término señalado, se considerara que el dispositivo no cumple con los requisitos de validez técnica y jurídica para la detección de infracciones, por lo cual los comparendos que se impongan con fundamento en tales dispositivos carecerán de validez y deberán ser anulados de oficio por la autoridad de tránsito correspondiente.	comparendos y la imposición de sanciones ~~derivadas de~~ por las ~~infracciones~~ demás conductas, cuando sean detectadas ~~por los~~ mediante sistemas automáticos, semiautomáticos ~~y~~ u otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, ~~o control del tráfico, con ocasión del incumplimiento de las obligaciones establecidas en los literales c, d y e del presente artículo,~~ solo ~~serán procedentes y se aplicarán~~ procederán si se logra la identificación plena y precisa del conductor infractor. Las autoridades ~~y~~ competentes y los responsables de la operación de estos sistemas deberán adecuarlos técnicamente para garantizar el cumplimiento de esta condición. ~~**PARÁGRAFO 2°.** No habrá lugar a la imposición de comparendo por exceder el límite de velocidad permitido cuando la velocidad detectada por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito se encuentre dentro del margen de error de estos, el cual será de al menos cinco (5) kilómetros por hora por encima del máximo permitido. En estos casos, la autoridad de tránsito deberá excluir de plano la infracción detectada.~~ ~~**PARÁGRAFO 3°.** Los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos utilizados para la detección de infracciones de tránsito deberán ser objeto de calibración técnica certificada cada seis (6) meses, conforme con los lineamientos establecidos por la normatividad metrológica vigente.~~ ~~En caso de no haberse realizado la calibración en el término señalado, se considerara que el dispositivo no cumple con los requisitos de validez técnica y jurídica para la detección de infracciones, por lo cual los comparendos que se impongan con fundamento en tales dispositivos carecerán de validez y deberán ser anulados de oficio por la autoridad de tránsito correspondiente.~~	si se logra la identificación plena y precisa del conductor infractor. Mientras que el texto aprobado en primer debate restringía esta regla a las infracciones previstas en los literales c), d) y e) del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, la nueva redacción adopta una fórmula inversa: extiende la exigencia a todas las infracciones previstas en dicho artículo, salvo las contenidas en los literales a) y b), relativas a la falta de adquisición del SOAT y a la omisión en la revisión tecnicomecánica. Esta reformulación busca dejar en claro que la excepción solo se aplica en esos dos casos, y que en los demás es obligatoria la identificación del conductor para que proceda la sanción. En el texto propuesto para segundo debate se suprimen los parágrafos 2° y 3° que habían sido adicionados al artículo 10 de la Ley 2161 de 2021 en el primer debate. Sin embargo, su contenido no se elimina, sino que se traslada a otros artículos del proyecto para una mejor sistematización normativa. El parágrafo relativo al margen de tolerancia para infracciones por exceso de velocidad se incorpora como una condición previa para la expedición de la orden de comparendo en el artículo 6 del proyecto (nuevo artículo 8 de la Ley 1843 de 2017), mientras que el parágrafo sobre la calibración técnica semestral de los sistemas se traslada al artículo 4 (nuevo artículo 2 de la Ley 1843 de 2017), en el cual se regulan de manera integral los criterios para su instalación y funcionamiento. Esta reubicación no solo evita la dispersión normativa, sino que ubica cada disposición en el contexto funcional que le corresponde: el control técnico de los dispositivos se incorpora en la norma que regula su instalación y operación, y las garantías frente a su uso sancionatorio en la norma que define el procedimiento para la expedición de la orden de comparendo. De este modo, se refuerza la coherencia sistemática del proyecto.
ARTÍCULO 8. RESTRICCIÓN DE LA INSTALACIÓN DE SISTEMAS DE DETECCIÓN EN BIENES PÚBLICOS O DE USO PÚBLICO. Cuando los sistemas	**ARTÍCULO 8. RESTRICCIÓN DE LA INSTALACIÓN DE SISTEMAS DE DETECCIÓN EN BIENES PÚBLICOS O DE USO PÚBLICO.** Cuando los sistemas	Se mantiene la estructura general del artículo aprobado en primer debate, pero se introduce una nueva formulación para regular de manera más detallada y

automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico estén a cargo de particulares, su instalación no podrá realizarse en bienes públicos o de uso público. En caso de instalación en bienes privados, deberá mediar el pago previo correspondiente de aquello que por derecho de servidumbre o arrendamiento deban pagar.	automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones ~~o control del tráfico~~ de tránsito estén a cargo de particulares, su instalación no podrá realizarse en bienes públicos o de uso público. ~~En caso de instalación en bienes privados, deberá mediar el pago previo correspondiente de aquello que por derecho de servidumbre o arrendamiento deban pagar.~~ En todo caso, para la instalación del medio tecnológico en bienes privados, deberá existir un acuerdo previo entre el particular responsable del sistema y el propietario del bien, quien no estará obligado a aceptar dicha instalación y deberá manifestar su consentimiento de manera expresa e inequívoca en el contrato correspondiente, el cual podrá incluir las condiciones, contraprestaciones u obligaciones que acuerden las partes.	garantista las condiciones bajo las cuales los particulares pueden instalar sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito en bienes de propiedad privada. En primer lugar, se conserva la prohibición expresa de que los sistemas a cargo de particulares se instalen en bienes públicos o de uso público. Esta restricción busca evitar la apropiación indebida del espacio público con fines sancionatorios o recaudatorios privados, y reafirma el carácter excepcional de la participación de particulares en la operación de estos sistemas. Finalmente, se armoniza la terminología con la empleada en el resto del proyecto, al eliminar la expresión "control del tráfico" y referirse de forma precisa a la "detección de infracciones de tránsito".
ARTÍCULO 9. Condonación de intereses. Las entidades territoriales implementarán, en el plazo de 12 meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, un régimen de condonación aplicable a los intereses de la deuda. Este régimen incluirá la condonación total de los intereses acumulados en dichas sanciones, siempre y cuando el infractor pague el capital total de la multa mediante acuerdo de pago. Lo anterior, sin perjuicio de los descuentos o amnistías sobre la multa original dispuestas por la ley, y que en el marco de la autonomía defina la entidad territorial o municipal, incluyendo asambleas y concejos. Las condiciones de esta condonación, incluyendo descuentos y plazos de pago, serán establecidas por cada entidad territorial, tomando en cuenta sus contextos y necesidades específicas. **PARÁGRAFO.** El régimen de condonación de que trata la presente ley sólo se aplicará en los términos establecidos por cada entidad territorial por una sola vez.	~~**ARTÍCULO 9. Condonación de intereses.** Las entidades territoriales implementarán, en el plazo de 12 meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, un régimen de condonación aplicable a los intereses de la deuda.~~ ~~Este régimen incluirá la condonación total de los intereses acumulados en dichas sanciones, siempre y cuando el infractor pague el capital total de la multa mediante acuerdo de pago. Lo anterior, sin perjuicio de los descuentos o amnistías sobre la multa original dispuestas por la ley, y que en el marco de la autonomía defina la entidad territorial o municipal, incluyendo asambleas y concejos.~~ ~~Las condiciones de esta condonación, incluyendo descuentos y plazos de pago, serán establecidas por cada entidad territorial, tomando en cuenta sus contextos y necesidades específicas.~~ ~~**PARÁGRAFO.** El régimen de condonación de que trata la presente ley sólo se aplicará en los términos establecidos por cada entidad territorial por una sola vez.~~	Se elimina el artículo 9 aprobado en primer debate, que preveía un régimen de condonación de intereses, en atención a que la nueva versión del proyecto establece que las sanciones impuestas sin identificación del conductor carecen de validez jurídica. En consecuencia, esas sanciones no son susceptibles de cobro ni requieren medidas de alivio económico, sino su anulación. La eliminación evita contradicciones internas en el texto y refuerza la coherencia normativa. En segundo lugar, se reemplaza la fórmula incluida en el texto aprobado en primer debate —según la cual "deberá mediar el pago previo correspondiente de aquello que por derecho de servidumbre o arrendamiento deban pagar"— por una disposición más precisa y garantista, que exige la existencia de un acuerdo previo entre el particular responsable del sistema y el propietario del bien privado. Este acuerdo debe formalizarse mediante un contrato, en el que conste de manera expresa e inequívoca el consentimiento del propietario para la instalación del sistema, y que podrá incluir las condiciones, contraprestaciones u obligaciones que acuerden libremente las partes. La nueva redacción deja en claro que el propietario no está obligado a aceptar la instalación y

		que su voluntad es un requisito indispensable, lo que refuerza las garantías del derecho de propiedad y de la autonomía contractual. Además, al no restringirse únicamente a las figuras de servidumbre o arrendamiento, el nuevo texto permite una mayor flexibilidad en los términos contractuales, siempre que se cuente con el consentimiento informado y formal del titular del bien.
	(Artículo nuevo) **ARTÍCULO 9. ALCANCE DE LA EXIGENCIA DE IDENTIFICACIÓN PLENA DEL CONDUCTOR INFRACTOR.** Las disposiciones de la presente ley que condicionan la validez de la prueba, la expedición del comparendo o la imposición de la sanción a que los sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito permitan la identificación plena y precisa del conductor infractor, no serán aplicables cuando exista actuación directa, presencial e inmediata de una autoridad de tránsito que identifique al conductor infractor. En estos casos, los medios tecnológicos podrán ser utilizados como instrumentos de apoyo para la detección de la infracción y para el respaldo probatorio correspondiente, sin que deban, por sí mismos, permitir la identificación plena y precisa del conductor infractor.	Este artículo nuevo establece una regla de interpretación sobre el alcance de las disposiciones del proyecto que condicionan la validez de la prueba, la expedición del comparendo o la imposición de la sanción a la identificación plena y precisa del conductor infractor mediante sistemas tecnológicos. En particular, aclara que dicha exigencia no será aplicable cuando exista actuación directa, presencial e inmediata de una autoridad de tránsito que identifique al conductor infractor. En estos casos, los medios tecnológicos podrán utilizarse como herramientas de apoyo, sin que deban, por sí mismos, cumplir con la función de identificar al conductor. La finalidad de este artículo es evitar interpretaciones restrictivas o excluyentes que puedan surgir de la aplicación literal de varias disposiciones del proyecto, las cuales exigen que los sistemas tecnológicos permitan la identificación plena y precisa del conductor infractor como condición para la validez de la prueba o la procedencia del comparendo. Si bien esta exigencia es plenamente razonable en el caso de dispositivos que operan sin intervención humana directa (como cámaras de fotodetección), podría generar efectos no deseados en situaciones en las que la infracción es detectada con apoyo tecnológico, pero con intervención presencial de una autoridad de tránsito que realiza la identificación del infractor. Por ejemplo, cuando un agente de tránsito utiliza un radar portátil para detectar un exceso de velocidad y luego detiene al vehículo e impone el comparendo directamente, no tiene sentido exigir que el dispositivo tecnológico identifique por sí solo al conductor. En ese contexto, la actuación de la autoridad garantiza el cumplimiento del requisito de identificación plena, y el dispositivo cumple una función de apoyo técnico y probatoria, no sustitutiva de la función del agente. El artículo, por tanto, tiene un carácter interpretativo y delimitador, orientado a preservar la eficacia operativa de los controles presenciales realizados por las autoridades de tránsito, sin debilitar el estándar probatorio que el proyecto establece para los sistemas automatizados. Al establecer expresamente esta excepción, se evitan confusiones normativas y se garantiza la coherencia con el marco legal vigente en materia de procedimiento contravencional y funciones de los agentes de tránsito.
	(Artículo nuevo) **ARTÍCULO 10. ANULACIÓN DE SANCIONES SIN IDENTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR Y ARCHIVO DE PROCESOS DE COBRO COACTIVO.** En aplicación del principio de favorabilidad en materia sancionatoria, las sanciones impuestas por infracciones de tránsito detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos que no cuenten con la identificación plena y precisa del conductor infractor, conforme a lo dispuesto en la presente ley, carecen de validez jurídica y deberán ser anuladas de oficio por la autoridad de tránsito competente. En consecuencia, no podrán ser objeto de cobro coactivo ni de ningún otro tipo de ejecución forzada. Los procesos de cobro coactivo actualmente en curso relacionados con dichas sanciones deberán archivarse mediante acto administrativo motivado, sin necesidad de solicitud del afectado. Lo anterior se aplicará de manera inmediata a todas las sanciones impuestas con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley, siempre que no se haya verificado la plena identificación del conductor infractor y no se haya efectuado el pago de la multa.	Se adiciona un nuevo artículo que desarrolla el principio de favorabilidad en materia sancionatoria, aplicándolo a los casos en los que se impusieron sanciones sin identificación del conductor, en contravía de los requisitos establecidos por la presente ley. Se dispone su anulación de oficio, la imposibilidad de cobro y el archivo de los procesos coactivos en curso. Esta medida garantiza el debido proceso, reduce litigiosidad y refuerza la coherencia normativa, sin afectar la seguridad jurídica de los pagos ya efectuados.
ARTÍCULO 10. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	**ARTÍCULO ~~10~~ 11. VIGENCIA Y DEROGATORIAS.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	

IV. CONTENIDO Y JUSTIFICACIÓN DEL TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE

El texto propuesto para segundo debate desarrolla una regulación sobre el uso de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito en Colombia. La iniciativa parte del reconocimiento de los avances tecnológicos en materia de control vial, pero también de la necesidad de establecer condiciones técnicas, jurídicas y procedimentales claras que garanticen los derechos fundamentales de los ciudadanos frente a eventuales actuaciones sancionatorias.

En tal sentido, el proyecto establece como eje central la exigencia de identificación plena y precisa del conductor infractor como requisito indispensable para la validez de la prueba, la expedición del comparendo y la imposición de la sanción. Esta exigencia se articula con los principios constitucionales del debido proceso, la presunción de inocencia, la favorabilidad en materia sancionatoria, el *in dubio pro administrado* y la seguridad jurídica.

El texto propuesto contempla, además, criterios técnicos para la instalación y operación de los sistemas, procedimientos para su autorización y calibración, mecanismos de verificación y control institucional, y un procedimiento detallado para la expedición y notificación de los comparendos generados por estos medios. También incorpora disposiciones especiales sobre los sistemas utilizados en la infraestructura del transporte público, restricciones a la instalación en bienes públicos por parte de particulares, y mecanismos correctivos orientados a garantizar el respeto por el debido proceso y la legalidad de las sanciones impuestas con apoyo en estos sistemas.

Finalmente, se incluyen disposiciones orientadas a garantizar la aplicación del principio de favorabilidad en materia sancionatoria, mediante la anulación de comparendos sin identificación del conductor infractor y el archivo de los procesos de cobro coactivo asociados, incluso respecto de actos expedidos con anterioridad a la entrada en vigencia de la ley.

El texto propuesto para segundo debate tiene un total de once artículos:

El **ARTÍCULO 1** corresponde al objeto del proyecto. Este artículo define el objeto de la ley, que consiste en regular aspectos técnicos, operativos y procedimentales del uso de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito. La disposición establece como eje central de la regulación la exigencia de identificación plena y precisa del conductor infractor como condición necesaria para la expedición del comparendo y la imposición de la sanción.

El objeto propuesto refleja el propósito general del proyecto, orientado a garantizar que las actuaciones sancionatorias basadas en evidencia tecnológica respeten los derechos fundamentales de los ciudadanos. En particular, el artículo señala expresamente los principios que informan esta regulación: el debido proceso, la presunción de inocencia, la favorabilidad, el *in dubio pro administrado* y la seguridad jurídica. Esta formulación responde a la necesidad de armonizar el uso de tecnologías de control con los límites propios de un Estado de derecho.

El **ARTÍCULO 2** introduce una modificación en el parágrafo 2 del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) en el siguiente sentido:

TEXTO VIGENTE	MODIFICACIÓN PROPUESTA
PARÁGRAFO 2o. 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.	**PARÁGRAFO 2o.** ~~Las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor~~ Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito únicamente serán válidos como prueba de la ocurrencia de una infracción ~~de tránsito y por lo tanto~~ y darán lugar a la imposición ~~de un~~ del comparendo y de la sanción correspondiente cuando permitan la plena y precisa identificación del conductor infractor.

La modificación propuesta introduce cambios tanto formales como sustanciales. Desde el punto de vista formal, se actualiza la terminología utilizada en la disposición vigente, reemplazando la expresión "ayudas tecnológicas" por la fórmula "sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito", en armonía con el lenguaje normativo adoptado por la Ley 1843 de 2017 y por el resto del articulado del proyecto.

Desde el punto de vista sustancial, se elimina la posibilidad de que la simple identificación del vehículo sirva como fundamento probatorio para la imposición de un comparendo, y se establece que tanto la expedición del comparendo como la imposición de la sanción solo proceden cuando se cuente con la plena y precisa identificación del conductor

infractor. Esto supone un giro en el criterio de imputación de responsabilidad, al reafirmar el principio de responsabilidad personal, reconocido expresamente en el parágrafo 1° del mismo artículo 129 del Código Nacional de Tránsito[2].

Esta exigencia se entiende sin perjuicio de la excepción prevista en el artículo 9 del presente proyecto, para los casos en que exista actuación directa, presencial e inmediata de una autoridad de tránsito que identifique al conductor infractor, en los cuales los medios tecnológicos podrán emplearse como instrumentos de apoyo.

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

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

El aparte tachado fue declarado inexequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C – 530 de 2003 (Magistrado Ponente Eduardo Montealegre Lynett) y el aparte subrayado tiene exequibilidad condicionada *«en el entendido, que el propietario sólo será llamado a descargos, cuando existan elementos probatorios que permitan inferir que probablemente es el responsable de la infracción»*. La modificación propuesta por el proyecto busca precisamente eliminar toda ambigüedad sobre esta materia, exigiendo de manera clara y general la identificación del infractor como base de toda actuación sancionatoria derivada del uso de medios tecnológicos

La reforma busca corregir prácticas administrativas que han derivado en la imposición de sanciones a propietarios de vehículos sin que se haya demostrado su participación en la infracción, lo cual vulnera derechos fundamentales como el debido proceso y la presunción de inocencia. Al exigir la identificación del conductor como condición para la validez de la prueba, la disposición fortalece la legalidad de las actuaciones administrativas y contribuye a recuperar la confianza ciudadana en el uso de tecnologías para el control del tránsito.

[2] **PARÁGRAFO 1o.** Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción.

El **ARTÍCULO 3** modifica exclusivamente el inciso segundo del artículo 1 de la Ley 1843 de 2017, manteniendo intacto el inciso primero que establece el objeto de dicha ley. El inciso reformado quedará así:

TEXTO VIGENTE	MODIFICACIÓN PROPUESTA
ARTÍCULO 1o. 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 vehículo o del conductor, de que trata el parágrafo 2o del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre.	**ARTÍCULO 1o. 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~~ los dispositivos o herramientas tecnológicas ~~como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura~~ que permitan ~~con precisión~~ la plena y precisa identificación del ~~vehículo o del~~ conductor infractor, ~~de que trata~~ conforme con lo dispuesto en el parágrafo 2o del artículo 129 ~~de la Ley 769 de 2002~~ del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

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

La modificación propuesta mantiene intacto el objeto de la ley, pero ajusta la definición de qué se entiende por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, al precisar que son los que permitan la plena y precisa identificación del conductor infractor, eliminando la referencia a la identificación del vehículo.

Desde el punto de vista sustancial, la reforma redefine la noción de "sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos" para centrarla en aquellos que permitan la plena y precisa identificación del conductor infractor, en concordancia con lo previsto en el artículo 2 del proyecto que modifica el parágrafo 2º del artículo 129 del Código Nacional de Tránsito, y con la excepción ya indicada respecto del artículo 9 del presente proyecto.

Al suprimir la referencia a la identificación del vehículo, se elimina cualquier ambigüedad que pueda interpretarse como autorización para imponer sanciones basadas únicamente en la lectura de la placa, práctica que ha generado controversias y reclamaciones. Esta precisión fortalece el principio de responsabilidad personal, garantiza el respeto del debido proceso y la presunción de inocencia, y contribuye a dotar de mayor coherencia interna a la legislación vigente en la materia.

El **ARTÍCULO 4** modifica el artículo 2 de la Ley 1843 de 2017, que regula los criterios para la instalación y puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito. A continuación, se presenta el cuadro comparativo entre el texto vigente y el propuesto para segundo debate:

TEXTO VIGENTE	MODIFICACIÓN PROPUESTA
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.	**ARTÍCULO 2o. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN.** ~~Todo sistema automático, semiautomático~~ Todos los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de ~~presuntas~~ infracciones ~~al~~ de tránsito que se ~~pretenda~~ pretendan instalar, ~~deberá~~ deberán cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación ~~establezca~~ establezcan el Ministerio de Transporte ~~en conjunto con~~ y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. ~~Los~~ Para su instalación y operación los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos ~~que se pretendan instalar~~ para la detección de infracciones de tránsito, deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, ~~la cual se otorgará de acuerdo~~ conforme con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte ~~y la Agencia Nacional de Seguridad Vial~~ en conjunto con dicha entidad. La expedición de comparendos y la imposición de sanciones derivadas de infracciones detectadas por estos sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos solo será procedente si el sistema cuenta con autorización vigente expedida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En caso de vencimiento, suspensión o inexistencia de dicha autorización, no podrá expedirse el comparendo ni imponerse la sanción correspondiente. La autoridad de tránsito deberá informar al presunto infractor, dentro del acto de notificación del comparendo, la identificación del acto administrativo mediante el cual fue autorizada la instalación y operación del sistema, así como el periodo de vigencia de dicha autorización. Los dispositivos o medios tecnológicos utilizados para la detección de infracciones de tránsito, fijos o móviles, vinculados a medición de velocidad, deberán ser objeto de calibración técnica certificada cada seis (6) meses, conforme con los lineamientos establecidos por la normativa metrológica vigente. En caso de no haberse realizado la calibración en el término señalado, se considerará que el dispositivo no cumple con los requisitos de validez técnica y jurídica para la detección de infracciones, por lo cual los comparendos que se impongan con fundamento en tales dispositivos carecerán de validez y deberán ser anulados de oficio por la autoridad de tránsito correspondiente.
PARÁGRAFO. 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** ~~1o~~. Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de ~~presuntas~~ infracciones ~~al~~ de tránsito, tendrá una ~~duración~~ vigencia de hasta cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento. La autorización podrá ser renovada por periodos iguales al inicialmente concedido, las veces que sea necesario, siempre que se encuentre justificada. La solicitud, el trámite y la decisión sobre la renovación deberán efectuarse antes del vencimiento de la autorización vigente. Vencido este plazo sin haberse solicitado y decidido la renovación, no podrá prorrogarse la autorización, y deberá tramitarse una nueva solicitud. Para efectos de la renovación de una autorización vigente, o de una nueva solicitud posterior al vencimiento de una autorización no renovada a tiempo, relativa a la instalación y operación de sistemas en un mismo punto de control previamente autorizado, la entidad solicitante deberá acreditar, con base en información verificable, el impacto positivo del sistema en la seguridad vial. Esta evaluación deberá incluir datos comparativos, obtenidos a partir de un análisis del comportamiento vial en el mismo punto durante periodos equivalentes antes y después de la instalación del sistema, que evidencien la reducción de siniestros, infracciones, víctimas u otros indicadores objetivos de mejora en la seguridad vial. En caso de no acreditarse dicho impacto, no podrá concederse la autorización.
PARÁGRAFO 2o. 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 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 2o.** Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos ~~u~~ y otros medios tecnológicos~~, fijos o móviles~~ para la detección de infracciones de tránsito en la infraestructura de los sistemas de transporte. ~~(i)~~ público, sin necesidad de autorización por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Estos sistemas podrán ubicarse 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~~ Dichos sistemas estarán destinados exclusivamente al control de la obstrucción de carriles preferenciales y de la invasión de carriles ~~exclusivos o~~ preferenciales y de la invasión de carriles exclusivos de los sistemas de transporte público, ~~y en todo caso se deberán señalizar las~~ Las zonas vigiladas deberán estar debidamente señalizadas, y, en el caso de los sistemas instalados a bordo de los vehículos, deberá garantizarse su identificación visible para

	que los conductores que estén sujetos a su control puedan reconocerlos. ~~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.~~ Los recursos que obtenga la entidad territorial por la imposición de sanciones derivadas de estas infracciones podrán destinarse, hasta en un 60%, a la financiación de la operación del respectivo sistema de transporte público. **PARÁGRAFO 3o.** La expedición de comparendos y la imposición de sanciones por infracciones detectadas a través de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito solo procederán si estos permiten la identificación plena y precisa del conductor infractor. Las autoridades de tránsito y los responsables de la operación de dichos sistemas deberán garantizar que estén técnicamente adecuados para cumplir esta condición.
PARÁGRAFO TRANSITORIO. La autorización de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial entrará a operar en un plazo de ciento ochenta (180) días, contados a partir de la entrada en vigencia del presente decreto ley. Las solicitudes de autorización que se presenten durante el período de transición serán tramitadas por el Ministerio de Transporte, hasta su culminación, bajo la normativa vigente al momento de su radicación.	~~**PARÁGRAFO TRANSITORIO.** La autorización de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial entrará a operar en un plazo de ciento ochenta (180) días, contados a partir de la entrada en vigencia del presente decreto ley.~~ ~~Las solicitudes de autorización que se presenten durante el período de transición serán tramitadas por el Ministerio de Transporte, hasta su culminación, bajo la normativa vigente al momento de su radicación.~~

El texto vigente establece que todo sistema debe cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial fijados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial y que su instalación requiere autorización previa de esta última, otorgada conforme a la reglamentación conjunta de ambas entidades. Adicionalmente, incluye un parágrafo sin numeración que fija una duración uniforme de cinco años para las autorizaciones y un parágrafo 2 que permite instalar sistemas en infraestructura de transporte público sin autorización nacional, permitiendo destinar hasta el 60 % de los recursos obtenidos por dichas sanciones a la financiación de la operación del respectivo sistema de transporte público. También contiene un parágrafo transitorio que reguló la entrada en operación del régimen de autorizaciones.

La propuesta para segundo debate introduce cambios amplios y sustanciales. Se sustituye la fórmula "presuntas infracciones al tránsito" por "infracciones de tránsito", en armonía con el lenguaje del resto del proyecto y para unificar la terminología. Se mantiene la corresponsabilidad del Ministerio de Transporte y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en la definición de los criterios técnicos, reforzando la claridad de la norma. Se conserva que la autorización para la instalación corresponde a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, pero se ajusta la redacción y se incorpora una condición de validez inédita: tanto la expedición de comparendos como la imposición de sanciones solo proceden si el sistema cuenta con autorización vigente; en caso de vencimiento, suspensión o inexistencia de autorización, se prohíbe realizar cualquiera de estas actuaciones. Además, se impone a la autoridad de tránsito la obligación de informar, en el acto de notificación del comparendo, el número y vigencia del acto administrativo de autorización. También se añade un inciso que obliga a la calibración técnica certificada cada seis meses de los sistemas de medición de velocidad, fijos o móviles, conforme a la normativa metrológica vigente, cuya omisión invalida los comparendos y obliga a su anulación de oficio, reforzando la fiabilidad técnica y jurídica de las pruebas.

En el parágrafo 1 se sustituye el texto vigente por una formulación más completa y precisa que regula expresamente la vigencia, renovación y condiciones para el otorgamiento de nuevas autorizaciones. Se fija expresamente una vigencia de hasta cinco años, dejando claro que este plazo opera como un límite máximo y no como un periodo uniforme obligatorio, de modo que la autorización puede otorgarse por un término menor según lo determine la autoridad competente. La renovación solo procede por periodos iguales si se justifica y si la solicitud y decisión se efectúan antes del vencimiento; en caso contrario, debe tramitarse una nueva solicitud. Como requisito sustantivo, para renovar o volver a solicitar autorización para un mismo punto de control se debe acreditar, con información verificable, el impacto positivo del sistema en la seguridad vial, mediante datos comparativos de periodos equivalentes antes y después de su instalación que evidencien reducción de siniestros, infracciones, víctimas u otros indicadores objetivos de mejora. Esta exigencia asegura que los sistemas que se mantengan en operación demuestren efectividad real en la mejora de la seguridad vial, evita la permanencia de dispositivos ineficaces o con efectos meramente recaudatorios, y orienta la política de control del tránsito hacia resultados medibles y verificables. Si no se acredita dicho impacto, no se concede la autorización.

En el parágrafo 2 se mantiene la habilitación a las autoridades de tránsito para instalar o habilitar sistemas tecnológicos en la infraestructura de los sistemas de transporte público sin necesidad de autorización, precisando que, mientras el texto vigente señala genéricamente que no se requiere autorización del "Gobierno Nacional", la propuesta aclara que la exención aplica específicamente frente a la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Este ajuste armoniza la disposición con el régimen general de autorizaciones previsto en el mismo artículo y elimina ambigüedades sobre la autoridad competente. Se mejora la descripción de la posible ubicación de estos sistemas, sustituyendo la enumeración entre paréntesis del texto vigente por una redacción más fluida que indica que podrán instalarse "en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, en las estaciones o a bordo de la flota vehicular", lo que clarifica el alcance. Se redefine la finalidad de estos sistemas, estableciendo que estarán destinados exclusivamente al control de la obstrucción de carriles preferenciales y de la invasión de carriles exclusivos, en lugar de la fórmula abierta "orientados principalmente a controlar". Este cambio busca reforzar el carácter restrictivo de la excepción, dado que se trata de sistemas instalados sin autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y acotar su uso a la protección de la funcionalidad y seguridad de los sistemas de transporte público. La diferenciación entre "invasión" de carriles exclusivos y "obstrucción" de carriles preferenciales responde a que en los primeros se prohíbe totalmente la circulación de vehículos no autorizados, mientras que en los segundos se permite bajo ciertas condiciones, pero sancionando la ocupación indebida que impida su uso preferente. Se mantiene la exigencia de señalización de las zonas vigiladas y se añade que, si los sistemas están instalados a bordo de los vehículos, deben ser visiblemente identificables para que los conductores sujetos a control puedan reconocerlos, fortaleciendo así el derecho a la información y la transparencia del control. Se conserva la regla que permite destinar hasta el 60% del recaudo por las sanciones derivadas de estas infracciones a financiar la operación del sistema de transporte público, con ajustes menores de redacción para mejorar su claridad.

Adicionalmente, se incorpora un nuevo parágrafo 3 que establece un requisito adicional para la aplicación de sanciones derivadas de faltas detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito: estos solo podrán utilizarse para imponer sanciones cuando permitan la identificación plena y precisa del conductor infractor. Esta previsión mantiene coherencia con la estructura y el enfoque del resto del proyecto, reforzando el principio de responsabilidad personal y evitando sanciones automáticas al propietario que no conducía el vehículo en el momento de la infracción. La norma propuesta opera sin perjuicio de lo establecido en el artículo 9 del proyecto, que exceptúa de esta exigencia los casos en los que exista actuación directa, presencial e inmediata de una autoridad de tránsito que identifique al conductor infractor, pudiendo en estos eventos utilizarse los medios tecnológicos como instrumentos de apoyo para la detección de la infracción y el respaldo probatorio correspondiente.

Por último, se elimina el parágrafo transitorio del texto vigente, por haber perdido vigencia y carecer de efectos prácticos en la actualidad.

El **ARTÍCULO 5** del proyecto de ley introduce cambios sustanciales al artículo 3 de la Ley 1843 de 2017, referido a la verificación del cumplimiento de los criterios técnicos por parte de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o el control del tráfico. En el siguiente cuadro se contrasta el texto actualmente vigente con la propuesta para segundo debate:

TEXTO VIGENTE	MODIFICACIÓN PROPUESTA
ARTÍCULO 3o. AUTORIDAD COMPETENTE PARA LA VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS TÉCNICOS. La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá como función: Adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia de Seguridad Vial, en el evento de encontrar incumplimientos por parte de la autoridad de tránsito en dichos criterios podrá iniciar investigación correspondiente la cual podrá concluir con la suspensión de las ayudas tecnológicas hasta tanto cumplan los criterios técnicos definidos.	**ARTÍCULO 3o.** ~~**AUTORIDAD COMPETENTE PARA LA VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS TÉCNICOS.**~~ **FUNCIONAMIENTO Y CALIBRACIÓN DE SISTEMAS DE DETECCIÓN DE INFRACCIONES.** ~~La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá como función:~~ ~~Adelantar~~ La Superintendencia de Transporte tendrá la función de adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial~~, en el evento de encontrar incumplimientos por parte de la autoridad de tránsito en dichos criterios podrá iniciar investigación correspondiente la cual podrá concluir con la suspensión de las ayudas tecnológicas hasta tanto cumplan los criterios técnicos definidos~~ para la instalación y funcionamiento de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, así como de constatar que estos hayan sido calibrados dentro del plazo legalmente establecido, y conforme con los requisitos técnicos previstos en la normativa aplicable. En caso de encontrar posibles incumplimientos, ordenará la suspensión preventiva de la operación del sistema respectivo, mientras se adelanta la investigación correspondiente. Si al término de la investigación se confirma el incumplimiento, la suspensión se mantendrá hasta que se acredite el cumplimiento de los requisitos técnicos y de calibración correspondientes.

En el título del artículo se amplía su denominación para reflejar de manera más precisa el alcance de la competencia asignada a la Superintendencia. Mientras que el texto vigente se limita a "Autoridad competente para la verificación del cumplimiento de los criterios técnicos", la propuesta añade las expresiones "funcionamiento y calibración de sistemas de detección de infracciones". Este cambio evidencia que la verificación no solo recae sobre los criterios técnicos generales, sino también sobre dos aspectos específicos: el funcionamiento operativo de los sistemas y la calibración técnica de los dispositivos, con lo cual se delimita mejor el ámbito material de control y se refuerza la obligación de supervisar su exactitud y fiabilidad.

En el primer inciso se actualiza la denominación de la entidad, pasando de "Superintendencia de Puertos y Transporte" a "Superintendencia de Transporte", acorde con su nombre oficial actual. También se ajusta la redacción para evitar la innecesaria separación en dos incisos cuando se trata de una única función con varias dimensiones, logrando así una formulación más compacta y coherente. Se mantiene la competencia para actuar de oficio o a petición de parte y verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, ampliando su alcance para que esta verificación abarque no solo la instalación, sino también el funcionamiento de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, así como la constatación de que dichos sistemas hayan sido calibrados dentro del plazo legalmente establecido y conforme con los requisitos técnicos previstos en la normativa aplicable. Esta incorporación refuerza la garantía de que las mediciones sean confiables y que las pruebas derivadas de estos sistemas tengan plena validez jurídica.

En el segundo inciso se sustituye la referencia genérica a la eventual suspensión de "las ayudas tecnológicas" por una formulación más precisa y garantista. Se dispone que, ante posibles incumplimientos, la Superintendencia ordenará la suspensión preventiva de la operación del sistema respectivo mientras se adelanta la investigación correspondiente. Si al término de la investigación se confirma el incumplimiento, la suspensión se mantendrá hasta que se acredite el cumplimiento de los requisitos técnicos y de calibración. Este cambio no solo concreta el objeto de la suspensión, sino que condiciona la reanudación de la operación a la subsanación efectiva de las deficiencias detectadas, reforzando así la integridad técnica y la legitimidad de los sistemas de control.

El **ARTÍCULO 6** del proyecto de ley modifica integralmente el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, que regula el procedimiento aplicable cuando las infracciones son detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos. La nueva redacción reorganiza el contenido en etapas sucesivas: verificación previa, expedición de la orden de comparendo, notificación y comparecencia, e introduce condiciones técnicas, garantías procedimentales y obligaciones adicionales para las autoridades de tránsito y los propietarios de vehículos. En el siguiente cuadro se contrasta el texto actualmente vigente con la propuesta para segundo debate:

TEXTO VIGENTE	MODIFICACIÓN PROPUESTA
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:	**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 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 con ayudas tecnológicas se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito. **PARÁGRAFO 1o.** <Parágrafo INEXEQUIBLE> **PARÁGRAFO 2o.** 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.	~~El envío se hará por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo.~~ ~~Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción con ayudas tecnológicas se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito.~~ ~~**PARÁGRAFO 1o.** <Parágrafo INEXEQUIBLE>.~~ ~~**PARÁGRAFO 2o.** 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.~~ **PROCEDIMIENTO PARA LA EXPEDICIÓN DE LA ORDEN DE COMPARENDO, SU NOTIFICACIÓN Y COMPARECENCIA POR INFRACCIONES DETECTADAS MEDIANTE MEDIOS TECNOLÓGICOS.** Ante la presunta comisión de una infracción detectada mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, la autoridad de tránsito deberá aplicar el siguiente procedimiento: **1.** La información generada por el sistema tecnológico deberá ser remitida a la autoridad de tránsito competente para que esta proceda con su revisión y validación. **2.** La orden de comparendo solo podrá ser expedida y notificada una vez verificado lo siguiente: **a)** Que la conducta detectada constituye una infracción a las normas de tránsito. **b)** Que no exista duda razonable sobre la comisión de la infracción. Cuando la evidencia capturada por los sistemas tecnológicos presente superposición, coexistencia de vehículos u otros elementos que impidan una interpretación inequívoca de los hechos, no se expedirá la orden de comparendo. En todo caso, deberá aplicarse el principio de in dubio pro administrado, garantizando la presunción de inocencia del presunto infractor. **c)** Que, en caso de tratarse de una infracción por exceso de velocidad, la velocidad registrada supere el límite máximo permitido en un margen no inferior a cinco kilómetros por hora (5 Km/h), como medida de garantía frente a posibles imprecisiones técnicas de los dispositivos de medición. Si la velocidad detectada se encuentra dentro de dicho margen, no se expedirá la orden de comparendo.
PARÁGRAFO 3o. 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.	**d)** Que el sistema automático, semiautomático u otro medio tecnológico utilizado para la detección de la infracción cuente con autorización vigente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, para su instalación y funcionamiento, y que dicha autorización no se encuentre vencida, suspendida ni revocada a la fecha de la infracción. **e)** Que el dispositivo utilizado para la detección de la infracción haya sido calibrado dentro de los seis (6) meses anteriores a la fecha de su comisión, conforme con los requisitos técnicos previstos en la normativa vigente. **f)** Que el presunto infractor esté plenamente identificado; salvo en los casos de infracciones previstas en los literales a) y b) del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, relativas a la falta de adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y a la omisión en la realización de la revisión tecnicomecánica en los plazos establecidos por la ley. **3.** Cumplido lo anterior, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes, la autoridad de tránsito expedirá y enviará copia de la orden de comparendo, junto con los correspondientes soportes, tanto al presunto infractor como a la empresa a la cual se encuentre vinculado el vehículo, en caso de tratarse de un vehículo de servicio público. El envío se realizará por correo certificado o por correo electrónico certificado, utilizando la información de contacto registrada en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). La orden de comparendo se entenderá notificada únicamente cuando exista constancia de su recepción efectiva por parte del destinatario. Si no se logra la recepción efectiva de la orden de comparendo mediante los medios señalados, la autoridad de tránsito deberá adelantar el procedimiento de notificación personal conforme a lo previsto en la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo). Si dicha notificación personal no puede realizarse, se deberá efectuar la notificación por aviso, de acuerdo con la misma ley. **4.** Surtida la notificación de la orden de comparendo, el presunto infractor deberá presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes, con el fin de dar inicio al proceso contravencional, conforme a lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre. **PARÁGRAFO 1o.** El incumplimiento de cualquiera de los requisitos previstos en el presente artículo para la expedición o notificación de la orden de comparendo constituye causal de nulidad por vulneración del debido proceso y dará lugar, de oficio o a petición de parte, a la declaratoria de nulidad del comparendo y las actuaciones administrativas subsiguientes, incluidas la imposición de la sanción y el procedimiento de cobro coactivo correspondiente. **PARÁGRAFO 2o.** El principio de in dubio pro administrado deberá aplicarse no solo durante la etapa de verificación previa a la expedición de la orden de comparendo, sino también en todas las etapas posteriores del proceso contravencional. **PARÁGRAFO 3o.** ~~Será~~ En todo caso, será responsabilidad de los propietarios de vehículos ~~actualizar la dirección de notificaciones~~ mantener actualizada su información de contacto 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 ~~Dicha~~ actualización ~~de datos del propietario del vehículo en el RUNT~~ deberá incluir, como mínimo, ~~la siguiente información~~ los siguientes datos: **a)** Dirección de notificación; **b)** Número telefónico de contacto; **c)** Correo electrónico; ~~entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.~~ El Ministerio de Transporte podrá establecer, mediante reglamentación, otros datos obligatorios. Cuando los propietarios realicen la actualización de su información ante un organismo de tránsito, este deberá reportarla de manera inmediata y completa al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en cumplimiento del deber de coordinación obligatoria previsto en el artículo 8 del Código Nacional de Tránsito Terrestre. **PARÁGRAFO 4o.** Los organismos de tránsito podrán celebrar contratos o convenios con entidades públicas o privadas con el fin de aplicar los principios de celeridad y eficiencia en el recaudo y cobro de las multas impuestas por infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos.

El artículo 6 del proyecto de ley modifica de manera integral el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017 para establecer un procedimiento más organizado y orientado a la garantía de derechos, con definiciones técnicas precisas, para la expedición de la orden de comparendo, su notificación y la comparecencia del presunto infractor en los casos de infracciones detectadas mediante medios tecnológicos. La nueva redacción sustituye el esquema actual, centrado casi exclusivamente en la notificación y el plazo de

comparecencia, por un procedimiento dividido en etapas sucesivas que inicia con la revisión de la información generada por el sistema, continúa con la verificación de requisitos técnicos, jurídicos y de identificación antes de expedir la orden de comparendo, y culmina con la notificación efectiva y la comparecencia.

El nuevo artículo incorpora seis requisitos de verificación previa que condicionan la expedición de la orden de comparendo a la revisión integral de aspectos técnicos, jurídicos y de identificación, con el fin de asegurar la legalidad y validez del acto administrativo.

En primer lugar, se exige que la conducta captada por el sistema tecnológico constituya efectivamente una infracción de tránsito conforme a la normativa vigente. Este requisito busca impedir que se inicien procesos sancionatorios por hechos que, aunque registrados por el sistema, no se encuentren tipificados como infracción.

En segundo lugar, se establece que no debe existir duda razonable sobre la ocurrencia de la infracción. Si la imagen o el registro presenta superposición o coexistencia de vehículos, u otros elementos que impidan una interpretación inequívoca, no se expedirá la orden de comparendo. Con ello se garantiza la aplicación del principio de presunción de inocencia y de *in dubio pro administrado*.

En tercer lugar, cuando se trate de infracciones por exceso de velocidad, la medición debe superar en al menos cinco kilómetros por hora el límite máximo permitido. Este margen técnico funciona como salvaguarda frente a posibles imprecisiones en los dispositivos de medición y reduce el riesgo de sancionar conductas que se encuentren dentro de un rango de error.

Se exige que el sistema automático, semiautomático u otro medio tecnológico utilizado cuente con autorización vigente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial a la fecha de la infracción. La inclusión de este requisito asegura que los equipos hayan superado los controles técnicos y administrativos establecidos por la autoridad nacional competente.

En quinto lugar, el dispositivo con el que se captó la infracción debe haber sido calibrado dentro de los seis meses anteriores a la fecha de la conducta registrada, conforme con los requisitos técnicos previstos en la normativa vigente. Esto garantiza la fiabilidad de las mediciones y la validez probatoria de los registros generados.

En sexto lugar, se exige que el presunto infractor esté plenamente identificado. Este requisito evita que se impongan sanciones automáticas al propietario del vehículo cuando no conducía en el momento de la infracción. Se prevén, no obstante, excepciones en casos de infracciones por falta de SOAT y por omisión en la oportuna revisión tecnicomecánica.

La incorporación de estos seis requisitos representa una mejora sustancial frente al texto vigente, al integrar controles que evitan la expedición de órdenes de comparendo en casos de evidencia ambigua, equipos no autorizados o mal calibrados, o cuando no haya claridad suficiente sobre la responsabilidad del infractor.

Adicionalmente, se redefine el procedimiento de notificación, estableciendo que la orden de comparendo solo se entenderá notificada cuando exista constancia de recepción efectiva por parte del destinatario. Si ello no se logra mediante correo certificado o correo electrónico certificado, la autoridad deberá acudir a la notificación personal y, en su defecto, a la notificación por aviso, conforme a la Ley 1437 de 2011. Con esta precisión se elimina la remisión al Código General del Proceso introducida en el primer debate y se alinea el trámite con el régimen de notificaciones propio de los actos administrativos sancionatorios. Frente al texto vigente —que se centraba en el envío dentro de un plazo y preveía notificación por aviso cuando no era posible identificar al propietario— la propuesta fortalece la garantía de comunicación efectiva e introduce una secuencia clara y supletoria.

Se amplía el alcance de la consecuencia jurídica por incumplimiento de los requisitos previstos en el artículo. La nulidad ya no se limita a las irregularidades en la notificación, sino que también procede cuando la orden de comparendo se expida sin haber cumplido las condiciones previas establecidas. Además, sus efectos se extienden a todas las actuaciones administrativas posteriores, incluida la imposición de la sanción y el procedimiento de cobro coactivo. Esta nulidad podrá ser declarada tanto de oficio como a petición de parte, reforzando las garantías del debido proceso y ofreciendo al ciudadano un mecanismo eficaz de defensa frente a actuaciones irregulares.

Se refuerza la aplicación del principio de *in dubio pro administrado*, precisando que debe operar no solo durante la etapa de verificación previa a la expedición de la orden de comparendo, sino también en todas las fases posteriores del procedimiento contravencional. Con ello se garantiza que, ante la existencia de duda razonable en cualquier momento del trámite, prevalezca la interpretación más favorable al presunto infractor.

Se conserva la obligación para los propietarios de vehículos de mantener actualizada en el RUNT su información de contacto, requisito indispensable para garantizar la eficacia de las notificaciones y la continuidad de los procedimientos administrativos. Esta información debe incluir, como mínimo, la dirección de notificación, el número telefónico y el correo electrónico, y el Ministerio de Transporte queda facultado para establecer, mediante reglamentación, otros datos que considere necesarios. La modificación incorpora una obligación adicional para los organismos de tránsito: reportar de forma inmediata y completa al RUNT cualquier actualización que reciban directamente de los propietarios, con el fin de evitar inconsistencias en la base de datos y asegurar que las autoridades dispongan de información veraz y actualizada. Esta medida se enmarca en el deber de coordinación previsto en el Código Nacional de Tránsito y busca prevenir nulidades, demoras o indefensión derivadas de notificaciones enviadas a direcciones desactualizadas.

Finalmente, se mantiene la facultad de los organismos de tránsito para celebrar contratos o convenios con entidades públicas o privadas, con el fin de aplicar los principios de celeridad y eficiencia en el recaudo y cobro de multas. La modificación precisa que esta autorización se refiere específicamente a las multas impuestas por infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, acotando así su alcance y evitando interpretaciones extensivas que puedan desnaturalizar el objetivo de la norma. Esta precisión contribuye a mantener la coherencia interna del artículo y a alinear la disposición con el objeto general del proyecto, que regula de manera integral el uso de medios tecnológicos en la detección de infracciones de tránsito.

El **ARTÍCULO 7** del proyecto de ley adiciona un parágrafo al artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, precisando cuándo procede sancionar conductas detectadas mediante medios tecnológicos. En el siguiente cuadro se contrasta el texto vigente con la propuesta para segundo debate:

TEXTO VIGENTE	MODIFICACIÓN PROPUESTA
ARTÍCULO 10. MEDIDAS ANTIEVASIÓN. <Artículo corregido por el artículo 1 del Decreto 998 de 2022. El nuevo texto es el siguiente:> 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 tecnicomecánica en los plazos previstos por la ley, **c)** <Literal CONDICIONALMENTE exequible> Por lugares y en horarios que estén permitidos,	**ARTÍCULO 10. MEDIDAS ANTIEVASIÓN.** <Artículo corregido por el artículo 1 del Decreto 998 de 2022. El nuevo texto es el siguiente:> 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 tecnicomecánica en los plazos previstos por la ley, **c)** <Literal CONDICIONALMENTE exequible> Por lugares y en horarios que estén permitidos,
d) <Literal CONDICIONALMENTE exequible> Sin exceder los límites de velocidad permitidos, **e)** <Literal CONDICIONALMENTE exequible> 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.	**d)** <Literal CONDICIONALMENTE exequible> Sin exceder los límites de velocidad permitidos, **e)** <Literal CONDICIONALMENTE exequible> 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.** Con excepción de las conductas previstas en los literales a) y b) del presente artículo, relativas a la falta de adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y a la omisión en la realización de la revisión tecnicomecánica en los plazos establecidos por la ley, la expedición de comparendos y la imposición de sanciones por las demás conductas, cuando sean detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, solo procederán si se logra la identificación plena y precisa del conductor infractor. Las autoridades competentes y los responsables de la operación de estos sistemas deberán adecuarlos técnicamente para garantizar el cumplimiento de esta condición.

Sobre el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021 cabe mencionar que dicho artículo fue corregido por el artículo 1 del Decreto 998 de 2022[3].

Se observa, pues, que lo que hace el artículo 10 vigente es establecer unas obligaciones a los propietarios de los vehículos, quienes deben velar por que estos circulen: a) con Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente; b) con revisión tecnicomecánica vigente; c) por lugares y en horarios permitidos; d) sin exceder los límites de velocidad establecidos; y e) respetando la luz roja del semáforo. Advirtiendo que el incumplimiento de dichas obligaciones dará lugar a la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010[4], para dichos comportamientos.

[3] El encabezado cambió de *«Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su prioridad circulen»* a *«Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen»* (Subrayados fuera de texto)

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

(…)

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

(…)

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

La propuesta adiciona un parágrafo que convierte la identificación plena y precisa del conductor en condición de procedencia tanto de la expedición del comparendo como de la imposición de la sanción cuando la conducta haya sido detectada mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos; con una única excepción: los supuestos de los literales a) y b) (SOAT y revisión tecnicomecánica). Con ello se evita trasladar mecánicamente la responsabilidad al propietario cuando no conducía, se alinea el régimen con el estándar de culpabilidad fijado por la C-321 de 2022 para los literales c), d) y e), y se exige a las autoridades competentes y a los responsables de la operación de estos sistemas adecuarlos técnicamente para permitir dicha identificación.

Frente al texto aprobado en primer debate, la redacción se clarifica al expresar la regla en términos generales para todas las conductas del artículo 10 y luego exceptuar, de manera expresa, solo las de los literales a) y b). Además, se suprimen los parágrafos sobre margen técnico en velocidad y calibración semestral, cuyo contenido no desaparece sino que se reubica en disposiciones más idóneas del proyecto: el margen de 5 km/h como condición previa para expedir la orden de comparendo en el nuevo artículo 8 de la Ley 1843 de 2017 (artículo 6 del proyecto) y la calibración en el artículo 2 de la Ley 1843 de 2017 (artículo 4 del proyecto). Esta reordenación evita duplicidades y mejora la coherencia sistemática: los requisitos técnicos donde se regulan los criterios de instalación y funcionamiento, y las garantías de procedencia de la actuación sancionatoria donde se define el procedimiento.

El **ARTÍCULO 8** establece que, cuando la operación de sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito esté a cargo de particulares, estos no podrán instalarse en bienes públicos o de uso público. Para el caso de bienes privados, la instalación solo podrá realizarse si existe un acuerdo previo entre el particular responsable y el propietario, quien no está obligado a aceptarla y debe manifestar su consentimiento de manera expresa e inequívoca en un contrato que podrá incluir las condiciones, contraprestaciones u obligaciones pactadas.

La disposición busca impedir que particulares utilicen bienes públicos o de uso público como soporte para sistemas que les generen beneficios económicos derivados de su operación, preservando así la función social del espacio público. De esta manera, se evita el aprovechamiento de estas áreas por parte de particulares con fines de lucro. La restricción se aplica únicamente cuando los sistemas estén a cargo de particulares, por lo que, si es el Estado quien administra directamente estos mecanismos, sí podrá instalarlos en bienes públicos o de uso público. Finalmente, en caso de instalación en predios privados, lo esencial es que exista consentimiento expreso e inequívoco del propietario, manifestado en un contrato que defina las condiciones y contraprestaciones que acuerden las partes.

Respecto del **ARTÍCULO 9**, conforme se explicó en el pliego de modificaciones, se establece una regla interpretativa que delimita el alcance de las disposiciones que condicionan la prueba, el comparendo o la sanción a la identificación plena y precisa del conductor infractor mediante sistemas tecnológicos.

C.14 Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.

(…)

C. 29 Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.

(…)

C.35 No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado.

(…)

D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

(…)

D.2. Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.

(…)

D.4 <Literal modificado por el artículo 2 de la Ley 2435 de 2024. El nuevo texto es el siguiente:> No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo.

En concreto, dicha exigencia no aplica cuando exista actuación directa, presencial e inmediata de una autoridad de tránsito que identifique al infractor. En esos casos, la tecnología cumple una función de apoyo para la detección y de respaldo probatorio, sin necesidad de identificar por sí misma al conductor (p. ej., uso de radar portátil seguido de detención e imposición del comparendo). La disposición evita lecturas restrictivas en controles presenciales, mantiene el estándar reforzado para sistemas automatizados y preserva la coherencia normativa y las garantías del debido proceso.

Respecto del **ARTÍCULO 10**, como también se explicó en el pliego de modificaciones, se desarrolla el principio de favorabilidad en materia sancionatoria para los casos en que se impusieron sanciones sin identificación plena y precisa del conductor, conforme a esta ley. En tales eventos, las sanciones carecen de validez y deben anularse de oficio, lo que implica la improcedencia del cobro coactivo y el archivo de los procesos en curso.

La disposición prevé aplicación inmediata para sanciones anteriores a la vigencia de la ley no pagadas y sin identificación del conductor, preservando la seguridad jurídica de los pagos ya efectuados. Con ello se restaura el debido proceso, se reduce la litigiosidad y se depuran actuaciones y cobros con vicios, manteniendo coherencia con el estándar probatorio del proyecto (identificación plena mediante sistemas tecnológicos) y con la regla de alcance prevista en el artículo 9 para los casos de actuación directa de la autoridad.

Finalmente, el **ARTÍCULO 11** dispone que ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

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

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

> **ARTÍCULO 291. DECLARACIÓN DE IMPEDIMENTO.** <Artículo modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:> El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar.

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

> **ARTÍCULO 286. RÉGIMEN DE CONFLICTO DE INTERÉS DE LOS CONGRESISTAS.** <Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:> Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.
>
> Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.
>
> **a)** Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.
>
> **b)** Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.
>
> **c)** Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.
>
> Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:
>
> **a)** Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.
>
> **b)** Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.
>
> **c)** Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.
>
> **d)** Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.

e) <Literal INEXEQUIBLE>

f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos.

PARÁGRAFO 1o. Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los congresistas cuando por razones de conciencia se quieran apartar de la discusión y votación del proyecto.

PARÁGRAFO 2o. Cuando se trate de funciones judiciales, disciplinarias o fiscales de los congresistas, sobre conflicto de interés se aplicará la norma especial que rige ese tipo de investigación.

PARÁGRAFO 3o. Igualmente se aplicará el régimen de conflicto de intereses para todos y cada uno de los actores que presenten, discutan o participen de cualquier iniciativa legislativa, conforme al artículo 140 de la Ley 5 de 1992.

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

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

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

VI. IMPACTO FISCAL

El artículo 7 de la Ley 819 de 2003 dispone:

> **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.

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

> 35. Ciertamente, dadas las condiciones actuales en que se desempeña el Congreso de la República, admitir que el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituye un requisito de trámite, que crea una carga adicional y exclusiva sobre el Congreso en la formación de los proyectos de ley, significa, en la práctica, cercenar considerablemente la facultad del Congreso para legislar y concederle al Ministerio de Hacienda una especie de poder de veto sobre los proyectos de ley.
>
> Por una parte, los requisitos contenidos en el artículo presuponen que los congresistas – o las bancadas - tengan los conocimientos y herramientas suficientes para estimar los costos fiscales de una iniciativa legal, para determinar la fuente con la que podrían financiarse y para valorar sus proyectos frente al Marco Fiscal de Mediano Plazo. En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.
>
> Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. **El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.** A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo. Con ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso.
>
> Pero, además, el Ministerio podría decidir no intervenir en el trámite de un proyecto de ley que genere impacto fiscal o simplemente desatender el trámite de los proyectos. Ello podría conducir a que el proyecto fuera aprobado sin haberse escuchado la posición del Ministerio y sin conocer de manera certera si el proyecto se adecua a las exigencias macroeconómicas establecidas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo. En realidad, esta situación ya se presentó en el caso analizado en la Sentencia C-874 de 2005 – atrás reseñada – y el Presidente de la República objetó el proyecto por cuanto el Ministerio de Hacienda no había conceptuado acerca de la iniciativa legal. Sin embargo, como se recordó, en aquella ocasión la Corte manifestó que la omisión del Ministerio de Hacienda no afectaba la validez del proceso legislativo
>
> 36. Por todo lo anterior, **la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda**, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.
>
> Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda. **Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica**. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.
>
> Por otra parte, es preciso reiterar que si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003. Puesto que **la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda**, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente.
>
> (Subrayado y negrita fuera de texto)

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

VII. PROPOSICIÓN

En mérito de lo expuesto, presento ponencia positiva y, en consecuencia, solicito a la plenaria del Senado de la República dar segundo debate al Proyecto de Ley 158 de 2024 Senado y 220 de 2024 Senado (Acumulados) *«Por la cual se regulan aspectos relacionados con la imposición de comparendos por infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones»*, de conformidad con el pliego de modificaciones propuesto.

JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
SENADOR DE LA REPÚBLICA

VIII. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE

PROYECTO DE LEY 158 DE 2024 SENADO Y 220 DE 2024 SENADO (ACUMULADOS)

Por medio de la cual se regulan aspectos técnicos, operativos y procedimentales del uso de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, se condiciona la imposición de comparendos y sanciones a la identificación plena del conductor infractor y se dictan otras disposiciones

El Congreso de Colombia,

DECRETA

ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto regular aspectos técnicos, operativos y procedimentales relacionados con el uso de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, condicionando la expedición del comparendo y la imposición de la sanción a la identificación plena del conductor infractor. Esta regulación se fundamenta en los principios de debido proceso, presunción de inocencia, favorabilidad en materia sancionatoria, in dubio pro administrado y seguridad jurídica.

ARTÍCULO 2. PRUEBA DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO MEDIANTE AYUDAS TECNOLÓGICAS. Modifiquese el Parágrafo 2° del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

> **PARÁGRAFO 2°.** Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito únicamente serán válidos como prueba de la ocurrencia de una infracción y darán lugar a la imposición del comparendo y de la sanción correspondiente cuando permitan la plena y precisa identificación del conductor infractor.

ARTÍCULO 3. SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS. Modifiquese el inciso segundo del artículo 1° de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:

> Se entenderá por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos a los dispositivos o herramientas tecnológicas que permitan la plena y precisa identificación del conductor infractor, conforme con lo dispuesto en el parágrafo 2° del artículo 129 del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

ARTÍCULO 4. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN, OPERACIÓN Y DETECCIÓN DE INFRACCIONES MEDIANTE SISTEMAS TECNOLÓGICOS. Modifiquese el artículo 2° de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:

> **ARTÍCULO 2o. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN.** Todos los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito que se pretendan instalar deberán cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezcan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
>
> Para su instalación y operación, los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, conforme con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte en conjunto con dicha entidad.
>
> La expedición de comparendos y la imposición de sanciones derivadas de infracciones detectadas por estos sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos solo será procedente si el sistema cuenta con autorización vigente expedida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En caso de vencimiento, suspensión o inexistencia de dicha autorización, no podrá expedirse el comparendo ni imponerse la sanción correspondiente. La autoridad de tránsito deberá informar al presunto infractor, dentro del acto de notificación del comparendo, la identificación del acto administrativo mediante el cual fue autorizada la instalación y operación del sistema, así como el periodo de vigencia de dicha autorización.
>
> Los dispositivos o medios tecnológicos utilizados para la detección de infracciones de tránsito, fijos o móviles, vinculados a medición de velocidad, deberán ser objeto de calibración técnica certificada cada seis (6) meses, conforme con los lineamientos establecidos por la normativa metrológica vigente. En caso de no haberse realizado la calibración en el término señalado, se considerará que el dispositivo no cumple con los requisitos de validez técnica y jurídica para la detección de infracciones, por lo cual los comparendos que se impongan con fundamento en tales dispositivos carecerán de validez y deberán ser anulados de oficio por la autoridad de tránsito correspondiente.
>
> **PARÁGRAFO 1o.** Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito tendrá una vigencia de hasta cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento.
>
> La autorización podrá ser renovada por periodos iguales al inicialmente concedido, las veces que sea necesario, siempre que se encuentre justificada. La solicitud, el trámite y la decisión sobre la renovación deberán efectuarse antes del vencimiento de la autorización vigente. Vencido este plazo sin haberse solicitado y decidido la renovación, no podrá prorrogarse la autorización, y deberá tramitarse una nueva solicitud.
>
> Para efectos de la renovación de una autorización vigente, o de una nueva solicitud posterior al vencimiento de una autorización no renovada a tiempo, relativa a la instalación y operación de sistemas en un mismo punto de control previamente autorizado, la entidad solicitante deberá acreditar, con base en información verificable, el impacto positivo del sistema en la seguridad vial. Esta evaluación deberá incluir datos comparativos, obtenidos a partir de un análisis del comportamiento vial en el mismo punto durante periodos equivalentes antes y después de la instalación del sistema, que evidencien la reducción de siniestros, infracciones, víctimas u otros indicadores objetivos de mejora en la seguridad vial. En caso de no acreditarse dicho impacto, no podrá concederse la autorización.
>
> **PARÁGRAFO 2o.** Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito en la infraestructura de los sistemas de transporte público, sin necesidad de autorización por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Estos sistemas podrán ubicarse en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, en las estaciones o a bordo de la flota vehicular. Dichos sistemas estarán destinados exclusivamente al control de la obstrucción de carriles preferenciales y de la invasión de carriles

exclusivos de los sistemas de transporte público. Las zonas vigiladas deberán estar debidamente señalizadas, y, en el caso de los sistemas instalados a bordo de los vehículos, deberá garantizarse su identificación visible para que los conductores que estén sujetos a su control puedan reconocerlos.

Los recursos que obtenga la entidad territorial por la imposición de sanciones derivadas de estas infracciones podrán destinarse, hasta en un 60%, a la financiación de la operación del respectivo sistema de transporte público.

PARÁGRAFO 3o. La expedición de comparendos y la imposición de sanciones por infracciones detectadas a través de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito solo procederán si estos permiten la identificación plena y precisa del conductor infractor. Las autoridades de tránsito y los responsables de la operación de dichos sistemas deberán garantizar que estén técnicamente adecuados para cumplir esta condición.

ARTÍCULO 5. SUSPENSIÓN DE MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES O CONTROL DEL TRÁFICO POR INCUMPLIMIENTO DE CRITERIOS TÉCNICOS. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:

ARTÍCULO 3o. VERIFICACIÓN DE CRITERIOS TÉCNICOS, FUNCIONAMIENTO Y CALIBRACIÓN DE SISTEMAS DE DETECCIÓN DE INFRACCIONES. La Superintendencia de Transporte tendrá la función de adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial para la instalación y funcionamiento de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, así como de constatar que estos hayan sido calibrados dentro del plazo legalmente establecido y conforme con los requisitos técnicos previstos en la normativa aplicable.

En caso de encontrar posibles incumplimientos, ordenará la suspensión preventiva de la operación del sistema respectivo, mientras se adelanta la investigación correspondiente. Si al término de la investigación se confirma el incumplimiento, la suspensión se mantendrá hasta que se acredite el cumplimiento de los requisitos técnicos y de calibración correspondientes.

ARTÍCULO 6. PROCEDIMIENTO PARA LA EXPEDICIÓN DE LA ORDEN DE COMPARENDO, SU NOTIFICACIÓN Y COMPARECENCIA POR INFRACCIONES DETECTADAS MEDIANTE MEDIOS TECNOLÓGICOS. Modifíquese el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:

ARTÍCULO 8o. PROCEDIMIENTO PARA LA EXPEDICIÓN DE LA ORDEN DE COMPARENDO, SU NOTIFICACIÓN Y COMPARECENCIA POR INFRACCIONES DETECTADAS MEDIANTE MEDIOS TECNOLÓGICOS. Ante la presunta comisión de una infracción detectada mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, la autoridad de tránsito deberá aplicar el siguiente procedimiento:

1. La información generada por el sistema tecnológico deberá ser remitida a la autoridad de tránsito competente para que esta proceda con su revisión y validación.

2. La orden de comparendo solo podrá ser expedida y notificada una vez verificado lo siguiente:

a) Que la conducta detectada constituye una infracción a las normas de tránsito.

b) Que no exista duda razonable sobre la comisión de la infracción. Cuando la evidencia capturada por los sistemas tecnológicos presente superposición, coexistencia de vehículos u otros elementos que impidan una interpretación inequívoca de los hechos, no se expedirá la orden de comparendo. En todo caso, deberá aplicarse el principio de *in dubio pro administrado*, garantizando la presunción de inocencia del presunto infractor.

c) Que, en caso de tratarse de una infracción por exceso de velocidad, la velocidad registrada supere el límite máximo permitido en un margen no inferior a cinco kilómetros por hora (5 Km/h), como medida de garantía frente a posibles imprecisiones técnicas de los dispositivos de medición. Si la velocidad detectada se encuentra dentro de dicho margen, no se expedirá la orden de comparendo.

d) Que el sistema automático, semiautomático u otro medio tecnológico utilizado para la detección de la infracción cuente con autorización vigente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, para su instalación y funcionamiento, y que dicha autorización no se encuentre vencida, suspendida ni revocada a la fecha de la infracción.

e) Que el dispositivo utilizado para la detección de la infracción haya sido calibrado dentro de los seis (6) meses anteriores a la fecha de su comisión, conforme con los requisitos técnicos previstos en la normativa vigente.

f) Que el presunto infractor esté plenamente identificado; salvo en los casos de infracciones previstas en los literales a) y b) del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, relativas a la falta de adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y a la omisión en la realización de la revisión tecnicomecánica en los plazos establecidos por la ley.

3. Cumplido lo anterior, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes, la autoridad de tránsito expedirá y enviará copia de la orden de comparendo, junto con los correspondientes soportes, tanto al presunto infractor como a la empresa a la cual se encuentre vinculado el vehículo, en caso de tratarse de un vehículo de servicio público.

El envío se realizará por correo certificado o por correo electrónico certificado, utilizando la información de contacto registrada en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). La orden de comparendo se entenderá notificada únicamente cuando exista constancia de su recepción efectiva por parte del destinatario.

Si no se logra la recepción efectiva de la orden de comparendo mediante los medios señalados, la autoridad de tránsito deberá adelantar el procedimiento de notificación personal conforme a lo previsto en la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo). Si dicha notificación personal no puede realizarse, se deberá efectuar la notificación por aviso, de acuerdo con la misma ley.

4. Surtida la notificación de la orden de comparendo, el presunto infractor deberá presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes, con el fin de dar inicio al proceso contravencional, conforme a lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

PARÁGRAFO 1o. El incumplimiento de cualquiera de los requisitos previstos en el presente artículo para la expedición o notificación de la orden de comparendo constituye causal de nulidad por vulneración del debido proceso y dará lugar, de oficio o a petición de parte, a la declaratoria de nulidad del comparendo y las actuaciones administrativas subsiguientes, incluidas la imposición de la sanción y el procedimiento de cobro coactivo correspondiente.

PARÁGRAFO 2o. El principio de in dubio pro administrado deberá aplicarse no solo durante la etapa de verificación previa a la expedición de la orden de comparendo, sino también en todas las etapas posteriores del proceso contravencional.

PARÁGRAFO 3o. En todo caso, será responsabilidad de los propietarios de vehículos mantener actualizada su información de contacto en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Dicha actualización deberá incluir, como mínimo, los siguientes datos:

a) Dirección de notificación;

b) Número telefónico de contacto;

c) Correo electrónico.

El Ministerio de Transporte podrá establecer, mediante reglamentación, otros datos obligatorios.

Cuando los propietarios realicen la actualización de su información ante un organismo de tránsito, este deberá reportarla de manera inmediata y completa al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en cumplimiento del deber de coordinación obligatoria previsto en el artículo 8 del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

PARÁGRAFO 4o. Los organismos de tránsito podrán celebrar contratos o convenios con entidades públicas o privadas con el fin de aplicar los principios

de celeridad y eficiencia en el recaudo y cobro de las multas impuestas por infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos.

ARTÍCULO 7. MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO Y MEDIDAS ANTIEVASIÓN. Adiciónese un parágrafo al artículo 10 de la ley 2161 de 2021, el cual quedará así:

PARÁGRAFO. Con excepción de las conductas previstas en los literales a) y b) del presente artículo, relativas a la falta de adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y a la omisión en la realización de la revisión tecnicomecánica en los plazos establecidos por la ley, la expedición de comparendos y la imposición de sanciones por las demás conductas, cuando sean detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, solo procederán si se logra la identificación plena y precisa del conductor infractor. Las autoridades competentes y los responsables de la operación de estos sistemas deberán adecuarlos técnicamente para garantizar el cumplimiento de esta condición.

ARTÍCULO 8. RESTRICCIÓN DE LA INSTALACIÓN DE SISTEMAS DE DETECCIÓN EN BIENES PÚBLICOS O DE USO PÚBLICO. Cuando los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito estén a cargo de particulares, su instalación no podrá realizarse en bienes públicos o de uso público. En todo caso, para la instalación del medio tecnológico en bienes privados, deberá existir un acuerdo previo entre el particular responsable del sistema y el propietario del bien, quien no estará obligado a aceptar dicha instalación y deberá manifestar su consentimiento de manera expresa e inequívoca en el contrato correspondiente, el cual podrá incluir las condiciones, contraprestaciones u obligaciones que acuerden las partes.

ARTÍCULO 9. ALCANCE DE LA EXIGENCIA DE IDENTIFICACIÓN PLENA DEL CONDUCTOR INFRACTOR. Las disposiciones de la presente ley que condicionan la validez de la prueba, la expedición del comparendo o la imposición de la sanción a que los sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito permitan la identificación plena y precisa del conductor infractor, no serán aplicables cuando exista actuación directa, presencial e inmediata de una autoridad de tránsito que identifique al conductor infractor. En estos casos, los medios tecnológicos podrán ser utilizados como instrumentos de apoyo para la detección de la infracción y para el respaldo probatorio correspondiente, sin que deban, por sí mismos, permitir la identificación plena y precisa del conductor infractor.

ARTÍCULO 10. ANULACIÓN DE SANCIONES SIN IDENTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR Y ARCHIVO DE PROCESOS DE COBRO COACTIVO. En aplicación del principio de favorabilidad en materia sancionatoria, las sanciones impuestas por infracciones de tránsito detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos que no cuenten con la identificación plena y precisa del conductor infractor, conforme a lo dispuesto en la presente ley, carecen de validez jurídica y deberán ser anuladas de oficio por la autoridad de tránsito competente.

En consecuencia, no podrán ser objeto de cobro coactivo ni de ningún otro tipo de ejecución forzada. Los procesos de cobro coactivo actualmente en curso relacionados con dichas sanciones deberán archivarse mediante acto administrativo motivado, sin necesidad de solicitud del afectado.

Lo anterior se aplicará de manera inmediata a todas las sanciones impuestas con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley, siempre que no se haya verificado la plena identificación del conductor infractor y no se haya efectuado el pago de la multa.

ARTÍCULO 11. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
SENADOR DE LA REPÚBLICA

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISION SEXTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA, EN SESION REALIZADA EL DÍA 7 DE MAYO DE 2025, DEL PROYECTO DE LEY No. 158 DE 2024 SENADO, No. 220 DE 2024 SENADO (ACUMULADOS)

"Por la cual se regulan aspectos relacionados con la imposición de comparendos por infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones"

El Congreso de Colombia,

DECRETA

ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto regular la imposición de comparendos por infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico; garantizando el debido proceso, condicionándolos a la plena identificación del conductor infractor.

ARTÍCULO 2. PRUEBA DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO MEDIANTE AYUDAS TECNOLÓGICAS. 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 vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la plena identificación del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo.

ARTÍCULO 3°. SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS. 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, semiautomáticos y otros medios tecnológicos a todas las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del conductor, de que trata el parágrafo 20 del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre.

ARTÍCULO 4. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN, OPERACIÓN Y DETECCIÓN DE INFRACCIONES MEDIANTE SISTEMAS TECNOLÓGICOS. Modifíquese el artículo 2° de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:

ARTÍCULO 20. 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. 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 20. Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la detección de infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte, (i) en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, (ii) en las estaciones o (iii) a bordo de la flota vehicular de los sistemas de transporte público, sin que se requiera autorización por parte del Gobierno Nacional. Estos sistemas se orientarán exclusivamente a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público, y en todo caso se deberán 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 30. Las sanciones derivadas de las infracciones detectadas a través de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico solo serán aplicables si dichos sistemas permiten la identificación plena y precisa del conductor. Las autoridades y responsables de la operación de estos sistemas deberán garantizar su adecuación técnica para cumplir esta condición.

ARTÍCULO 5. SUSPENSIÓN DE MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES O CONTROL DEL TRÁFICO POR INCUMPLIMIENTO DE CRITERIOS TÉCNICOS. Modifíquese el artículo 3 de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así:

ARTÍCULO 3o. AUTORIDAD COMPETENTE PARA LA VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS TÉCNICOS. La Superintendencia de Transporte tendrá la función de adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En caso de encontrar posibles incumplimientos, ordenará la suspensión preventiva de la operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico, mientras se adelanta la investigación correspondiente. Si al término de la investigación se confirma el incumplimiento, la suspensión se mantendrá hasta que los sistemas cumplan con los criterios técnicos definidos.

ARTÍCULO 6. PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN DE COMPARENDOS POR INFRACCIONES DETECTADAS MEDIANTE AYUDAS TECNOLÓGICAS. Modifíquese el artículo 8° de la ley 1843 de 2017, el cual quedará así:

ARTÍCULO 8o. <u>Ante la presunta comisión de una infracción detectada mediante ayudas tecnológicas</u> la autoridad de tránsito deberá **<u>realizar</u>** el siguiente procedimiento**<u>:</u>**

El envío de la orden de comparendo se hará por correo certificado y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad. Se remitirá copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público.

En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), la autoridad deberá efectuar la notificación de la orden de comparendo, conforme a lo establecido en los artículos 291 a 297 del Código General del Proceso, en concordancia con lo dispuesto en el Capítulo V del Título III de la Ley 1437 de 2011. El incumplimiento de este procedimiento de notificación dará lugar a la nulidad del comparendo, por vulneración al derecho fundamental al debido proceso; la cual deberá ser declarada con la simple solicitud del peticionario afectado.

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

PARÁGRAFO 1°. 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 2°. Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información:

a) Dirección de notificación;

b) Número telefónico de contacto;

c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 3°. 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 7. MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES O CONTROL DEL TRÁFICO Y MEDIDAS ANTIEVASIÓN. Adiciónese un parágrafo al artículo 10 de la ley 2161 de 2021, el cual quedará así:

PARÁGRAFO <u>1°</u>. Las sanciones derivadas de las infracciones detectadas por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico, con ocasión del incumplimiento de las obligaciones establecidas en los literales c, d y e del presente artículo, solo serán procedentes y se aplicarán si se logra la identificación plena y precisa del conductor. Las autoridades y responsables de la operación de estos sistemas deberán adecuarlos técnicamente para garantizar el cumplimiento de esta condición.

<u>PARÁGRAFO 2°. (Nuevo) No habrá lugar a la imposición de comparendo por exceder el límite de velocidad permitido cuando la velocidad detectada por los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito se encuentre dentro del margen de error de estos, el cual será de al menos cinco (5) kilómetros por hora por encima del máximo permitido. En estos casos, la autoridad de tránsito deberá excluir de plano la infracción detectada.</u>

<u>PARÁGRAFO 3°. (Nuevo) Los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos utilizados para la detección de infracciones de tránsito deberán ser objeto de calibración técnica certificada cada seis (6) meses, conforme con los lineamientos establecidos por la normatividad metrológica vigente.</u>

<u>En caso de no haberse realizado la calibración en el término señalado, se considerara que el dispositivo no cumple con los requisitos de validez técnica y jurídica para la detección de infracciones, por lo cual los comparendos que se impongan con fundamento en tales dispositivos carecerán de validez y deberán ser anulados de oficio por la autoridad de tránsito correspondiente.</u>

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

<u>ARTÍCULO 9. (Nuevo) Condonación de intereses. Las entidades territoriales implementarán, en el plazo de 12 meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, un régimen de condonación aplicable a los intereses de la deuda.</u>

<u>Este régimen incluirá la condonación total de los intereses acumulados en dichas sanciones, siempre y cuando el infractor pague el capital total de la multa mediante acuerdo de pago. Lo anterior, sin perjuicio de los descuentos o amnistías sobre la multa original dispuestas por la ley, y que en el marco de la autonomía defina la entidad territorial o municipal, incluyendo asambleas y concejos.</u>

<u>Las condiciones de esta condonación, incluyendo descuentos y plazos de pago, serán establecidas por cada entidad territorial, tomando en cuenta sus contextos y necesidades específicas.</u>

<u>PARÁGRAFO. El régimen de condonación de que trata la presente ley sólo se aplicará en los términos establecidos por cada entidad territorial por una sola vez.</u>

ARTÍCULO 10. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Comisión Sexta Constitucional Permanente

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobado en Primer Debate por la Comisión Sexta, en sesión ordinaria realizada el día 7 de mayo de 2025, el Proyecto de Ley **No. 158 de 2024 SENADO, No. 220 de 2024 SENADO (ACUMULADOS)** "POR LA CUAL SE REGULAN ASPECTOS RELACIONADOS CON LA IMPOSICIÓN DE COMPARENDOS POR INFRACCIONES DETECTADAS MEDIANTE SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES O CONTROL DEL TRÁFICO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", ***según consta en el Acta No. 45, de la misma fecha.***

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

La Mesa Directiva Autoriza el Informe presentado para Segundo Debate por el Honorable Senador **JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL**, al Proyecto de Ley **No. 158 de 2024 SENADO, No. 220 de 2024 SENADO (ACUMULADOS)** "POR LA CUAL SE REGULAN ASPECTOS RELACIONADOS CON LA IMPOSICIÓN DE COMPARENDOS POR INFRACCIONES DETECTADAS MEDIANTE SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES O CONTROL DEL TRÁFICO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES",", ***DE ACUERDO AL ARTÍCULO 165 DE LA LEY 5ª DE 1992 "REGLAMENTO DEL CONGRESO"***, para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General
Comisión Sexta del Senado

CONTENIDO

Gaceta número 1412 - Jueves, 14 de agosto de 2025

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia para segundo debate , texto propuesto y texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta al Proyecto de Ley número 299 de 2024 Senado, por medio de la cual se declara Patrimonio Histórico, Étnico y Cultural de la Nación el Festival Nacional Son de Negro de Santa Lucía Atlántico y se dictan otras disposiciones..... 1

Informe de ponencia para segundo debate , pliego de modificaciones, texto propuesto y texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta del Proyecto de Ley número 158 de 2024 Senado acumulado Proyecto de Ley número 220 de 2024 Senado, por la cual se regulan aspectos relacionados con la imposición de comparendos por infracciones detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones..... 6

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2025