



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXV - N° 791

Bogotá, D. C., viernes, 26 de junio de 2026

EDICIÓN DE 22 PÁGINAS

DIRECTORES: DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 572 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 142 de 1994, para fortalecer las garantías de los usuarios de servicios públicos domiciliarios, depurar el costo eficiente del régimen tarifario, fortalecer la inspección, vigilancia y control y la defensa institucional del usuario, y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 16 de junio de 2026

Señor

JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO

Presidente

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Señor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Asunto: Proyecto de Ley número 572 de 2026 Cámara, *por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 142 de 1994, para fortalecer las garantías de los usuarios de servicios públicos domiciliarios, depurar el costo eficiente del régimen tarifario, fortalecer la inspección, vigilancia y control y la defensa institucional del usuario, y se dictan otras disposiciones.*

Por medio de la presente presento ante ustedes el Proyecto de Ley número 572 Cámara, *por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 142 de 1994, para fortalecer las garantías de los usuarios de servicios públicos domiciliarios, depurar el costo eficiente*

del régimen tarifa rio. fortalecer la inspección, vigilancia y control y la defensa institucional del usuario, y se dictan otras disposiciones. para iniciar el trámite correspondiente y cumplir con las exigencias dictadas por la ley y la Constitución.

Para el efecto, adjunto el mismo vía correo electrónico en formato PDF y en editable en formato Word para que se dé cumplimiento a lo reglado en la Ley 5ª de 1992.

De los honorables congresistas,


CRISTIAN DANILO AVENDAÑO FINO
Representante a la Cámara
Partido Alianza Verde

Stamp: CÁMARA DE REPRESENTANTES SECRETARÍA GENERAL
en la 1992 editable en
El día 19 de JUNIO del año 2026
ha sido presentado en este despacho
Proyecto de Ley 572 Acto Legislativo
Con su correspondiente
Motivos, suscrito Por: HR
Cristian Danilo Avendaño Fino
SECRETARIO GENERAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL PROYECTO DE LEY

por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 142 de 1994, para fortalecer las garantías de los usuarios de servicios públicos domiciliarios, depurar el costo eficiente del régimen tarifario, fortalecer la inspección, vigilancia y control y la defensa institucional del usuario, y se dictan otras disposiciones.

I. Objeto

Con fundamento en los artículos 150 y 154 de la Constitución Política y 140 de la Ley 5ª de 1992, se somete a consideración del honorable Congreso de la República el presente proyecto de ley, que persigue un objetivo integral: fortalecer las garantías de los usuarios de servicios públicos domiciliarios frente a la suspensión, la facturación, los cobros y la reposición de equipos de medida; depurar el concepto de costo eficiente del régimen tarifario para impedir que las ineficiencias y los abusos se trasladen a la factura; dotar de instrumentos preventivos y disuasivos a la inspección, vigilancia y control; y crear una arquitectura institucional descentralizada para la defensa del usuario. Todo ello mediante la modificación y adición de la Ley 142 de 1994.

II. Antecedentes y necesidad de la iniciativa

El artículo 365 de la Constitución define los servicios públicos como inherentes a la finalidad social del Estado. En la práctica, los usuarios afrontan dos órdenes de problemas que esta ley aborda de manera conjunta.

De un lado, problemas en la relación de consumo: suspensiones que no ponderan la situación de los sujetos de especial protección; facturación que mezcla conceptos e impide el pago independiente; inclusión de cobros ajenos al servicio; cambios de medidor cuyo costo se traslada de forma intempestiva al hogar; y cobros indebidos por revisión, reconexión y reinstalación.

De otro lado, problemas estructurales del régimen tarifario. En el componente de Pérdidas Reconocidas (PR) de la fórmula de energía regulado en la Resolución CREG número 015 de 2018 dentro de la fórmula general de la Resolución CREG número 119 de 2007 se trasladan al usuario incluso las pérdidas no técnicas (hurto y fraude). El propio regulador reconoció, en el Concepto CREG 2555 de 2023, que la metodología llega a reconocer mayores pérdidas a mayor inversión del operador, premiando la inversión y no el resultado de reducir el hurto. La opción tarifaria (Resolución CREG número 012 de 2020) difirió incrementos del costo unitario que hoy retornan al usuario como deuda; en el Caribe la situación se agravó (Resolución CREG número 010 de 2020), y una sola comercializadora recaudó cerca de 715.600 millones de pesos por este concepto entre febrero y agosto de 2024. La acción de la Superintendencia ha sido predominantemente reactiva: tomó posesión de Electricaribe en noviembre de 2016 y autorizó la intervención de

Air-e en septiembre de 2024, cuando el deterioro ya era estructural.

El proyecto no fija tarifas ni porcentajes por ley, sino que establece garantías, principios, prohibiciones de conducta y reglas de carga probatoria, y dota al usuario con defensa técnica y jurídica gratuita.

III. Fundamento constitucional

Artículo 365 (finalidad social del servicio); artículo 367 (régimen tarifario atento a costos, solidaridad y redistribución); artículo 369 (la ley fija los derechos y deberes de los usuarios y su protección); artículo 13 (igualdad material y protección de quienes están en debilidad manifiesta); artículos 333 y 334 (libertad de empresa con función social, prohibición del abuso de la posición dominante e intervención del Estado); artículo 370 (competencias de regulación); artículos 277 a 284 (Ministerio Público: Procuraduría, Defensoría y Personerías); artículos 29 y 150 (debido proceso y reserva de ley); artículo 359 (prohibición de rentas de destinación específica); y el mínimo vital, derecho innominado ligado a la dignidad humana.

IV. Fundamento legal y regulatorio

La Ley 142 de 1994 desarrolla el régimen: derechos del usuario y libre elección del proveedor (artículos 9 y 14); Comités de Desarrollo y Control Social (artículos 62 a 66); régimen sancionatorio (artículo 81, numeral 81.2 modificado por el artículo 208 de la Ley 1753 de 2015); régimen tarifario (artículos 86 a 90), cuyo artículo 87.1 prohíbe trasladar a los usuarios los costos de una gestión ineficiente -principio recogido por la propia CREG en los considerandos de la Resolución número 119 de 2007-; financiación de la conexión (artículo 97); facturación y cobros (artículos 128, 147 y 148); suspensión, corte y reconexión (artículos 130 y 140 a 142); e instrumentos de medida (artículos 144 a 146).

En materia regulatoria: la fórmula de energía está en la Resolución CREG número 119 de 2007 (modificada, entre otras, por las Resoluciones CREG número 180 y 191 de 2014 y 701-109 de 2025) y la metodología de distribución y pérdidas en la Resolución CREG número 015 de 2018. Las metodologías de acueducto, alcantarillado y aseo están compiladas en la Resolución CRA 943 de 2021 (Resoluciones CREG número 688 de 2014, 825 de 2017 y 720 de 2015); el cobro por suspensión y reconexión en acueducto se rige por la Resoluciones CREG número 424 de 2007. Son aplicables, además, la Ley 1117 de 2006 (subsídios), la Ley 1581 de 2012 (habeas data), la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor), el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011 (graduación de sanciones) y el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 (impacto fiscal).

V. Fundamento jurisprudencial

C-150 de 2003 (M.P. Manuel José Cepeda Espinosa): la regulación es una forma legítima de intervención del Estado; la suspensión por incumplimiento es facultad legítima del prestador,

condicionada al debido proceso y a los derechos de los usuarios; la libertad de empresa en los servicios públicos no es absoluta.

T-740 de 2011 (M.P. Humberto Antonio Sierra Porto): el agua es derecho fundamental y servicio público; la suspensión que desconozca derechos de sujetos de especial protección puede resultar desproporcionada.

T-678 de 2017 (M.P. Carlos Bernal Pulido): el mínimo vital comprende el acceso a los servicios públicos domiciliarios, ligado a la dignidad humana.

C-092 de 2018 (M.P. Alberto Rojas Ríos): la potestad sancionadora administrativa se rige por los principios de legalidad, tipicidad y reserva de ley; conforme a la doctrina constitucional, puede diferirse al reglamento la mera metodología de cálculo, siempre que la ley defina los elementos esenciales -conducta, naturaleza de la sanción y topes-. Por seguridad jurídica, este proyecto consagra en la propia ley los criterios de graduación y las circunstancias de agravación y atenuación.

C-085 de 2022 (M.P. Jorge Enrique Ibáñez Najar): fija el test del artículo 7° de la Ley 819 de 2003, distinguiendo si la norma es imperativa o facultativa y general o concreta en materia de gasto.

VI. Explicación del articulado

Capítulo I (artículos 1° a 3°): objeto, ámbito y definiciones, incluidas las de sujeto de especial protección, cantidad mínima de subsistencia, costo eficiente, pérdida no técnica, pérdida eficiente y beneficio económico.

Capítulo II (artículo 4°): adiciona el artículo 140-A para consagrar un debido proceso reforzado y focalizado frente a la suspensión de los sujetos de especial protección, con estudio individualizado, motivación escrita y garantía de la cantidad mínima de subsistencia sin gratuidad, sustituyendo la nulidad automática por la ineficacia del acto y la sanción del controlador.

Capítulo III (artículo 5°): prohíbe la exclusión por pobreza y precisa los deberes de aplicación de subsidios (en los términos de los artículos 89, 99 y 100 de la Ley 142 y la Ley 1117 de 2006) y de financiación de la conexión inicial (artículo 97), con cláusula de neutralidad fiscal.

Capítulo IV (artículos 6° y 7°): adiciona los artículos 147 y 148 para asegurar la totalización separada y el pago independiente de cada servicio, y prohibir los cobros ajenos al servicio salvo consentimiento previo, expreso, informado y revocable del usuario.

Capítulo V (artículos 8° y 9°): adiciona los artículos 144-A y 144-B. El primero fija causales taxativas, plazos ciertos y procedimiento para el cambio de equipos de medición, preservando la libre elección del proveedor. El segundo dispone que, a partir de la vigencia de la ley, el costo del equipo de medida que se cambie por reposición

será asumido por la empresa, que conservará su propiedad y mantenimiento. Debe advertirse, con transparencia, que el costo del equipo de propiedad de la empresa ingresa a la base de activos remunerada y puede reflejarse de forma difusa en la tarifa; por ello la norma elimina el desembolso único e intempestivo del hogar -en especial el vulnerable- y lo sustituye por un componente regulado y solidario, sujeto al reconocimiento de costos eficientes (artículos 11 y 12 de esta ley) y con excepción por causas imputables al usuario, que neutraliza el riesgo moral.

Capítulo VI (artículo 10): condiciona los cobros por revisión, reconexión y reinstalación a los costos eficientes y al debido proceso, en armonía con los artículos 96 y 140 a 142 de la Ley 142 y la Resoluciones CREG número 424 de 2007.

Capítulo VII (artículos 11 a 14): depura el costo eficiente. El artículo 11 adiciona un párrafo al artículo 87 para prohibir el traslado de costos ineficientes y radicar en el prestador la carga de probar la eficiencia. El artículo 12 adiciona el artículo 87-A con el referente de pérdidas no técnicas y su senda decreciente. El artículo 13 condiciona el cobro de deudas diferidas a una auditoría externa. El artículo 14 ordena la transparencia tarifaria en datos abiertos.

Capítulo VIII (artículos 15 y 16): dota de auditoría tarifaria en tiempo real y de facultad de objeción cautelar a la Superintendencia, y reforma el régimen sancionatorio del artículo 81 para fijar un piso de la multa atado al beneficio económico, separar el reintegro restitutorio al usuario y consagrar en la ley los criterios de graduación.

Capítulo IX (artículos 17 a 21): fortalece los Comités de Desarrollo y Control Social (artículo 63-A) respetando la autonomía privada y la competencia regulatoria, establece obligaciones en las Personerías y el Sistema Nacional Descentralizado de Defensa del Usuario.

Capítulo X (artículos 22 a 25): vigilancia y articulación con la Superintendencia de Industria y Comercio, financiación respetuosa del artículo 359 de la Constitución, reglamentación, vigencia y derogatorias expresas.

VII. Análisis de impacto fiscal (artículo 7° de la Ley 819 de 2003)

Las disposiciones de garantías, tarifarias y sancionatorias son de naturaleza regulatoria y de conducta de los particulares y no ordenan gasto con cargo al Presupuesto General de la Nación; conforme a la C-085 de 2022, no constituyen un mandato de gasto concreto e imperativo. Los subsidios a que alude el artículo 5° ya están previstos en el régimen vigente y se financian con los Fondos de Solidaridad y Redistribución de Ingresos. El costo de los equipos de medida (artículo 9°) recae sobre las empresas y se remunera por la vía tarifaria conforme a la regulación.

VIII. Consideraciones sobre libertad de empresa y competencia regulatoria

El proyecto respeta la suficiencia financiera del operador eficiente (artículo 87.4 de la Ley 142) y la competencia técnica de las comisiones (artículo 370 C.P.): no fija tarifas ni porcentajes, sino principios, prohibiciones de conducta y reglas probatorias; focaliza la protección reforzada en los sujetos de especial protección; reserva la participación con voz en órganos de decisión a las empresas oficiales; y remite a las comisiones la fijación de referentes y la remuneración de los activos. Ningún prestador eficiente resulta afectado por una norma que solo excluye el traslado de la ineficiencia y del abuso.

IX. Conclusiones

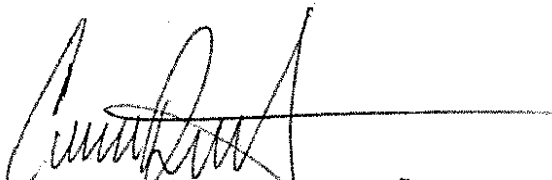
Este proyecto de ley responde a una doble falla estructural documentada: en la relación de consumo, los usuarios afrontan suspensiones sin ponderación de su situación de vulnerabilidad, facturación que mezcla conceptos, cobros ajenos al servicio y cambios de medidor trasladados intempestivamente al hogar; en el régimen tarifario, la metodología de Pérdidas Reconocidas de la Resolución CREG número 015 de 2018 traslada al usuario pérdidas por hurto y fraude, premiando la inversión del operador y no la reducción del hurto.

El sistema actual permite que las ineficiencias de los prestadores y los abusos se trasladen a la factura del hogar ante una inspección y vigilancia predominantemente reactiva. Cambiar esos resultados requiere cambiar el diseño institucional, y eso es exactamente lo que este proyecto de ley propone al modificar y adicionar la Ley 142 de 1994.

La experiencia y los fundamentos constitucionales demuestran que es posible construir un marco normativo que, sin fijar tarifas por ley ni vulnerar la suficiencia financiera del operador eficiente, establezca garantías, principios, prohibiciones de conducta y reglas probatorias que impidan trasladar la ineficiencia al usuario, dotándolo además de una defensa institucional descentralizada y gratuita. Colombia tiene las herramientas constitucionales e institucionales para hacerlo. Este proyecto las activa.

Por las razones expuestas, solicitamos al honorable Congreso de la República la aprobación del presente proyecto de ley.

De los honorables congresistas,


CRISTIAN DANILO AVENDAÑO FINO
 Representante a la Cámara por Santander

PROYECTO DE LEY NÚMERO 572 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 142 de 1994, para fortalecer las garantías de los usuarios de servicios públicos domiciliarios, depurar el costo eficiente del régimen tarifario, fortalecer la inspección, vigilancia y control y la defensa institucional del usuario, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

CAPÍTULO I

Objeto, ámbito y definiciones

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto fortalecer las garantías de los usuarios de servicios públicos domiciliarios, depurar el concepto de costo eficiente del régimen tarifario, fortalecer la inspección, vigilancia y control y robustecer la defensa institucional del usuario, mediante la modificación y adición de la Ley 142 de 1994, en armonía con la libertad de empresa y la sostenibilidad financiera del servicio.

Artículo 2º. Ámbito de aplicación. Esta ley se aplica a los servicios públicos domiciliarios de que trata el artículo 14.21 de la Ley 142 de 1994 y a las personas prestadoras a que se refiere su artículo 15, públicas, privadas o mixtas.

Artículo 3º. Definiciones. Para los efectos de esta ley se adoptan las siguientes definiciones:

a) Sujeto de especial protección constitucional: las personas que, por su condición económica, de género, física o mental, se hallan en circunstancia de debilidad manifiesta (artículo 13 C.P.), tales como niñas, niños y adolescentes, adultos mayores, personas con discapacidad, mujeres gestantes y personas con enfermedades que requieran tratamiento continuo, así como los hogares clasificados en los grupos de mayor vulnerabilidad del Sisbén.

b) Cantidad mínima de subsistencia: el volumen básico e indispensable del servicio necesario para la vida digna, conforme a los parámetros que define la comisión de regulación competente, sin que ello implique gratuidad del servicio.

c) Costo eficiente: el costo en que incurriría un prestador que gestiona el servicio conforme a las mejores prácticas y a los criterios del artículo 87 de la Ley 142 de 1994; no comprende los sobrecostos derivados de la ineficiencia, el abuso de la posición dominante o las prácticas restrictivas de la competencia.

d) Pérdida no técnica: la energía, el agua o el producto que se pierde por causas distintas a las inherentes al transporte y la transformación, tales como el hurto, el fraude y los errores de medición y facturación.

e) Pérdida eficiente: el nivel de pérdidas que la regulación reconoce como inevitable para un prestador eficiente, conforme al referente que fije la comisión de regulación competente.

f) **Beneficio económico:** el mayor valor cobrado al usuario o el menor costo asumido por el prestador como consecuencia de una infracción al régimen tarifario o de calidad.

CAPÍTULO II

Protección reforzada frente a la suspensión y el corte

Artículo 4º. Adiciónese el artículo 140-A a la Ley 142 de 1994, así:

Artículo 140-A. Debido proceso frente a la suspensión. La suspensión del servicio por incumplimiento del contrato es una facultad legítima del prestador. No obstante, tratándose de un sujeto de especial protección constitucional, el prestador deberá, antes de suspender:

1. Realizar y documentar un estudio individualizado de la situación del usuario.
2. Proferir motivación escrita que justifique la medida y notifique las alternativas de pago.
3. Garantizar, mientras subsista la condición de especial protección y por el término que fije la comisión de regulación, el suministro de la cantidad mínima de subsistencia.

Parágrafo 1º. La suspensión que omita el procedimiento previsto en este artículo no producirá efectos; el prestador deberá restablecer el servicio de manera inmediata, sin perjuicio de las sanciones que imponga la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios y del derecho del usuario a la reclamación y, en su caso, a la indemnización.

Parágrafo 2º. Lo dispuesto en este artículo no exime al usuario del pago de las sumas adeudadas ni constituye gratuidad del servicio.

CAPÍTULO III

Acciones afirmativas y acceso de la población vulnerable

Artículo 5º. Prohibición de exclusión por pobreza y deberes de las empresas. Se prohíbe excluir a las personas del acceso a los servicios públicos domiciliarios por razones de pobreza o marginalidad. En desarrollo de los principios de solidaridad y equidad, las empresas prestadoras deberán:

- a) Aplicar de manera oportuna y efectiva los subsidios a los usuarios de menores ingresos, en los términos y porcentajes de los artículos 89, 99 y 100 de la Ley 142 de 1994, la Ley 1117 de 2006 y demás normas vigentes, según la decisión de la autoridad municipal o distrital competente.
- b) Informar por escrito y ofrecer a los usuarios de estratos 1, 2 y 3 los plazos de financiación para amortizar los costos de la conexión domiciliaria inicial, incluidas la acometida y el medidor, en los términos del artículo 97 de la Ley 142 de 1994.
- c) Coordinar con las alcaldías la divulgación clara y accesible de los subsidios y beneficios

tarifarios existentes y apoyar las campañas de afiliación de la población vulnerable.

CAPÍTULO IV.

Facturación transparente y cobros

Artículo 6º. Facturación y pago individualizado. Adiciónese el artículo 147 de la Ley 142 de 1994 para disponer que todo documento de cobro físico, electrónico o digital que incluya más de un servicio o concepto deberá:

- a) Totalizar cada servicio o concepto de forma individual y claramente diferenciada.
- b) Configurar los canales de recaudo, físicos y virtuales, para permitir el pago independiente de cada servicio totalizado, mediante códigos de barras, enlaces de pago, códigos QR u otras tecnologías, salvo las excepciones legales.
- c) No impedir el pago de las sumas no objeto de reclamación; presentada una petición, queja o recurso, el usuario podrá pagar de forma independiente el servicio que no es objeto de disputa, acreditando su radicación.

Parágrafo. La facturación por medios electrónicos requiere el consentimiento previo, expreso e informado del usuario, conforme a la Ley 1581 de 2012.

Artículo 7º. Adiciónese el artículo 148 de la Ley 142 de 1994, el cual quedará así:

Artículo 148. Requisitos de las facturas. Modificado por el artículo 38, Decreto nacional 266 de 2000. Los requisitos formales de las facturas serán los que determinen las condiciones uniformes del contrato, pero contendrán, como mínimo, información suficiente para que el suscriptor o usuario pueda establecer con facilidad si la empresa se ciñó a la ley y al contrato al elaborarlas, cómo se determinaron y valoraron sus consumos, cómo se comparan éstos y su precio con los de períodos anteriores, y el plazo y modo en el que debe hacerse el pago.

En los contratos se pactará la forma, tiempo, sitio y modo en los que la empresa hará conocer la factura a los suscriptores o usuarios, y el conocimiento se presumirá de derecho cuando la empresa cumpla lo estipulado. Corresponde a la empresa demostrar su cumplimiento. El suscriptor o usuario no estará obligado a cumplir las obligaciones que le cree la factura, sino después de conocerla. No se cobrarán servicios no prestados, tarifas, ni conceptos diferentes a los previstos en las condiciones uniformes de los contratos, ni se podrá alterar la estructura tarifaria definida para cada servicio público domiciliario.

Parágrafo. No se podrá incluir en la factura cobros por conceptos no vinculados directamente con la prestación del servicio público domiciliario, tales como seguros, créditos, tasas u otros cargos ajenos, salvo que medie consentimiento previo, expreso, informado y revocable del usuario, otorgado por separado y conforme a la Ley 1581 de 2012 y a la Ley 1480 de 2011.

CAPÍTULO V

Medición y equipos de medida

Artículo 8º. Adiciónese el artículo 144-A a la Ley 142 de 1994, así:

Artículo 144-A. Procedimiento para el cambio de equipos de medición. El prestador solo podrá exigir o realizar el cambio del equipo de medición individual por las siguientes causales:

1. Cuando, mediante revisión técnica documentada, se compruebe que su funcionamiento no permite determinar adecuadamente los consumos, conforme a la regulación vigente.

2. Cuando el desarrollo tecnológico, regulado por la comisión competente, ponga a disposición instrumentos más precisos cuya implementación se haya definido como necesaria.

Parágrafo 1º. Todo cambio surtirá el siguiente procedimiento: a) notificación escrita de la causal, con el informe técnico que la sustenta y las especificaciones del nuevo equipo; b) plazo de treinta (30) días calendario para que el usuario, si así lo decide, lo reemplace por su cuenta, pudiendo adquirirlo de quien a bien tenga en ejercicio de la libre elección del proveedor (art. 9.1 de la Ley 142 de 1994), siempre que cumpla las características técnicas exigidas, evento en el cual conservará la propiedad del equipo; c) vencido el plazo sin que el usuario opte por la adquisición directa, el prestador procederá al reemplazo, cuyo costo y propiedad se registrarán por el artículo 144-B de esta ley.

Parágrafo 2º. En ningún caso el prestador sustituirá el medidor de forma unilateral sin surtir este procedimiento y sin justificación técnica. Su omisión viciará el cobro asociado al nuevo equipo y dará lugar a las sanciones de la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios.

Artículo 9º. Adiciónese el artículo 144-B a la Ley 142 de 1994, así:

Artículo 144-B. Asunción del costo y propiedad de los equipos de medida en reposición. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley, cuando la reposición o el cambio del equipo de medición individual proceda por las causales del artículo 144-A, el costo del equipo y de su instalación será asumido por la empresa prestadora, la cual conservará la propiedad del equipo y asumirá su mantenimiento.

Parágrafo 1º. Se conserva el derecho del usuario a la libre elección del proveedor (artículo 9.1 de la Ley 142 de 1994); el usuario podrá optar por adquirir e instalar por su cuenta un equipo de su elección que cumpla las especificaciones técnicas, caso en el cual la propiedad será suya. La asunción del costo por la empresa opera cuando el usuario no ejerce dicha opción.

Parágrafo 2º. Se exceptúan los casos en que la reposición obedezca a fraude, manipulación o daño imputables al usuario; en tales eventos, garantizado el debido proceso, el costo podrá trasladarse, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.

Parágrafo 3º. La remuneración de los equipos de medida de propiedad de la empresa se sujetará a la metodología que defina la comisión de regulación competente, la cual reconocerá únicamente costos eficientes y adoptará las medidas necesarias para que su reconocimiento tarifario no implique un incremento desproporcionado, en especial para los usuarios de menores ingresos.

Parágrafo 4º. Lo dispuesto en este artículo se aplica a los equipos que se cambien con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley y no afecta la propiedad de los medidores ya instalados a nombre de los usuarios.

CAPÍTULO VI

Cobros por revisión, reconexión y reinstalación

Artículo 10. Cobros asociados a la prestación. Los prestadores solo podrán cobrar por revisión técnica, reconexión o reinstalación bajo las siguientes condiciones:

1. Revisiones técnicas: el cobro procede cuando la revisión sea solicitada por el usuario o cuando, garantizado el debido proceso, se comprueben anomalías o fraudes imputables al usuario. No habrá cobro por revisiones rutinarias o de mantenimiento, cuyos costos se entienden incluidos en la tarifa.

2. Reconexión o reinstalación: el cobro procede únicamente cuando la suspensión o el corte sea imputable al usuario y por los valores que correspondan a los costos eficientes autorizados, definidos en el Contrato de Condiciones Uniformes; no procede cuando la suspensión haya sido declarada ilegal o derive de una falla no atribuible al usuario.

Parágrafo. La negativa del usuario a pagar un cobro que considere indebido no dará lugar a nueva suspensión, sin perjuicio del cobro por las vías legales una vez agotada la reclamación.

CAPÍTULO VII

Costo eficiente y límites al traslado tarifario

Artículo 11. Costo eficiente real como límite del traslado tarifario. Adiciónese un parágrafo al artículo 87 de la Ley 142 de 1994, así:

Parágrafo. En desarrollo del principio de eficiencia económica, solo podrán trasladarse al usuario los costos de una gestión eficiente efectivamente incurridos y verificados. No constituyen costo eficiente trasladable: a) las pérdidas no técnicas que superen el referente de eficiencia; b) las inversiones no ejecutadas o los activos que no se encuentren en operación; y c) los saldos diferidos que no hayan sido objeto de auditoría externa independiente. La carga de demostrar la eficiencia del costo corresponde al prestador.

Artículo 12. Adiciónese el artículo 87-A a la Ley 142 de 1994, así:

Artículo 87-A. Referente de pérdidas no técnicas. Las comisiones de regulación establecerán, para cada servicio y mercado, un referente máximo

de pérdidas no técnicas reconocibles en la tarifa, sujeto a una senda decreciente con un plazo máximo de convergencia. Las pérdidas no técnicas que superen dicho referente serán asumidas por el prestador y no podrán trasladarse al usuario.

Parágrafo 1º. Ningún esquema regulatorio podrá reconocer en la tarifa pérdidas superiores al referente en función del monto de inversión del prestador. El reconocimiento transitorio de un nivel superior solo procederá cuando exista un plan de reducción de pérdidas aprobado y se acredite el cumplimiento verificado de sus metas; incumplidas las metas, el reconocimiento se revocará y el prestador reintegrará a los usuarios las sumas correspondientes, con sus intereses.

Parágrafo 2º. Para las áreas de difícil gestión, los mercados de alta informalidad y los asentamientos subnormales, las comisiones de regulación correspondiente podrán fijar un referente diferencial temporal, acompañado de una senda decreciente obligatoria y de un plazo perentorio de convergencia, vencido el cual se aplicará el referente general. En ningún caso el régimen diferencial podrá tornarse permanente.

Parágrafo 3º. Las comisiones definirán y publicarán la metodología de medición de las pérdidas, incluida la noción de pérdida técnica eficiente, en datos abiertos y desagregados por mercado y por prestador.

Artículo 13. *Transparencia tarifaria.* Los prestadores y las comisiones de regulación publicarán, en datos abiertos y en lenguaje claro, la composición desagregada de cada componente de la tarifa, por servicio, mercado de comercialización y prestador, con periodicidad trimestral.

CAPÍTULO VIII

Inspección, vigilancia y control

Artículo 14. *Auditoría tarifaria en tiempo real y facultad de objeción.* La Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios ejercerá auditoría permanente y en tiempo real sobre la aplicación de las fórmulas tarifarias. Cuando advierta indicios de traslado de costos superiores al costo eficiente, podrá objetar y suspender cautelarmente el cobro del componente respectivo, con efecto inmediato en la facturación, mediante acto motivado y sujeto a control judicial.

Parágrafo 1º. Las comisiones de regulación, los operadores del mercado y los prestadores garantizarán a la Superintendencia el acceso automatizado a la información necesaria para recalcular los componentes tarifarios.

Parágrafo 2º. La medida cautelar no exime al prestador del deber de prestar el servicio de manera continua.

Artículo 15. *Sanciones disuasivas, graduación y reintegro al usuario.* Modifíquese el numeral 81.2 y adiciónense parágrafos al artículo 81 de la Ley 142 de 1994, así:

81.2. La Superintendencia podrá imponer multas hasta por el equivalente a dos mil (2.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes para personas naturales y hasta por cien mil (100.000) para personas jurídicas. La multa no podrá ser inferior al beneficio económico obtenido con la infracción. Verificado el cobro de sumas superiores al costo eficiente o el incumplimiento del régimen tarifario, la Superintendencia ordenará, además y de manera independiente, el reintegro a los usuarios afectados de la totalidad de lo cobrado en exceso, con sus intereses; el reintegro tiene naturaleza restitutoria y no constituye sanción.

Parágrafo 1º. *Criterios de graduación.* Para fijar el monto de la multa, la Superintendencia atenderá: a) el beneficio económico obtenido o pretendido; b) el número de usuarios afectados y la cuantía agregada del cobro; c) la duración de la conducta; d) la afectación a sujetos de especial protección constitucional; e) el grado de culpabilidad; f) la existencia de medios fraudulentos o de obstrucción a la vigilancia; y g) los demás criterios del artículo 50 de la Ley 1437 de 2011.

Parágrafo 2º. *Tramos de gravedad.* Las infracciones se clasificarán en leves, graves y gravísimas. Serán gravísimas, entre otras, el traslado reiterado de costos ineficientes y la afectación masiva o a sujetos de especial protección.

Parágrafo 3º. *Agravantes y atenuantes.* Son agravantes la reincidencia, la obstrucción y el uso de medios fraudulentos. Son atenuantes la corrección voluntaria, el reintegro espontáneo y completo antes de la decisión, y la colaboración eficaz con la investigación.

Parágrafo 4º. *Reincidencia.* La reincidencia en infracciones gravísimas habilitará a la Superintendencia para aplicar las sanciones de mayor entidad previstas en este artículo, incluida la toma de posesión, conforme a la ley.

CAPÍTULO IX

Participación, control social y defensa institucional del usuario

Artículo 16. Adiciónese el artículo 63-A a la Ley 142 de 1994, así:

Artículo 63-A. *Fortalecimiento de los Comités de Desarrollo y Control Social.* Para garantizar el control social (artículo 369 C.P.), los Comités, a través de sus vocales de control, tendrán los siguientes derechos:

a) Información oportuna y de calidad sobre planes de inversión y expansión, indicadores de gestión, esquemas tarifarios y decisiones que afecten la prestación en su área de influencia, en lenguaje claro.

b) Participación en la planificación: las empresas convocarán al Vocal de Control a audiencias previas a la presentación de expedientes tarifarios y a audiencias periódicas de rendición de cuentas. Las propuestas del Comité serán remitidas a la comisión de regulación competente para su

evaluación conforme a la metodología tarifaria vigente.

c) Participación en órganos de decisión: en las empresas oficiales, el Vocal de Control participará con voz en las reuniones de la Junta Directiva cuando se traten asuntos del Comité; en las empresas privadas y mixtas, tendrá derecho a presentar observaciones escritas que la administración responderá de forma motivada dentro de los quince (15) días hábiles siguientes, preservándose la autonomía de la empresa y la confidencialidad de la información estratégica.

d) Apoyo técnico y logístico: las autoridades municipales y las empresas facilitarán espacios adecuados para el funcionamiento de los Comités, con cargo a sus presupuestos vigentes.

e) Capacitación: la Superintendencia, en coordinación con las entidades territoriales, asegurará la capacitación continua de los vocales, con cargo a los recursos apropiados en sus presupuestos.

Artículo 17. Obligaciones de las Personerías Municipales. Las Personerías Municipales brindarán acompañamiento técnico y jurídico a los usuarios, recibirán y tramitarán sus peticiones, quejas y recursos, y ejercerán las acciones judiciales pertinentes en defensa de los usuarios de su municipio frente a abusos tarifarios y deficiencias del servicio, en coordinación con la Defensoría del Pueblo.

Artículo 18. Sistema Nacional Descentralizado de Defensa del Usuario. Créase el Sistema Nacional Descentralizado de Defensa del Usuario de Servicios Públicos Domiciliarios, integrado por la Procuraduría Delegada, la Defensoría Delegada, las Personerías, los Comités de Desarrollo y Control Social y sus vocales de control. El Sistema articulará ventanillas de atención de fácil acceso, físicas y digitales, con criterios de gratuidad, oportunidad y enfoque diferencial.

Parágrafo. El Gobierno nacional reglamentará la operación del Sistema dentro de los seis (6) meses siguientes a la vigencia de esta ley.

CAPÍTULO X

Vigilancia, financiación y disposiciones finales

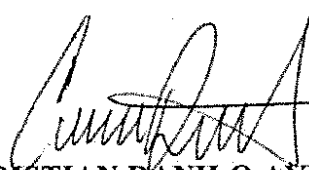
Artículo 19. Inspección, vigilancia y control y articulación interinstitucional. La Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios ejercerá la inspección, vigilancia y control del cumplimiento de esta ley, conforme a los artículos 79 y 81 de la Ley 142 de 1994, sin perjuicio de las competencias de la Superintendencia de Industria y Comercio en materia de protección al consumidor y de habeas data.

Artículo 20. Financiación. Las funciones asignadas por esta ley se atenderán, en una primera etapa, con cargo a los presupuestos y plantas de personal vigentes de las entidades, mediante su reorganización interna. El producto de las multas continuará rigiéndose por las normas vigentes, sin que esta ley cree rentas de destinación específica.

Artículo 21. Reglamentación. El Gobierno nacional y las comisiones de regulación competentes reglamentarán la presente ley en lo que corresponda, dentro de los seis (6) meses siguientes a su promulgación.

Artículo 22. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación, modifica y adiciona la Ley 142 de 1994 en lo aquí dispuesto, y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en particular las de igual o inferior jerarquía que se opongán a los artículos 140-A, 144-A, 144-B, 87-A y 63-A y a las adiciones a los artículos 87, 147, 148 y 81 de la Ley 142 de 1994.

De los honorables Congressistas,



CRISTIAN DANILO AVENDAÑO FINO
Representante a la Cámara por Santander

PROYECTO DE LEY NÚMERO 573 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se establecen medidas de transparencia, control ciudadano e idoneidad en la función de los agentes de tránsito, se crean contraincentivos a la imposición arbitraria de comparendos y se fortalece la vigilancia del Ministerio Público en los operativos de tránsito.

Bogotá, D. C., 16 de junio de 2026

Señor

JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO

Presidente

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Señor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Asunto:

Proyecto de Ley número 573 de 2026 Cámara, por medio de la cual se establecen medidas de transparencia, control ciudadano e idoneidad en la función de los agentes de tránsito, se crean contraincentivos a la imposición arbitraria de comparendos y se fortalece la vigilancia del Ministerio Público en los operativos de tránsito.

Por medio de la presente presento ante ustedes el Proyecto de Ley número 573 de 2026 Cámara, *por medio de la cual se establecen medidas de transparencia, control ciudadano e idoneidad en la función de los agentes de tránsito, se crean contraincentivos a la imposición arbitraria de comparendos y se fortalece la vigilancia del*

con defecto fáctico o jurídico constituye una violación sistemática del artículo 29 Superior.

Artículo 83. Buena fe. Las autoridades deben actuar con lealtad y corrección frente a los ciudadanos. Los conflictos de interés y las prácticas de recaudo mediante comparendos infundados quiebran el principio de buena fe que debe caracterizar la función pública.

Artículo 90. Responsabilidad del Estado y acción de repetición. El Estado responde patrimonialmente por los daños causados por la acción u omisión de sus agentes. Este proyecto desarrolla el mandato constitucional de la acción de repetición al establecer mecanismos que permiten identificar a los agentes responsables de comparendos indebidos y activar las acciones de repetición correspondientes.

Artículo 122. Función pública e idoneidad. La dignificación y profesionalización del cargo de agente de tránsito, como servidor público esencial para la seguridad vial, encuentra sustento en este mandato constitucional.

Artículo 270. Control social. La ley organizará las formas y los sistemas de participación ciudadana que permitan vigilar la gestión pública. Este proyecto cumple el mandato constitucional al crear plataformas tecnológicas de veeduría ciudadana en tiempo real.

2.2. Fundamentos legales

Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre: constituye el marco normativo principal del sistema de tránsito en Colombia. Sus artículos 125 (inmovilización de vehículos), 129 (responsabilidad por infracciones), 135 (procedimiento para imposición de comparendos), 160 (destinación de recursos) y concordantes son las normas objeto de modificación y adición por parte de este proyecto.

Ley 1310 de 2009: regula el ejercicio de la función de Policía Nacional de Tránsito. Su artículo 3° (requisitos para ser agente de tránsito) es expresamente modificado por este proyecto para elevar los estándares de idoneidad y transparencia.

Ley 1952 de 2019-Código General Disciplinario: el régimen disciplinario de los agentes de tránsito previsto en este proyecto se aplica de manera complementaria con el Código General Disciplinario, respetando las garantías del debido proceso disciplinario.

Ley 1437 de 2011 - CPACA: el procedimiento administrativo en la imposición de comparendos está regulado por el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, cuyos principios de publicidad, transparencia, moralidad e imparcialidad son desarrollados por este proyecto.

Ley 2016 de 2020 - Veedurías ciudadanas: el proyecto es complementario a la ley de veedurías ciudadanas, al crear instrumentos tecnológicos que permiten el monitoreo en tiempo real de la función pública en los operativos de tránsito.

2.3. Jurisprudencia constitucional relevante

La Corte Constitucional ha construido una sólida línea jurisprudencial sobre los límites

constitucionales de la potestad sancionatoria en tránsito:

En la **Sentencia C-530 de 2003**, la Corte precisó que el levantamiento de un comparendo no puede asimilarse a la imposición de una sanción, pues constituye una orden formal de notificación. Esto significa que los agentes de tránsito tienen la obligación de fundamentar cada comparendo en elementos probatorios objetivos, so pena de vulnerar el derecho de defensa del presunto infractor.

En la **Sentencia C-980 de 2010**, la Corporación analizó las condiciones del debido proceso en materia contravencional de tránsito y reafirmó que las multas no pueden imponerse a persona distinta de quien cometió la infracción, reforzando el principio de responsabilidad personal sobre la objetiva.

En la **Sentencia C-321 de 2022**, la Corte reiteró que las autoridades de tránsito tienen el deber de identificar plenamente al infractor y que la autoridad encargada del comparendo no puede limitarse a la verificación formal, sino que debe sustentar materialmente la infracción imputada.

En la **Sentencia T-279 de 2023**, la Corte señaló expresamente que la ausencia de motivación en las actuaciones de tránsito constituye un déficit de protección constitucional que afecta el derecho fundamental al debido proceso.

Esta línea jurisprudencial demuestra que el ordenamiento constitucional ya impone estándares de rigor probatorio y garantías de debido proceso en la imposición de comparendos. El presente proyecto de ley convierte esos estándares constitucionales en obligaciones legales exigibles con consecuencias disciplinarias concretas para quienes los incumplan de manera reiterativa.

2.4. Otros fundamentos normativos

Resolución número 20223040045295 de 2022 del Ministerio de Transporte: establece los requisitos técnicos de los dispositivos electrónicos para la imposición de comparendos. El proyecto ordena su actualización y armonización con los nuevos estándares de trazabilidad, georreferenciación e integración con el Renat y el SIMJT.

III. DIAGNÓSTICO

3.1. Un sistema deformado por incentivos perversos

El sistema de tránsito colombiano enfrenta una deformación estructural: los organismos de tránsito dependen financieramente del recaudo generado por comparendos, inmovilizaciones y servicios de patios. Este diseño institucional crea un incentivo perverso que desvía la función pública del tránsito de su objetivo constitucional -garantizar la seguridad vial y la libre circulación-- hacia la maximización del recaudo. El resultado es un sistema en el que imponer comparendos puede ser más rentable institucionalmente que prevenirlos.

Este fenómeno no es exclusivo de una ciudad o región. Es sistémico y ha sido documentado en

múltiples jurisdicciones del país, como lo revelan los casos documentados en Bogotá, Villavicencio, Bucaramanga, Barranquilla y otras ciudades, que se describen en el siguiente apartado.

Bucaramanga:

De acuerdo con la información financiera y presupuestal suministrada por la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, para el cierre del año 2024 el ingreso final de la entidad fue de \$ 48.095.395.918 pesos, de los cuales \$ 12.640.852.980 correspondieron al concepto de recaudo de multas, sanciones e intereses de mora, \$ 6.075.612.927 a derecho municipal de tránsito, \$862.450.832 a patios y 1.064.933.318 a inmovilización de vehículos.

Es decir, del total de ingresos por cerca de 48 mil millones, cerca de 20.600 millones (43% del ingreso total) corresponden a multas, sanciones y tarifas de derecho municipal de tránsito, patios e inmovilizaciones. Ahora bien, si no se tuviera en cuenta el derecho municipal de tránsito, este valor corresponde a 14.500 millones de pesos aproximadamente (30.2% del ingreso total).

Frente a los gastos, se destacan los gastos de personal por \$ 27.423.679.720 y la adquisición de bienes y servicios por \$12.196.542.956.

Bogotá, D. C.:

En el caso del distrito capital, se advierte que, por su naturaleza adscrita al nivel central, la Secretaría Distrital de Movilidad no cuenta con ingresos propios, sino por ingresos y rentas de la Administración Central.

De acuerdo con la información suministrada, para el año 2025 el total de ingresos fiscales de la secretaría fue de \$1.265.122.993.611, de los cuales \$ 659.930.414.966 corresponden al concepto únicamente de multas, sanciones e intereses. Es decir, que solo multas y sanciones representan un 51,4% del total presupuesto de la entidad.

En cuanto a los conceptos de grúas y parqueaderos, advierte la entidad que la única fuente de ingreso de la entidad es “multas de tránsito y transporte” conforme a la normatividad vigente, ya que el resto de recaudo obedece a asignación realizada por la Secretaría de Hacienda Distrital.

La ejecución presupuestal del fondo de financiación de multas de tránsito fue:

Vigencia	% ejecutado
2022	99,8%
2023	99,5%
2024	99,2%
2025	98,7%
2026*	48%

Las infracciones que reflejan un comportamiento mayor son: C29 (exceso de velocidad) con un total 320.082 en 2025, seguido por C02 (Prohibido parquear) con 91.910 y C35 (técnico-mecánica) con 67.340 infracciones.

Cali:

El presupuesto de la Secretaría de Movilidad de Cali cerró el año 2025 en \$ 1 77.330.218.216 pesos con un recaudo de \$ 213.643.281.360 pesos. De los cuales \$116.415.2021.141 corresponden al concepto de multas y sanciones, \$583.576.700 a servicio de grúa y \$1.284.599.500 a servicio de parqueaderos. Es decir, cerca del 55% del total del recaudo fue por concepto de multas, sanciones y tarifas de grúas y parqueaderos.

La ejecución presupuestal de ingresos por infracciones de tránsito fue:

Vigencia	% ejecutado
2022	87%
2023	94%
2024	135%
2025	Sin info
2026*	144%

Las infracciones que reflejan un comportamiento mayor son: C35 (revisión tecno mecánica) con un total 301.895 en 2025, seguido por D02 (SOAT) con 263.288 y C14 (pico y placa) con 104.487 impositones.

Barranquilla:

De acuerdo con la información suministrada por la Secretaría de Tránsito y Seguridad Vial de Barranquilla, el presupuesto final para el año 2025 fue de \$ 127.456.632.525 pesos. No obstante, en la información no se detalló el discriminado del recaudo por concepto de multas, sanciones y tarifas de grúas y parqueaderos.

En cuanto a la ejecución del total del presupuesto apropiado durante las últimas 5 vigencias

fiscales:

Vigencia	% ejecutado
2022	98%
2023	75%
2024	75%
2025	89%
2026*	22%

Las infracciones que reflejan un comportamiento mayor son: C14 (pico y placa) con un total

18.387 en 2025, seguido por DO1 (conducir sin licencia) con 13.528 y B02 (conducir con licencia vencida) con 6.542 impositones.

3.2. Evidencia empírica: corrupción, arbitrariedad e impunidad

La magnitud del problema ha sido revelada por investigaciones periodísticas, informes institucionales y decisiones judiciales que dan cuenta de tres fenómenos concurrentes:

a) Metas de comparendos como práctica institucional: el caso de Villavicencio

En distintas ciudades del país se han documentado casos en los que las comandancias de los organismos

de tránsito imponen a sus agentes metas mínimas de comparendos por turno o por hora. En Villavicencio, la Personería Municipal recaudó material probatorio --incluidos audios-- en los que un oficial de tránsito imparte la instrucción explícita de imponer mínimo un comparendo por hora. Según las denuncias de los propios agentes, el incumplimiento de estas metas acarrea sanciones internas. Esta práctica desnaturaliza por completo la función de control del tránsito al convertirla en una actividad de recaudo forzado. (*Revista Semana*, 2022).

b) Cobro de dinero a cambio de no imponer comparendos: el caso de Soledad

En el municipio de Soledad, Atlántico, quedó documentado en video cómo agentes de tránsito solicitaban pagos en efectivo --entre \$50.000 y \$100.000 pesos-- a conductores a cambio de no imponer comparendos. La sanción institucional fue una suspensión provisional de tres meses, lo que pone en evidencia la debilidad de los mecanismos disciplinarios vigentes. Casos similares han sido denunciados en múltiples municipios del país, configurando un patrón de corrupción tolerada por la ausencia de consecuencias efectivas. (*Revista Semana*, 2024).

c) Manipulación del sistema SIMIT: el caso Bucaramanga

En mayo de 2023, el propio Director de Tránsito de Bucaramanga denunció públicamente la existencia de una presunta red de corrupción al interior de la entidad, que habría generado irregularidades en la base de datos del SIMIT por un valor superior a los \$6.400 millones de pesos. Las anomalías consistían en la eliminación de comparendos del sistema, lo que evidencia no solo corrupción en la imposición de multas, sino también en su recaudo y en la administración del sistema de información. (*Vanguardia*, 2023).

d) Impunidad disciplinaria: el caso Bogotá

Según datos oficiales de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, suministrados al Concejo Distrital en 2025, de los 450 agentes de tránsito que operan en la capital, 176 --es decir, casi el 39%-- están siendo investigados por faltas que incluyen incumplimiento del manual de funciones (96 casos), abuso de autoridad (22), irrespeto a las personas (17) y actos de corrupción (13). A pesar de estas cifras, hasta agosto de 2025 solo tres agentes habían sido efectivamente sancionados. El concejal denunciante señaló que ningún ciudadano había sido exonerado de los más de 300.000 comparendos impuestos durante el período analizado, revelando que la Secretaría priorizó el recaudo sobre el control de la actuación de sus agentes. (*Infobae*, 2025).

e) Conflicto de interés estructural: el caso de Girón

En el área metropolitana de Bucaramanga junto con el ex concejal Carlos Parra denunciarnos un presunto esquema en el que un agente de tránsito de Girón habría impuesto más de 800 comparendos en un período de siete meses --muchos de ellos a

vehículos estacionados sin notificación adecuada-- mientras su hermano, también agente de tránsito en Piedecuesta, fungía como representante legal de una empresa autorizada para dictar cursos pedagógicos que permiten a los infractores obtener una reducción del 50% en el valor de sus multas. Una vez impuestos los comparendos, los propios agentes dirigían a los conductores hacia el negocio la mliar para tramitar el descuento.

El 21 de enero de 2026, la Procuraduría General de la Nación abrió indagación preliminar contra funcionarios de la Dirección de Tránsito y Transporte de Girón, buscando determinar si existió beneficio personal o la mliar a costa de los ciudadanos sancionados. Este caso materializa con precisión el conflicto de interés que el presente proyecto busca erradicar: el mismo ecosistema la mliar que impone la sanción se lucra de su reducción. (*El Tiempo*, 2026).

3.3. La accidentalidad vial: el indicador que más importa y que se ignora

Mientras los organismos de tránsito maximizan el recaudo por comparendos, la accidentalidad vial en Colombia no cede. Según cifras de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), en 2024 fallecieron 8.271 personas en las vías de todo el país, con un promedio de 22 muertes diarias. En el mismo año se registraron 27.924 lesionados, de los cuales el 61,35% eran motociclistas. Bogotá concentró 652 fallecidos y 4.902 lesionados solo en la capital.

Estas cifras revelan la paradoja central del sistema actual: el recaudo por multas crece, pero la accidentalidad no se reduce en proporción. Esto demuestra que los comparendos como instrumento de recaudo fiscal no son equivalentes a los comparendos como instrumento de seguridad vial. Un sistema orientado genuinamente a la reducción de siniestros prioriza la educación vial, la presencia preventiva y la sanción efectiva de conductas de alto riesgo --no la persecución de infracciones menores para alcanzar metas financieras.

3.4. Falta de idoneidad en varios agentes de tránsito

Son reiterativos los incumplimientos de la ley y reglamentos de tránsito por parte de los agentes de tránsito y transporte. Este desconocimiento de la ley, sumados a la corrupción y abuso de autoridad, se han convertido en un atropello contra la ciudadanía.

En la actualidad para ingresar a los cuerpos de agentes de tránsito y transporte de las entidades territoriales se requiere, de acuerdo con el artículo 7° de la ley 1310 de 2009, son los siguientes:

“Artículo 7°. Requisitos de creación e ingreso. Para ingresar a los cuerpos de agentes de tránsito y transporte de las entidades territoriales se requiere, además:

1. Ser colombiano con situación militar definida.
2. Poseer licencia de conducción de segunda (2ª) y cuarta (4ª) categoría como mínimo.

3. No haber sido condenado en cualquier época por sentencia judicial, pena privativa de la libertad, excepto por delitos políticos culposos.

4. Ser mayor de edad

5. Cursar y aprobar el programa de capacitación (cátedra de formación e intensidad mínima establecida por la autoridad competente).

6. Poseer diploma de bachiller, certificado o constancia de su trámite.

Parágrafo. Para la creación de los cargos de agentes de tránsito y transporte de las entidades territoriales deberá evaluarse la conveniencia y oportunidad según el número de habitantes y la cantidad de vehículos que transitan en el municipio”.

Frente a los niveles jerárquico, la misma ley establece:

CÓDIGO	DENOMINACIÓN	NIVEL
290	Comandante de Tránsito	Profesional
338	Subcomandante de Tránsito	Técnico
339	Técnico Operativo de Tránsito	Técnico
340	Agentes de Tránsito	Técnico

Adicionalmente, la Ley 1310 de 2009 también establece sobre el profesionalismo de los agentes de tránsito que “la actividad de Agente de Tránsito y Transporte es una profesión y como tal deberán recibir una formación académica integral acorde con su rango que permita una promoción profesional, cultural y social, con acento en la instrucción ética, moral, física, ecológica, de liderazgo y de servicio comunitario”.

“Para efectos de la formación técnica en la materia, exigida para desempeñarse como autoridad de tránsito y transporte, los organismos de tránsito con jurisdicción en las capitales de departamento podrán crear escuelas no formales encargadas de dicha formación académica, cumpliendo con el pénsum reglamentado por el Ministerio de Transporte o en su defecto para esta capacitación o la tecnológica se contratará con Universidades Públicas reconocidas”.

Parágrafo 1º. El Ministerio de Transporte, dentro de los seis (6) meses siguientes a la publicación de la presente ley, fijará los parámetros para actualizar el pénsum de capacitación, inducción, reinducción y formación técnica para ser agente de tránsito.

Parágrafo 2º. Los organismos de tránsito y transporte deberán organizar como mínimo anualmente un (1) curso de actualización en normas y procedimientos de tránsito y transporte, seguridad vial y policía judicial, relaciones humanas, éticas y morales dirigido a todos sus empleados e impartidos por personas o entidades idóneas en el ramo.

De acuerdo con la Resolución número 20223040045295 de 2022, los contenidos de los cursos para agentes de tránsito incluyen:

NIVEL	DEFINICIÓN DEL NIVEL	OBJETIVO DEL NIVEL	SUBTEMAS BÁSICOS (HORAS)
Comandante	Comandante de tránsito y transporte, responsable de la dirección y supervisión de las actividades de tránsito y transporte en el municipio.	El Comandante de tránsito y transporte debe ser capaz de dirigir y supervisar a los agentes de tránsito y transporte, así como de tomar decisiones sobre el uso de la fuerza pública y el uso de las armas de fuego.	<ul style="list-style-type: none"> Constitución de Colombia Organización y funcionamiento del municipio Tránsito y transporte Tránsito y transporte de mercancías Tránsito y transporte de pasajeros Tránsito y transporte de vehículos Tránsito y transporte de personas Tránsito y transporte de animales Tránsito y transporte de plantas Tránsito y transporte de bienes Tránsito y transporte de servicios Tránsito y transporte de información Tránsito y transporte de energía Tránsito y transporte de comunicaciones Tránsito y transporte de salud Tránsito y transporte de cultura Tránsito y transporte de deporte Tránsito y transporte de turismo Tránsito y transporte de medio ambiente Tránsito y transporte de patrimonio Tránsito y transporte de arqueología Tránsito y transporte de etnohistoria Tránsito y transporte de geografía Tránsito y transporte de historia Tránsito y transporte de lingüística Tránsito y transporte de literatura Tránsito y transporte de música Tránsito y transporte de artes Tránsito y transporte de arquitectura Tránsito y transporte de urbanismo Tránsito y transporte de planeación Tránsito y transporte de desarrollo Tránsito y transporte de gestión pública Tránsito y transporte de ética Tránsito y transporte de moral Tránsito y transporte de física Tránsito y transporte de ecológica Tránsito y transporte de liderazgo Tránsito y transporte de servicio comunitario
Subcomandante	Subcomandante de tránsito y transporte, responsable de la dirección y supervisión de las actividades de tránsito y transporte en el municipio.	El Subcomandante de tránsito y transporte debe ser capaz de dirigir y supervisar a los agentes de tránsito y transporte, así como de tomar decisiones sobre el uso de la fuerza pública y el uso de las armas de fuego.	<ul style="list-style-type: none"> Constitución de Colombia Organización y funcionamiento del municipio Tránsito y transporte Tránsito y transporte de mercancías Tránsito y transporte de pasajeros Tránsito y transporte de vehículos Tránsito y transporte de personas Tránsito y transporte de animales Tránsito y transporte de plantas Tránsito y transporte de bienes Tránsito y transporte de servicios Tránsito y transporte de información Tránsito y transporte de energía Tránsito y transporte de comunicaciones Tránsito y transporte de salud Tránsito y transporte de cultura Tránsito y transporte de deporte Tránsito y transporte de turismo Tránsito y transporte de medio ambiente Tránsito y transporte de patrimonio Tránsito y transporte de arqueología Tránsito y transporte de etnohistoria Tránsito y transporte de geografía Tránsito y transporte de historia Tránsito y transporte de lingüística Tránsito y transporte de literatura Tránsito y transporte de música Tránsito y transporte de artes Tránsito y transporte de arquitectura Tránsito y transporte de urbanismo Tránsito y transporte de planeación Tránsito y transporte de desarrollo Tránsito y transporte de gestión pública Tránsito y transporte de ética Tránsito y transporte de moral Tránsito y transporte de física Tránsito y transporte de ecológica Tránsito y transporte de liderazgo Tránsito y transporte de servicio comunitario
Técnico	Técnico operativo de tránsito y transporte, responsable de la dirección y supervisión de las actividades de tránsito y transporte en el municipio.	El Técnico operativo de tránsito y transporte debe ser capaz de dirigir y supervisar a los agentes de tránsito y transporte, así como de tomar decisiones sobre el uso de la fuerza pública y el uso de las armas de fuego.	<ul style="list-style-type: none"> Constitución de Colombia Organización y funcionamiento del municipio Tránsito y transporte Tránsito y transporte de mercancías Tránsito y transporte de pasajeros Tránsito y transporte de vehículos Tránsito y transporte de personas Tránsito y transporte de animales Tránsito y transporte de plantas Tránsito y transporte de bienes Tránsito y transporte de servicios Tránsito y transporte de información Tránsito y transporte de energía Tránsito y transporte de comunicaciones Tránsito y transporte de salud Tránsito y transporte de cultura Tránsito y transporte de deporte Tránsito y transporte de turismo Tránsito y transporte de medio ambiente Tránsito y transporte de patrimonio Tránsito y transporte de arqueología Tránsito y transporte de etnohistoria Tránsito y transporte de geografía Tránsito y transporte de historia Tránsito y transporte de lingüística Tránsito y transporte de literatura Tránsito y transporte de música Tránsito y transporte de artes Tránsito y transporte de arquitectura Tránsito y transporte de urbanismo Tránsito y transporte de planeación Tránsito y transporte de desarrollo Tránsito y transporte de gestión pública Tránsito y transporte de ética Tránsito y transporte de moral Tránsito y transporte de física Tránsito y transporte de ecológica Tránsito y transporte de liderazgo Tránsito y transporte de servicio comunitario
Agente	Agente de tránsito y transporte, responsable de la dirección y supervisión de las actividades de tránsito y transporte en el municipio.	El Agente de tránsito y transporte debe ser capaz de dirigir y supervisar a los agentes de tránsito y transporte, así como de tomar decisiones sobre el uso de la fuerza pública y el uso de las armas de fuego.	<ul style="list-style-type: none"> Constitución de Colombia Organización y funcionamiento del municipio Tránsito y transporte Tránsito y transporte de mercancías Tránsito y transporte de pasajeros Tránsito y transporte de vehículos Tránsito y transporte de personas Tránsito y transporte de animales Tránsito y transporte de plantas Tránsito y transporte de bienes Tránsito y transporte de servicios Tránsito y transporte de información Tránsito y transporte de energía Tránsito y transporte de comunicaciones Tránsito y transporte de salud Tránsito y transporte de cultura Tránsito y transporte de deporte Tránsito y transporte de turismo Tránsito y transporte de medio ambiente Tránsito y transporte de patrimonio Tránsito y transporte de arqueología Tránsito y transporte de etnohistoria Tránsito y transporte de geografía Tránsito y transporte de historia Tránsito y transporte de lingüística Tránsito y transporte de literatura Tránsito y transporte de música Tránsito y transporte de artes Tránsito y transporte de arquitectura Tránsito y transporte de urbanismo Tránsito y transporte de planeación Tránsito y transporte de desarrollo Tránsito y transporte de gestión pública Tránsito y transporte de ética Tránsito y transporte de moral Tránsito y transporte de física Tránsito y transporte de ecológica Tránsito y transporte de liderazgo Tránsito y transporte de servicio comunitario

16-01-2023

NIVEL	DEFINICIÓN DEL NIVEL	OBJETIVO DEL NIVEL	SUBTEMAS BÁSICOS (HORAS)
Comandante	Comandante de tránsito y transporte, responsable de la dirección y supervisión de las actividades de tránsito y transporte en el municipio.	El Comandante de tránsito y transporte debe ser capaz de dirigir y supervisar a los agentes de tránsito y transporte, así como de tomar decisiones sobre el uso de la fuerza pública y el uso de las armas de fuego.	<ul style="list-style-type: none"> Constitución de Colombia Organización y funcionamiento del municipio Tránsito y transporte Tránsito y transporte de mercancías Tránsito y transporte de pasajeros Tránsito y transporte de vehículos Tránsito y transporte de personas Tránsito y transporte de animales Tránsito y transporte de plantas Tránsito y transporte de bienes Tránsito y transporte de servicios Tránsito y transporte de información Tránsito y transporte de energía Tránsito y transporte de comunicaciones Tránsito y transporte de salud Tránsito y transporte de cultura Tránsito y transporte de deporte Tránsito y transporte de turismo Tránsito y transporte de medio ambiente Tránsito y transporte de patrimonio Tránsito y transporte de arqueología Tránsito y transporte de etnohistoria Tránsito y transporte de geografía Tránsito y transporte de historia Tránsito y transporte de lingüística Tránsito y transporte de literatura Tránsito y transporte de música Tránsito y transporte de artes Tránsito y transporte de arquitectura Tránsito y transporte de urbanismo Tránsito y transporte de planeación Tránsito y transporte de desarrollo Tránsito y transporte de gestión pública Tránsito y transporte de ética Tránsito y transporte de moral Tránsito y transporte de física Tránsito y transporte de ecológica Tránsito y transporte de liderazgo Tránsito y transporte de servicio comunitario
Subcomandante	Subcomandante de tránsito y transporte, responsable de la dirección y supervisión de las actividades de tránsito y transporte en el municipio.	El Subcomandante de tránsito y transporte debe ser capaz de dirigir y supervisar a los agentes de tránsito y transporte, así como de tomar decisiones sobre el uso de la fuerza pública y el uso de las armas de fuego.	<ul style="list-style-type: none"> Constitución de Colombia Organización y funcionamiento del municipio Tránsito y transporte Tránsito y transporte de mercancías Tránsito y transporte de pasajeros Tránsito y transporte de vehículos Tránsito y transporte de personas Tránsito y transporte de animales Tránsito y transporte de plantas Tránsito y transporte de bienes Tránsito y transporte de servicios Tránsito y transporte de información Tránsito y transporte de energía Tránsito y transporte de comunicaciones Tránsito y transporte de salud Tránsito y transporte de cultura Tránsito y transporte de deporte Tránsito y transporte de turismo Tránsito y transporte de medio ambiente Tránsito y transporte de patrimonio Tránsito y transporte de arqueología Tránsito y transporte de etnohistoria Tránsito y transporte de geografía Tránsito y transporte de historia Tránsito y transporte de lingüística Tránsito y transporte de literatura Tránsito y transporte de música Tránsito y transporte de artes Tránsito y transporte de arquitectura Tránsito y transporte de urbanismo Tránsito y transporte de planeación Tránsito y transporte de desarrollo Tránsito y transporte de gestión pública Tránsito y transporte de ética Tránsito y transporte de moral Tránsito y transporte de física Tránsito y transporte de ecológica Tránsito y transporte de liderazgo Tránsito y transporte de servicio comunitario
Técnico	Técnico operativo de tránsito y transporte, responsable de la dirección y supervisión de las actividades de tránsito y transporte en el municipio.	El Técnico operativo de tránsito y transporte debe ser capaz de dirigir y supervisar a los agentes de tránsito y transporte, así como de tomar decisiones sobre el uso de la fuerza pública y el uso de las armas de fuego.	<ul style="list-style-type: none"> Constitución de Colombia Organización y funcionamiento del municipio Tránsito y transporte Tránsito y transporte de mercancías Tránsito y transporte de pasajeros Tránsito y transporte de vehículos Tránsito y transporte de personas Tránsito y transporte de animales Tránsito y transporte de plantas Tránsito y transporte de bienes Tránsito y transporte de servicios Tránsito y transporte de información Tránsito y transporte de energía Tránsito y transporte de comunicaciones Tránsito y transporte de salud Tránsito y transporte de cultura Tránsito y transporte de deporte Tránsito y transporte de turismo Tránsito y transporte de medio ambiente Tránsito y transporte de patrimonio Tránsito y transporte de arqueología Tránsito y transporte de etnohistoria Tránsito y transporte de geografía Tránsito y transporte de historia Tránsito y transporte de lingüística Tránsito y transporte de literatura Tránsito y transporte de música Tránsito y transporte de artes Tránsito y transporte de arquitectura Tránsito y transporte de urbanismo Tránsito y transporte de planeación Tránsito y transporte de desarrollo Tránsito y transporte de gestión pública Tránsito y transporte de ética Tránsito y transporte de moral Tránsito y transporte de física Tránsito y transporte de ecológica Tránsito y transporte de liderazgo Tránsito y transporte de servicio comunitario
Agente	Agente de tránsito y transporte, responsable de la dirección y supervisión de las actividades de tránsito y transporte en el municipio.	El Agente de tránsito y transporte debe ser capaz de dirigir y supervisar a los agentes de tránsito y transporte, así como de tomar decisiones sobre el uso de la fuerza pública y el uso de las armas de fuego.	<ul style="list-style-type: none"> Constitución de Colombia Organización y funcionamiento del municipio Tránsito y transporte Tránsito y transporte de mercancías Tránsito y transporte de pasajeros Tránsito y transporte de vehículos Tránsito y transporte de personas Tránsito y transporte de animales Tránsito y transporte de plantas Tránsito y transporte de bienes Tránsito y transporte de servicios Tránsito y transporte de información Tránsito y transporte de energía Tránsito y transporte de comunicaciones Tránsito y transporte de salud Tránsito y transporte de cultura Tránsito y transporte de deporte Tránsito y transporte de turismo Tránsito y transporte de medio ambiente Tránsito y transporte de patrimonio Tránsito y transporte de arqueología Tránsito y transporte de etnohistoria Tránsito y transporte de geografía Tránsito y transporte de historia Tránsito y transporte de lingüística Tránsito y transporte de literatura Tránsito y transporte de música Tránsito y transporte de artes Tránsito y transporte de arquitectura Tránsito y transporte de urbanismo Tránsito y transporte de planeación Tránsito y transporte de desarrollo Tránsito y transporte de gestión pública Tránsito y transporte de ética Tránsito y transporte de moral Tránsito y transporte de física Tránsito y transporte de ecológica Tránsito y transporte de liderazgo Tránsito y transporte de servicio comunitario

3.5. Conflictos de interés dentro del ecosistema de tránsito y transporte

En Colombia son diversas las entidades y plataformas que se han creado para apoyar los procesos de regulación de tránsito y expedición de certificados y licencias de conducción. Entre los más reconocidos se encuentran los Centros de Reconocimiento para Conductores (CRC), el Sistema Integrado de Control y Vigilancia (Sivoc), los Centros de Enseñanza Automovilística, los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) y los Centros de Atención Integral (CIA). Cada uno de estas entidades o plataformas fueron creadas con un fin distinto que integra el sistema de tránsito y transporte en Colombia.

En el caso de los CRC, son instituciones creados en el 2006, inscritos en el régimen especial de prestadores de salud y habilitadas por el Ministerio de Transporte para la realización de los exámenes médicos y expedir los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz obligatorios para la obtención, renovación y recategorización de licencias de conducción.

Por su lado, los CEA son establecimientos de naturaleza pública, privada o mixta autorizados

por el artículo 12 del Código Nacional de Tránsito para formar a las personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción o instructores de conducción. En el caso de los primeros, requisito fundamental para el trámite y obtención de licencia de conducción.

Los CDA son establecimientos autorizados para la realización de revisiones técnico-mecánicas y de emisiones contaminantes de los vehículos. Dichos establecimientos otorgan el certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones exigido anualmente a partir de los 5 años de matrícula de vehículos particulares y anualmente a partir de los dos años de matrícula en motocicletas, al igual que para taxis y vehículos de transporte público.

Los CIA son establecimientos de naturaleza pública o privada autorizados por el Código Nacional de Tránsito y la Resolución número 3204 del 4 de agosto de 2010 para ofrecer una alternativa pedagógica y administrativa a los conductores que cometen infracciones de tránsito, permitiéndoles acceder a descuentos en las multas a cambio de realizar cursos de seguridad vial. Estos establecimientos prestan el servicio de escuela y casa cárcel para la rehabilitación de los infractores a las normas del Código de Tránsito y cobran una tarifa por los servicios allí prestados.

Por último, el Sicov es una plataforma tecnológica que opera para diversas entidades relacionadas con el tránsito en Colombia que permite monitorear, validar y controlar los procesos relacionados con la expedición de licencias de conducción. Es decir, dicha plataforma fue creada para evitar el fraude en los organismos de tránsito, CEA, CRC y COA. El Sicov monitorea en tiempo real las pruebas que realizan las entidades mencionadas para detener la expedición indiscriminada e irregular de certificados.

Sin embargo, se ha identificado en algunos casos la indebida integración y vinculación de las entidades y plataformas mencionadas anteriormente con personal de los organismos de tránsito, especialmente de comandantes, subcomandantes y agentes de tránsito. Dicha integración y vinculación además de suponer un evidente conflicto de interés para la autoridad de tránsito también implica la puesta en riesgo de la imparcialidad y transparencia de los procedimientos de tránsito.

Una de las denuncias más reconocidas fue la ocurrida en el municipio de Girón (Santander) donde un agente de tránsito en complicidad con familiares dentro del segundo grado de consanguinidad presuntamente constituyó una red en el área metropolitana de Bucaramanga para direccionar infractores a los CIA y CEA de su propiedad con la promesa de los descuentos y reducciones de que trata el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito en comparendos que el mismo ha impuesto.

Explicado en otras palabras, actualmente en Colombia existe un vacío legal que se convierte en un incentivo perverso para que autoridades de tránsito en complicidad con familiares integren

un ecosistema de empresas beneficiadas por la imposición de infracciones de tránsito, donde al final de cuentas quien paga es el bolsillo ciudadano.

IV. CONVENIENCIA

4.1. Conveniencia social

El derecho a circular libremente, consagrado en el artículo 24 constitucional, se ejerce cotidianamente por millones de colombianos que utilizan vehículos propios o el transporte público. Cuando los organismos de tránsito usan el comparendo como mecanismo de recaudo fiscal en lugar de seguridad vial, quienes sufren los efectos son principalmente las personas de menores ingresos, cuyas economías familiares se ven gravemente afectadas por inmovilizaciones arbitrarias, tarifas de patio desproporcionadas y multas impuestas con defecto fáctico o jurídico.

La creación de contraincentivos institucionales al recaudo abusivo, el establecimiento de tarifas máximas de patios y la garantía de reembolso ante comparendos ilegales restituyen el equilibrio entre la potestad sancionatoria del Estado y los derechos patrimoniales de los ciudadanos. Igualmente, la plataforma tecnológica de veeduría ciudadana democratiza el control de la función pública al poner en manos de cualquier ciudadano la posibilidad de verificar la legalidad de los operativos de tránsito.

4.2. Conveniencia económica

El costo económico de las inmovilizaciones arbitrarias y los comparendos indebidos es significativo para los hogares colombianos. Una inmovilización típica puede implicar gastos por concepto de parqueadero, grúa, trámites administrativos, honorarios de abogado y lucro cesante derivado de la indisponibilidad del vehículo, que fácilmente superan el valor de la multa original. Cuando ese comparendo resulta siendo ilegal, el ciudadano ha asumido una carga económica sin ninguna justificación constitucional.

Para el Estado, el costo de la litigiosidad generada por comparendos inválidos -en términos de recursos administrativos, procesos judiciales y condenas con acción de repetición-supera con creces el recaudo que se esperaba obtener. Este proyecto crea incentivos para que los organismos de tránsito mejoren la calidad de sus actuaciones, reduciendo el volumen de reclamaciones y la litigiosidad, con efectos positivos sobre la eficiencia del gasto público.

Adicionalmente, la regulación de las tarifas de patios y el establecimiento de registros públicos de operadores introducen competencia y transparencia en un mercado que, en ausencia de regulación, tiende hacia el oligopolio y la captura institucional por parte de operadores que mantienen vínculos irregulares con los organismos de tránsito.

4.3. Conveniencia política

La corrupción en los organismos de tránsito es uno de los fenómenos que más deteriora la confianza de los ciudadanos en las instituciones del Estado.

Según el Índice de Percepción de Corrupción de Transparencia Internacional, Colombia ha mantenido históricamente una calificación baja, y la corrupción en servicios cotidianos del Estado --como el tránsito-- contribuye de manera significativa a esa percepción. Un ciudadano que ha sido víctima de un comparendo injusto o de un cobro abusivo en un patio difícilmente confía en el Estado como garante de sus derechos.

El fortalecimiento institucional de los organismos de tránsito mediante mayores requisitos de idoneidad, sistemas de rendición de cuentas y veeduría del Ministerio Público contribuye a reconstruir la legitimidad de la autoridad pública en uno de sus puntos de contacto más frecuente con la ciudadanía: la vía pública. Este es un proyecto que fortalece el Estado de Derecho desde lo cotidiano.

V. DERECHO COMPARADO

5.1. Uruguay: modelo de seguridad vial orientado a la reducción de siniestros

Uruguay adoptó en 2007, mediante la Ley 18.113, la Unidad Nacional de Seguridad Vial (Unasev), creada a partir de una recomendación expresa de la Organización Mundial de la Salud. Esta entidad orienta la gestión del tránsito de manera explícita hacia la reducción de la siniestralidad, y no hacia el recaudo de multas. La Unasev coordina con las autoridades locales, genera estadísticas unificadas y publica indicadores de desempeño centrados en la reducción de muertes y lesionados.

La Policía Caminera uruguaya tiene como misión declarada salvar vidas mediante el control humano y electrónico del tránsito, con un pilar fundamental en la educación vial desde la primera infancia. El modelo uruguayo demuestra que es posible construir una institucionalidad de tránsito que distinga claramente entre la función de seguridad vial y la función sancionatoria, subordinando esta última a la primera.

En 2025, Uruguay reglamentó la libreta de conducir por puntos -modelo similar al vigente en muchos países europeos-, orientada a generar cambios sostenibles en el comportamiento vial, en lugar de depender de la multa como instrumento disuasorio primario.

5.2. Chile: fiscalización ciudadana y supervisión externa del transporte

Chile cuenta con una División de Fiscalización de Transportes que establece mecanismos de control ciudadano, incluyendo la plataforma 'TransportEscucha', a través de la cual los usuarios pueden presentar denuncias mediante fotos y videos sobre irregularidades del transporte público. Este mecanismo de veeduría ciudadana tecnológica, complementado con inspección oficial, guarda estrecha analogía con la plataforma de veeduría en tiempo real que propone este proyecto para el contexto colombiano.

El modelo chileno demuestra la viabilidad de integrar la participación ciudadana activa -a través

de herramientas digitales de fácil acceso- con la supervisión institucional formal, creando un sistema de control de doble nivel que multiplica la capacidad de detección de irregularidades.

5.3. España: órganos independientes de supervisión y conflictos de interés

España, mediante la Ley 19/2013 de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno, construyó un marco normativo que obliga a los funcionarios públicos a declarar sus conflictos de interés y a publicar sus actuaciones de manera activa. El Consejo de Transparencia y Buen Gobierno actúa como órgano independiente de supervisión de estas obligaciones.

En materia policial específica, la organización *Rights International Spain* y el propio Comité de Derechos Humanos de Naciones Unidas han señalado que más de veinte países han adoptado mecanismos externos e independientes de supervisión de las actuaciones policiales. El Tribunal Europeo de Derechos Humanos ha condenado a España en trece ocasiones por no investigar debidamente denuncias contra agentes del Estado, lo que ha acelerado la adopción de mecanismos de supervisión externa más robustos.

El modelo español de declaración obligatoria de conflictos de interés para funcionarios públicos, con publicación activa y control por órgano independiente, es la referencia más directa para las disposiciones de este proyecto sobre incompatibilidades y prohibiciones a los agentes de tránsito.

5.4. México: Plataforma Nacional de Transparencia y rendición de cuentas en tránsito

México implementó, a través de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, una Plataforma Nacional de Transparencia que integra la información de todos los sujetos obligados. En materia de contratación pública, el sistema Compranet centraliza información sobre licitaciones y contratos de todos los niveles de Gobierno, con alertas automáticas para prevenir conflictos de interés en la adjudicación de contratos.

VI. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto de ley se estructura en veintiséis artículos organizados en seis bloques temáticos, así:

Disposiciones Generales (Artículos 1° y 2°)

El artículo 1° define el objeto del proyecto en cinco ejes: crear límites a la imposición indiscriminada de comparendos y al recaudo abusivo por inmovilización y patios; fortalecer los requisitos de idoneidad y transparencia de los agentes de tránsito; establecer un régimen sancionatorio para quienes incurran reiterativamente en defecto fáctico o jurídico; contrarrestar los conflictos de interés entre agentes de tránsito y el ecosistema privado de tránsito y transporte; y fortalecer la veeduría ciudadana e institucional a los operativos de tránsito mediante el acompañamiento del Ministerio Público.

El artículo 2° fija el ámbito de aplicación, que cubre a todos los organismos de tránsito del territorio nacional, a los agentes vinculados en cualquier nivel de la administración pública, a los operadores de patios y grúas, y a las empresas o personas naturales que presten servicios dentro del ecosistema de tránsito y transporte, en armonía con la Ley 769 de 2002, la Ley 1310 de 2009 y las resoluciones del Ministerio de Transporte.

Limitaciones a la Imposición de Comparendos y Recaudos por Multa (artículos 3° a 8°)

Este bloque constituye el núcleo del contraincentivo institucional. El artículo 3° adiciona el artículo 160A a la Ley 769 de 2002, obligando a todos los organismos de tránsito a diseñar y publicar indicadores de gestión orientados principalmente a la reducción de accidentalidad, al índice de comparendos revocados, al tiempo de retención en patios y al número de operativos preventivos de educación vial -y no al volumen del recaudo-.

El artículo 4° establece la obligación de publicar trimestralmente informes detallados sobre comparendos impuestos, recaudo, destinación de recursos y comparendos revocados por agente, bajo control de la Superintendencia de Transporte y la Contraloría.

El artículo 5° prohíbe expresamente que los organismos de tránsito fijen metas de recaudo como indicador de desempeño individual de sus agentes o como base para el reconocimiento de estímulos o remuneración variable.

El artículo 6° introduce el límite presupuestal más innovador del proyecto: el recaudo por multas, sanciones, intereses y tarifas de grúas y patios no podrá superar el 30% del total de ingresos del organismo de tránsito en la vigencia fiscal correspondiente, y el excedente deberá transferirse al Fondo Nacional de Seguridad Vial para financiar planes y programas territoriales de seguridad vial.

El artículo 7° adiciona cuatro párrafos al artículo 125 de la Ley 769 de 2002, regulando las tarifas máximas de patios --con un límite del 20% sobre los costos reales del mercado--, garantizando el acceso del propietario a sus bienes dentro de las veinticuatro horas siguientes a la inmovilización, creando el registro nacional de patios autorizados de consulta pública y atribuyendo a la Superintendencia de Transporte la inspección, vigilancia y control permanente sobre dichos operadores.

El artículo 8° regula la devolución inmediata del vehículo y el reembolso de costos de patio cuando el comparendo sea revocado por defecto fáctico o jurídico, activa de oficio el proceso disciplinario contra el agente responsable y encarga al Ministerio de Transporte la reglamentación de la inmovilización en domicilio.

Requisitos de Idoneidad y Transparencia para los Agentes de Tránsito (artículos 9° a 11)

El artículo 9° modifica el artículo 7° de la Ley 1310 de 2009 para elevar los requisitos de ingreso al cargo de agente de tránsito, incluyendo la exigencia de licencia de conducción de segunda y cuarta categoría, la aprobación de un programa de capacitación con

contenidos mínimos en legislación de tránsito, ética pública, derechos ciudadanos y tecnologías de la información, así como la incompatibilidad con vínculos económicos o de consanguinidad con operadores del ecosistema de tránsito en la jurisdicción de servicio. Los cargos de supervisión o coordinación requerirán formación técnica, tecnológica o profesional en áreas afines.

El artículo 10 establece la formación continua obligatoria de cuarenta horas anuales en actualización normativa, ética pública, tecnologías de control y comunicación asertiva con el ciudadano, cuyo incumplimiento constituye falta disciplinaria leve para el agente y grave para el organismo que no garantice su cumplimiento.

El artículo 11 crea el Registro Nacional de Agentes de Tránsito (Renat), a cargo del Ministerio de Transporte, con información pública de desempeño por agente que incluye el número de comparendos impuestos, el porcentaje de revocados, las sanciones disciplinarias y las declaraciones de conflicto de interés.

Reglas Aplicables a Errores de Procedimiento en Operativos de Tránsito (artículos 12 a 14)

El artículo 12 define el defecto reiterativo y lo clasifica en tres niveles según el porcentaje de comparendos revocados en un período de doce meses: leve (entre el 20% y el 35%), grave (entre el 35% y el 50%) y gravísimo (más del 50% o cuando exista evidencia de imposición dolosa o fraudulenta).

El artículo 13 establece las sanciones disciplinarias progresivas: amonestación escrita y suspensión del derecho a imponer comparendos por quince días hábiles para el defecto leve; suspensión del cargo de treinta a noventa días e inhabilitación para el ascenso por dos años para el grave; y destitución e inhabilitación general para ejercer funciones públicas por diez años para el gravísimo, sin perjuicio de las investigaciones penales por prevaricato o concusión.

El artículo 14 activa la acción de repetición patrimonial contra el agente responsable cuando el Estado haya sido condenado por inmovilizaciones indebidas, estableciendo que el defecto reiterativo gravísimo constituye indicio grave de culpa grave para efectos de dicha acción.

Conflictos de interés (artículos 15 a 17)

El artículo 15 establece cinco prohibiciones expresas para los agentes de tránsito por razones de conflicto de interés: tener participación en empresas del ecosistema de tránsito en su jurisdicción, recibir dádivas de actores del ecosistema, prestar servicios de asesoría a personas con procesos sancionatorios en curso, dirigir a ciudadanos hacia prestadores específicos de servicios, y ordenar inmovilizaciones a operadores con quienes tengan vínculos. Estas prohibiciones se extienden por dos años después de la terminación del vínculo laboral con el organismo de tránsito.

El artículo 16 crea la declaración anual obligatoria de conflictos de interés bajo la gravedad del juramento, cuyo ocultamiento doloso constituye la falta disciplinaria gravísima, con registro en el Renat.

El artículo 17 establece incompatibilidades para la contratación de patios y grúas con personas vinculadas por consanguinidad o afinidad hasta el cuarto y segundo grado, respectivamente, con funcionarios del organismo contratante, sancionando el incumplimiento con la nulidad del contrato y la inhabilidad del operador por cinco años.

Veeduría y Acompañamiento del Ministerio Público (artículos 18 a 21)

El artículo 18 crea el mecanismo de veeduría y acompañamiento a los operativos de tránsito bajo la coordinación de la Procuraduría General de la Nación, con el apoyo de la Defensoría del Pueblo y las personerías municipales y distritales.

El artículo 19 define sus funciones, que comprenden el acompañamiento presencial aleatorio o programado a los operativos, el monitoreo tecnológico en tiempo real, la recepción y trámite de quejas ciudadanas, la emisión de conceptos correctivos y la publicación de informes trimestrales de transparencia.

El artículo 20 ordena al Ministerio de Transporte y al MinTIC desarrollar, dentro del año siguiente a la promulgación, una plataforma tecnológica gratuita que permita consultar la georreferenciación y número de comparendos de los operativos del mes anterior, presentar quejas y denuncias, y acceder al historial de desempeño de los agentes en los términos autorizados por la ley.

El artículo 21 obliga a la Procuraduría General de la Nación a presentar un informe anual al Congreso de la República con estadísticas de operativos acompañados, procesos disciplinarios activados, cumplimiento de las obligaciones de publicidad y recomendaciones de política pública.

Disposiciones finales (artículos 22 a 26)

El artículo 22 ordena al Ministerio de Transporte armonizar la Resolución número 20223040045295 de 2022 con los nuevos estándares del proyecto en materia de georreferenciación, identificación biométrica, protocolos de inmovilización e integración entre el SIMIT, el Renat y la plataforma de veeduría ciudadana.

El artículo 23 ordena las apropiaciones presupuestales necesarias para la implementación de la ley.

El artículo 24 crea la Comisión Intersectorial de Transparencia en Tránsito, liderada por el Ministerio de Transporte e integrada por el Ministerio del Interior, el MinTIC, la Procuraduría, la Defensoría, la Superintendencia de Transporte, la Policía Nacional y los organismos de tránsito.

El artículo 25 establece un período de transición de dieciocho meses para los organismos de tránsito y de doce meses para que los agentes en ejercicio acrediten los nuevos requisitos de idoneidad.

El artículo 26 consagra la vigencia de la ley a partir de su promulgación y la derogatoria de todas las disposiciones contrarias.

VII. ANÁLISIS DE IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, todo proyecto de ley que ordene un gasto o que otorgue beneficios tributarios debe incluir en su exposición de motivos un análisis sobre su impacto

fiscal y su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Al respecto, se advierte que la presente iniciativa legislativa no ordena gastos con cargo al Presupuesto General de la Nación ni otorga beneficios tributarios.

La jurisprudencia de la Corte Constitucional en Sentencia C-085 de 2022 ha sido clara en señalar que el requisito del análisis de impacto fiscal no es exigible cuando un proyecto de ley no emite un orden de gasto en sentido estricto, sino que se limita a establecer una habilitación, una autorización o, como en este caso, a regular la conducta de los particulares que prestan una función pública.

En la Sentencia C-093-2018, la Corte precisó que cuando no se impone al Gobierno la orden de realizar un gasto, sino que se establece una regulación, “se prescinde de la obligación de deliberación y financiamiento adicional a que hace referencia el artículo 7° de la Ley 819 de 2003”.

En consecuencia, dado que este proyecto de ley no crea, modifica o extiende gastos a cargo del erario, no se requiere el mencionado análisis de impacto fiscal.

VIII. CONCLUSIÓN

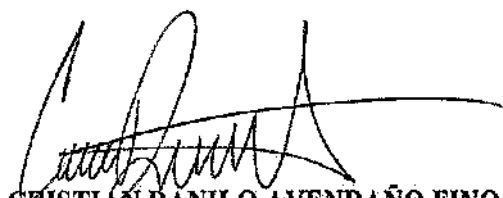
La transformación del sistema de tránsito colombiano no es un asunto de conveniencia política o de oportunismo legislativo. Es una exigencia constitucional derivada de los artículos 1°, 2°, 13, 24, 29, 83, 90, 122, 270 y 277 de la Carta Política, que imponen al Estado el deber de garantizar la efectividad de los derechos ciudadanos, la transparencia de la función pública y el control democrático de las actuaciones de las autoridades.

Los hechos documentados -metas de comparendos, corrupción activa, manipulación del SIMIT, impunidad disciplinaria masiva y el estancamiento de las cifras de accidentalidad- demuestran que el problema no es de personas sino de incentivos. El sistema está diseñado para producir exactamente los resultados que produce. Cambiar esos resultados requiere cambiar el diseño institucional, y eso es exactamente lo que este proyecto de ley propone.

La experiencia comparada de Uruguay, Chile, España y México demuestra que es posible construir sistemas de tránsito orientados genuinamente a la seguridad vial, con mecanismos robustos de control ciudadano, declaración de conflictos de interés y supervisión externa. Colombia tiene las herramientas constitucionales e institucionales para hacerlo. Este proyecto las activa.

Por las razones expuestas, solicitamos al honorable Congreso de la República la aprobación del presente proyecto de ley.

De los honorables congresistas,



CRISTIAN DANILO AVENDAÑO FINO
Representante a la Cámara
Partido Alianza Verde

**CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE
COLOMBIA**

**PROYECTO DE LEY N° _ DE 2026
CÁMARA**

por medio de la cual se establecen medidas de transparencia, control ciudadano e idoneidad en la función de los agentes de tránsito, se crean límites a la imposición arbitraria de comparendos y se fortalece la vigilancia del Ministerio Público en los operativos de tránsito.

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto: (i) crear límites a la imposición indiscriminada de comparendos por infracciones de tránsito y al recaudo abusivo de tarifas por concepto de inmovilización y parqueaderos (patios); (ii) fortalecer los requisitos de idoneidad y transparencia para el ejercicio del cargo de agente de tránsito; (iii) establecer un régimen de sanciones para los agentes de tránsito que de manera reiterativa incurran en defecto fáctico o jurídico en la imposición de comparendos; (iv) contrarrestar los conflictos de interés entre los agentes de tránsito y las entidades que ofrecen servicios dentro del ecosistema de tránsito y transporte; y (v) fortalecer la veeduría la imposición de comparendos, mediante el acompañamiento del Ministerio Público a los operativos de tránsito.

Artículo 2°. Ámbito de aplicación. Las disposiciones de esta ley son aplicables a todos los organismos de tránsito del territorio nacional, a los agentes de tránsito vinculados a entidades públicas del orden nacional, departamental, distrital y municipal, a los operadores de patios y grúas autorizados, y a las empresas o personas naturales que presten servicios dentro del ecosistema de tránsito y transporte en Colombia.

Las disposiciones de la presente ley se interpretan de manera armónica con la Ley 769 de 2002, la Ley 1310 de 2009 y las resoluciones del Ministerio de Transporte y demás normas concordantes.

**LIMITACIONES A LA IMPOSICIÓN DE
COMPARENDOS Y RECAUDOS POR MULTA**

Artículo 3°. Indicadores de gestión de tránsito con enfoque preventivo. Adiciónese el artículo 160A de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 160A. Evaluación de la gestión de los organismos de tránsito. Los organismos de tránsito del orden nacional, departamental, distrital y municipal deberán diseñar, implementar y publicar anualmente indicadores de gestión que den cuenta no solo del recaudo por comparendos e inmovilizaciones, sino principalmente de:

1. La reducción de accidentes de tránsito en su jurisdicción.
2. El índice de comparendos anulados o revocados en sede administrativa o judicial por defecto fáctico o jurídico.
3. El porcentaje de comparendos impugnados exitosamente por los ciudadanos.
4. El tiempo promedio de retención de vehículos en patios.

5. El número de operativos preventivos de educación vial realizados.

El Ministerio de Transporte reglamentará los criterios de medición, publicación y seguimiento de estos indicadores dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley.

Parágrafo. El incremento sostenido del recaudo por comparendos sin reducción correlativa de la accidentalidad constituirá una señal de alerta institucional que activará la revisión del plan de acción del organismo de tránsito respectivo por parte de la Superintendencia de Transporte.

Artículo 4°. Publicidad del recaudo y destinación de multas de tránsito. Los organismos de tránsito deberán publicar en sus páginas web oficiales, de manera trimestral, un informe detallado que incluya:

1. El total de comparendos impuestos, discriminados por tipo de infracción, zona geográfica y turno del agente responsable.
2. El monto total recaudado por concepto de multas, inmovilizaciones y servicios de patios.
3. La destinación específica de los recursos recaudados, con cargo a los rubros señalados en el artículo 160 de la Ley 769 de 2002.
4. El número de comparendos revocados en vía administrativa y judicial, con identificación del agente que los impuso.

5. El número de vehículos inmovilizados y el costo promedio de permanencia en patios.

El incumplimiento de esta obligación de publicidad será sancionado por la Superintendencia de Transporte conforme al régimen sancionatorio vigente.

Parágrafo. La Contraloría General de la República y las contralorías territoriales competentes ejercerán control fiscal sobre la destinación de los recursos recaudados por concepto de multas de tránsito, de conformidad con sus funciones constitucionales y legales.

Artículo 5°. Límites institucionales al recaudo por concepto de comparendos e inmovilizaciones. Los organismos de tránsito no podrán establecer metas de recaudo por comparendos, inmovilizaciones o servicios de patios como indicador de desempeño individual para sus agentes o como criterio para la asignación de estímulos, bonificaciones o beneficios laborales.

Queda expresamente prohibido que los ingresos recaudados por concepto de multas de tránsito sean la base de cálculo para la liquidación de honorarios, comisiones o cualquier tipo de remuneración variable a favor de los agentes de tránsito o de los operadores privados que administren servicios de tránsito.

El incumplimiento de esta prohibición será causal de mala conducta para el representante legal o director del organismo de tránsito y dará lugar a las sanciones disciplinarias previstas en la Ley 1952 de 2019.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte, en un plazo no mayor a seis (6) meses desde la promulgación de esta ley, expedirá los lineamientos para que los organismos de tránsito adopten esquemas de evaluación del desempeño orientados a la prevención de accidentes y la educación vial.

Artículo 6°. Límites presupuestales del recaudo por concepto de comparendos e inmovilizaciones.

El recaudo o asignación de recursos por concepto de multas, sanciones e intereses y tarifas de grúas y parqueaderos (patios) de los organismos de tránsito no podrá ser superior al 30% del total de los ingresos del presupuesto de dicha entidad para la correspondiente vigencia fiscal. En caso de que el recaudo sea superior al 30%, dicho excedente deberá transferirse al Fondo Nacional de Seguridad Vial de que trata el artículo 7° de la Ley 1702 de 2013 al término de la vigencia fiscal, con el fin de que dichos recursos sean destinados por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial a la inversión de planes, programas y proyectos en materia de seguridad vial de las entidades territoriales de acuerdo con las convocatorias realizada para tal fin.

Artículo 7°. Transparencia en patios de inmovilización. Adiciónese los siguientes párrafos al artículo 125 de la Ley 769 de 2002:

Parágrafo 8°. El Ministerio de Transporte fijará anualmente la tarifa máxima que podrán cobrar los operadores de patios o parqueaderos autorizados por concepto de inmovilización, almacenamiento y custodia de vehículos. Estas tarifas deberán ser públicas, uniformes para cada categoría de vehículo y fijadas con criterios de racionalidad económica, sin que puedan superar los costos operativos certificados.

En todo caso las tarifas de parqueaderos no podrán superar en un 20% los costos reales del mercado de las tarifas de parqueadero de la zona o sector de acuerdo con la regulación que según corresponda.

Parágrafo 9. Los operadores de patios o parqueaderos autorizados deberán garantizar al propietario del vehículo inmovilizado el acceso irrestricto a los bienes que se encuentren en el interior del vehículo, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la inmovilización, sin costo adicional alguno.

Parágrafo 10. El Ministerio de Transporte creará y administrará un registro nacional de patios autorizados, con información sobre tarifas, capacidad, condiciones de seguridad y antecedentes disciplinarios de los operadores. Dicho registro será de libre consulta ciudadana y deberá actualizarse trimestralmente.

Parágrafo 11. La Superintendencia de Transporte ejercerá inspección, vigilancia y control permanente sobre los operadores de patios autorizados, y podrá imponer las sanciones previstas en la Ley 1682 de 2013 y demás normas concordantes ante el incumplimiento de las tarifas reguladas.

Artículo 8°. Devolución del vehículo inmovilizado. Cuando un comparendo sea revocado en sede administrativa o judicial por defecto fáctico o jurídico imputable al agente de tránsito, el organismo de tránsito deberá:

1. Ordenar la devolución inmediata del vehículo sin costo alguno para el propietario.

2. Reembolsar al propietario los valores que hubiere pagado por concepto de almacenamiento en patio desde el momento de la inmovilización hasta la revocatoria del comparendo, en un plazo no superior a treinta (30) días hábiles.

3. Iniciar de oficio el proceso disciplinario correspondiente contra el agente responsable.

Parágrafo. El organismo de tránsito podrá repetir contra el agente de tránsito que haya dado lugar a la inmovilización indebida del vehículo, en los términos del artículo 90 de la Constitución Política.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte revisará y reglamentará la figura de inmovilización en domicilio.

REQUISITOS DE IDONEIDAD Y TRANSPARENCIA PARA LOS AGENTES DE TRÁNSITO

Artículo 9°. Requisitos para ser agente de tránsito. Modifíquese el artículo 7° de la Ley 1310 de 2009, el cual quedará así:

Artículo 7°. Requisitos para ser agente de tránsito. Para ser nombrado o contratado como agente de tránsito, se requiere:

1. Ser colombiano con situación militar definida.

2. Poseer licencia de conducción de segunda (2ª) y cuarta (4ª) categoría como mínimo.

3. No haber sido condenado en cualquier época por sentencia judicial, pena privativa de la libertad, excepto por delitos políticos culposos.

4. Ser mayor de edad.

5. Cursar y aprobar el programa de capacitación (cátedra de formación e intensidad mínima establecida por la autoridad competente). Dicho curso deberá tener como mínimo formación básica en legislación de tránsito, derechos del ciudadano, ética pública y manejo de tecnologías de la información, impartidos por las escuelas de formación habilitadas por el Ministerio de Transporte.

6. Poseer diploma de bachiller, certificado o constancia de su trámite. Para el ejercicio de cargos de supervisión o coordinación de operativos, se requerirá formación técnica, tecnológica o profesional en áreas afines a la seguridad vial, el derecho de tránsito o la ingeniería de transporte.

7. No tener antecedentes disciplinarios que hayan concluido en sanción de destitución, suspensión o inhabilitación vigente.

8. Aprobar las evaluaciones médicas, psicológicas y de aptitud física que determine el reglamento.

9. No tener deudas pendientes por multas de tránsito.

10. No tener relaciones de consanguinidad, afinidad o vínculos económicos con personas naturales o jurídicas que operen patios, empresas de grúas, talleres de reparación, centros de diagnóstico

automotor, escuelas de conducción o aseguradoras de vehículos dentro de la jurisdicción en que prestará el servicio.

Parágrafo 1°. Para la creación de los cargos de agente de tránsito y transporte de las entidades territoriales deberá evaluarse la conveniencia y oportunidad según el número de habitantes y la cantidad de vehículos que transitan en el municipio.

Parágrafo 2°. Los organismos de tránsito deberán actualizar los requisitos de ingreso descritos en el presente artículo mediante procedimientos de selección que garanticen la publicidad, mérito y transparencia.

Parágrafo 3°. El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio del Interior y la Policía Nacional, diseñará un programa de certificación de competencias para agentes de tránsito que será obligatorio a nivel nacional, con actualización mínima cada dos (2) años.

Artículo 10. Formación continua obligatoria. Los agentes de tránsito en ejercicio deberán cumplir un mínimo de cuarenta (40) horas anuales de formación continua en las siguientes áreas:

1. Actualización normativa en tránsito y transporte.
2. Ética pública, derechos ciudadanos y debido proceso en la imposición de comparendos.
3. Tecnologías aplicadas al control de tránsito.
4. Manejo del conflicto y comunicación asertiva con el ciudadano.

El incumplimiento de la formación continua obligatoria constituirá la falta disciplinaria leve para el agente y falta grave para el organismo de tránsito que no garantice las condiciones para su cumplimiento.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte coordinará con el SENA, las instituciones de educación superior y las escuelas de formación policial la oferta de programas de formación continua para agentes de tránsito, con criterios de gratuidad y accesibilidad.

Artículo 11. Registro Nacional de Agentes de Tránsito. Créase el Registro Nacional de Agentes de Tránsito (Renat), a cargo del Ministerio de Transporte, en el que se inscribirán todos los agentes de tránsito del país, con la siguiente información mínima:

1. Identificación del agente.
2. Organismo de tránsito al que pertenece.
3. Fecha de vinculación y modalidad de contratación.
4. Formación académica y certificaciones obtenidas.
5. Cursos de actualización realizados.
6. Licencias de conducción con sus respectivas fechas de expedición y vencimiento.
7. Número total de comparendos impuestos por año.
8. Número y porcentaje de comparendos revocados en vía administrativa o judicial.
9. Sanciones disciplinarias impuestas.
10. Declaraciones de conflictos de interés presentadas.

El Renat será de consulta pública en lo que respecta a las estadísticas de desempeño, con excepción de los datos sujetos a reserva legal. El Ministerio de

Transporte reglamentará su funcionamiento dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley.

REGLAS APLICABLES A ERRORES DE PROCEDIMIENTO EN OPERATIVOS DE TRÁNSITO

Artículo 12. Definición y clasificación del defecto reiterativo. Para efectos del presente título, se entiende que un agente de tránsito incurre en defecto reiterativo cuando, en un período de doce (12) meses calendario, un porcentaje igual o superior al veinte por ciento (20%) de los comparendos que ha impuesto hayan sido revocados, anulados o dejados sin efecto en sede administrativa o judicial por defecto fáctico o jurídico.

Los defectos reiterativos se clasifican en:

- a) Defecto reiterativo leve: cuando entre el veinte por ciento (20%) y el treinta y cinco por ciento (35%) de los comparendos del agente en el período de evaluación hayan sido revocados por defecto fáctico o jurídico.
- b) Defecto reiterativo grave: cuando entre el treinta y cinco por ciento (35%) y el cincuenta por ciento (50%) de los comparendos del agente en el período de evaluación hayan sido revocados.
- c) Defecto reiterativo gravísimo: cuando más del cincuenta por ciento (50%) de los comparendos del agente en el período de evaluación hayan sido revocados, o cuando exista evidencia de imposición dolosa o fraudulenta de comparendos.

Parágrafo. El organismo de tránsito deberá suministrar la información de manera oportuna en el Renat que permita el monitoreo permanente de las estadísticas de comparendos por agente. El Ministerio de Transporte fijará los estándares mínimos de este sistema de información.

Artículo 13. Sanciones disciplinarias por defecto reiterativo. Sin perjuicio de las sanciones previstas en la Ley 1952 de 2019, los agentes de tránsito que incurran en defecto reiterativo serán objeto de las siguientes medidas:

- a) Por defecto reiterativo leve: Amonestación escrita con anotación en la hoja de vida, capacitación obligatoria en legislación de tránsito y debido proceso dentro de los treinta (30) días siguientes a la calificación, y suspensión preventiva del derecho a imponer comparendos por quince (15) días hábiles.
- b) Por defecto reiterativo grave: Suspensión del cargo entre treinta (30) y noventa (90) días, obligación de repetir el programa de certificación de competencias, e inhabilitación temporal para el ascenso durante dos (2) años.
- c) Por defecto reiterativo gravísimo: Destitución del cargo e inhabilitación general para ejercer funciones públicas por el término de diez (10) años.

Parágrafo 1°. Las sanciones previstas en este artículo se impondrán mediante proceso disciplinario con plenas garantías del debido proceso, en los términos de la Ley 1952 de 2019.

Parágrafo 2°. La imposición dolosa o fraudulenta de comparendos será investigada también como conducta punible, conforme a las disposiciones

del Código Penal sobre prevaricato por acción y concusión.

Artículo 14. Responsabilidad patrimonial y repetición. Cuando el Estado sea condenado a pagar perjuicios causados por la imposición indebida de comparendos que hayan dado lugar a inmovilizaciones arbitrarias, el organismo de tránsito respectivo deberá iniciar de oficio la acción de repetición contra el agente responsable, en los términos del artículo 90 de la Constitución Política y la Ley 678 de 2001, siempre que se acredite dolo o culpa grave.

Parágrafo. Para efectos de la acción de repetición, el defecto reiterativo gravísimo constituye indicio grave de culpa grave del agente de tránsito.

CONFLICTOS DE INTERÉS

Artículo 15. Prohibiciones para agentes de tránsito por conflicto de interés. Los agentes de tránsito tendrán las siguientes prohibiciones por razones de conflicto de interés:

1. Tener participación, directa o indirecta, en el capital o en la dirección de empresas de grúas, operadores de patios, talleres de reparación, centros de diagnóstico automotor, escuelas de conducción, aseguradoras o cualquier empresa del ecosistema de tránsito y transporte que opere en la jurisdicción donde presten sus servicios.

2. Recibir dádivas, obsequios, beneficios o cualquier tipo de retribución de empresas o personas vinculadas al ecosistema de tránsito y transporte.

3. Prestar servicios de asesoría, consultoría o representación, remunerada o no, a personas que tengan procesos sancionatorios de tránsito en curso.

4. Dirigir o derivar a los ciudadanos infractores hacia prestadores específicos de servicios de tránsito o de asistencia legal.

5. Ordenar la inmovilización de vehículos a operadores o patios con los que tengan vínculos económicos, familiares o de cualquier otra naturaleza.

Parágrafo. Las prohibiciones establecidas en este artículo se extenderán por un período de dos (2) años contados desde la terminación del vínculo laboral con el organismo de tránsito, respecto de las entidades con las que hubiere tenido relación directa o indirecta en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 16. Declaración de conflicto de interés. Los agentes de tránsito, al momento de su posesión o inicio de funciones y anualmente durante el ejercicio del cargo, deberán presentar una declaración bajo la gravedad del juramento en la que informen sobre cualquier vínculo económico, familiar o de cualquier otra naturaleza con entidades del ecosistema de tránsito y transporte.

Si durante el ejercicio de sus funciones sobreviene una situación de conflicto de interés, el agente deberá declararlo de inmediato a su superior jerárquico y abstenerse de actuar mientras se resuelve el impedimento.

El ocultamiento doloso de un conflicto de interés constituirá la falta disciplinaria gravísima.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte establecerá el formulario estándar para la declaración de conflicto de interés y garantizará su registro en el Renat.

Artículo 17. Régimen de incompatibilidades para operadores de patios y grúas. Los contratos para la operación de patios y la prestación de servicios de grúas en el ecosistema de tránsito no podrán ser suscritos con personas naturales o jurídicas que tengan vínculos de consanguinidad, afinidad o asociación con funcionarios del organismo de tránsito contratante, hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo de afinidad.

El incumplimiento de esta disposición acarreará la nulidad del contrato y la inhabilidad del operador para contratar con el Estado por el término de cinco (5) años, sin perjuicio de las demás responsabilidades legales.

VEEDURÍA Y ACOMPAÑAMIENTO DEL MINISTERIO PÚBLICO

Artículo 18. Mecanismo de Veeduría a los operativos de tránsito. Créase un mecanismo de veeduría y acompañamiento a los operativos de tránsito bajo la coordinación de la Procuraduría General de la Nación, con el apoyo de la Defensoría del Pueblo y las personerías municipales y distritales.

El mecanismo de veeduría y acompañamiento tendrá por finalidad garantizar la legalidad, proporcionalidad y respeto por los derechos ciudadanos en la imposición de comparendos y en la ejecución de operativos de tránsito en todo el territorio nacional.

Parágrafo. La Procuraduría General de la Nación reglamentará el funcionamiento del mecanismo dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley, en coordinación con el Ministerio de Transporte.

Artículo 19. Funciones del mecanismo. Son funciones del mecanismo de veeduría y acompañamiento en tiempo real a los operativos de tránsito:

1. Realizar acompañamiento presencial de agentes del Ministerio Público a los operativos de tránsito, de manera aleatoria o programada.

2. Monitorear en tiempo real, a través de plataformas tecnológicas, la imposición de comparendos, inmovilizaciones y actuaciones de los agentes de tránsito.

3. Recibir, tramitar y responder las quejas y denuncias de los ciudadanos sobre actuaciones irregulares de agentes de tránsito.

4. Solicitar a los organismos de tránsito la información necesaria para el ejercicio de sus funciones de veeduría.

5. Emitir conceptos preventivos y correctivos sobre las prácticas de los organismos de tránsito.

6. Elaborar y publicar informes trimestrales sobre el estado de la transparencia y legalidad en los operativos de tránsito a nivel nacional.

7. Activar las acciones disciplinarias pertinentes ante las faltas detectadas en ejercicio de sus funciones de veeduría.

Parágrafo. El mecanismo promoverá el uso de cámaras de video, grabaciones de audio y demás medios tecnológicos para documentar las irregularidades detectadas, en los términos de

la legislación vigente sobre datos personales y privacidad.

Artículo 20. Plataforma tecnológica de veeduría ciudadana. El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC), desarrollará e implementará, dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, una plataforma tecnológica de acceso gratuito a las veedurías ciudadanas a los operativos de tránsito que permita:

1. Número, georreferenciación y número de comparendos impuestos en los operativos de tránsito del mes inmediatamente anterior.

1. Presentar reclamaciones, quejas o denuncias sobre actuaciones de agentes de tránsito.

2. Consultar el historial de comparendos de un agente de tránsito en los términos permitidos por la ley.

3. Acceder a las estadísticas del Renat en la parte de consulta pública.

Parágrafo. La plataforma deberá cumplir con los estándares de accesibilidad digital establecidos por el MinTIC y estar disponible en dispositivos móviles y computadores.

Artículo 21. Informes del Ministerio Público al Congreso de la República. La Procuraduría General de la Nación presentará al Congreso de la República, anualmente, un informe de gestión del mecanismo de veeduría y acompañamiento que incluya:

1. Estadísticas sobre los operativos acompañados y las irregularidades detectadas.

2. Número y estado de los procesos disciplinarios iniciados por defecto reiterativo o conflicto de interés.

3. Evaluación del cumplimiento de las obligaciones de publicidad de los organismos de tránsito.

4. Recomendaciones de política pública para el fortalecimiento del sistema de tránsito. Este informe será de libre acceso ciudadano en el Portal del Estado Colombiano.

Artículo 22. Armonización normativa. El Ministerio de Transporte revisará y actualizará, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley, la Resolución 20223040045295 de 2022 y demás normas concordantes, con el fin de armonizarla con las disposiciones de la presente ley, en particular en lo relacionado con:

1. Los requisitos de habilitación de los dispositivos electrónicos para la imposición de comparendos, incorporando la georreferenciación, la identificación biométrica del agente y la integración con el Renat.

2. Los protocolos de inmovilización de vehículos, incluyendo los tiempos máximos de permanencia en patios y los mecanismos de devolución.

3. Los estándares de calidad y seguridad de los patios autorizados, con criterios de sostenibilidad ambiental.

4. Los mecanismos de integración entre el SIMIT, la plataforma de veeduría ciudadana y el Renat.

Artículo 23. Financiamiento. El Gobierno nacional incluirá en el Presupuesto General de la Nación las apropiaciones necesarias para la implementación de la presente ley.

Artículo 24. Coordinación interinstitucional. El Ministerio de Transporte liderará la Comisión Intersectorial de Transparencia en Tránsito, integrada por el Ministerio del Interior, el MinTIC, la Procuraduría General de la Nación, la Defensoría del Pueblo, la Superintendencia de Transporte, la Policía Nacional y representantes de las asociaciones de organismos de tránsito, para coordinar la implementación de la presente ley.

Artículo 25. Régimen de transición. Los organismos de tránsito contarán con un plazo de dieciocho (18) meses a partir de la promulgación de la presente ley para adecuar su organización, sistemas de información, contratos y procedimientos internos a las disposiciones aquí establecidas.

Los agentes de tránsito en ejercicio al momento de la promulgación de esta ley que no cumplan con los requisitos del artículo 11 tendrán un plazo de doce (12) meses para acreditarlos. El incumplimiento dará lugar al retiro del servicio conforme al régimen legal aplicable.

Parágrafo. Los contratos vigentes con operadores de patios y grúas que sean contrarios a las disposiciones de conflicto de interés establecidas en esta ley deberán ser revisados y, de ser necesario, terminados de manera anticipada por el organismo de tránsito, dando cumplimiento a los procedimientos legales aplicables.

Artículo 26. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,



CRISTIAN DANILO AVENDAÑO FINO
Representante a la Cámara
Partido Alianza Verde

CONTENIDO

Gaceta número 791 - Viernes, 26 de junio de 2026	
CÁMARA DE REPRESENTANTES	
PROYECTOS DE LEY	Págs.
Proyecto de Ley número 572 de 2026 Cámara, por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 142 de 1994, para fortalecer las garantías de los usuarios de servicios públicos domiciliarios, depurar el costo eficiente del régimen tarifario, fortalecer la inspección, vigilancia y control y la defensa institucional del usuario, y se dictan otras disposiciones.....	1
Proyecto de Ley número 573 de 2026 Cámara, por medio de la cual se establecen medidas de transparencia, control ciudadano e idoneidad en la función de los agentes de tránsito, se crean contraincentivos a la imposición arbitraria de comparendos y se fortalece la vigilancia del Ministerio Público en los operativos de tránsito.....	8