



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° 1286

Bogotá, D. C., martes, 15 de septiembre de 2026

EDICIÓN DE 15 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ VÁSQUEZ

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 35 DE 2026 SENADO

por medio de la cual la nación se vincula a la celebración de los cincuenta y seis (56) años de la
Universidad Surcolombiana y se dictan otras disposiciones.

PEDRO
FLOREZ
SENADOR

pedro.florez@senado.gov.co
Instagram: @PedroHFlorez
X: @PedroHFlorez
www.pedroflorez.com

Bogotá D.C., 03 Septiembre de 2026

Doctor
Carlos Eduardo Guevara Villabón
Presidente
Comisión Sexta Constitucional Permanente
Senado de la República

Asunto: Informe de Ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley N 035 DE 2026
SENADO "Por medio de la cual la nación se vincula a la celebración de los
cincuenta y seis (56) años de la Universidad Surcolombiana y se dictan otras
disposiciones"

Respetado presidente,

Conforme a la designación realizada por la honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta
Constitucional Permanente del Senado de la República, y según lo establecido en los
artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5 de 1992, someto a consideración de la honorable
Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, el informe de
ponencia positiva para primer debate del proyecto de Ley No. 035 DE 2026 SENADO "Por
medio de la cual la nación se vincula a la celebración de los cincuenta y seis (56) años de
la Universidad Surcolombiana y se dictan otras disposiciones"

Atentamente,

PEDRO HERNANDO FLOREZ PORRAS
Senador de la República.
Ponente.

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY N 035 DE
2026 SENADO

"Por medio de la cual la nación se vincula a la celebración de los cincuenta y seis (56)
años de la Universidad Surcolombiana y se dictan otras disposiciones"

I. ANTECEDENTES Y TRÁMITE LEGISLATIVO.

La presente iniciativa es de la autoría del honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras
que bajo estudio técnico fue radicado en el Senado de la República en el mes de julio del
2026. Consecuente a ello fue designado por la mesa directiva de la Comisión Sexta
Constitucional permanente como ponente el honorable Senador Pedro Hernando Florez
Porras el 24 de agosto del 2026.

II. OBJETIVO Y CONTENIDO.

El presente proyecto de ley busca comprometer a la Nación y vincularla a la conmemoración
de los cincuenta y seis (56) años de la Universidad Surcolombiana al ser la institución de
educación superior más importante del sur colombiano, realizando una destacada labor de
enseñanza a favor de la sociedad, propiciando además la innovación y el uso del
conocimiento científico y tecnológico para incrementar la productividad y la competitividad
de la región.

III. CONSIDERACIONES DEL PONENTE

Esta institución de naturaleza pública, ha servido como centro de aprendizaje para los
jóvenes de la región surcolombiana, dese el 17 de diciembre de 1968, donde mediante la
Ley 55 se creó como el Instituto Técnico Universitario Surcolombiano, ITUSCO, iniciando
sus labores académicas el 30 de marzo de 1970.

La Universidad logró formar su propia identidad y posicionarse como una institución de
educación superior reconocida por el mundo académico y productivo en los ámbitos
regional, nacional y mundial, orientada por la estrategia de gestión de calidad para la
acreditación institucional, mediante las estrategias de consolidación de la comunidad
académica, la modernización logística y tecnológica y de cooperación interinstitucional.

La Universidad Surcolombiana es la más grande e importante del sur colombiano, a ella
confluyen la mayoría de estudiantes provenientes del Caquetá, Putumayo, oriente del
Cauca y sur del Tolima; su labor se desarrolla a lo largo y ancho del departamento en 3
sedes estratégicamente ubicadas, siendo el eje central su Campus Universitario ubicado al
norte de la ciudad de Neiva, y en los tres municipios más importantes del departamento
Pitalito, Garzón, y la Plata y para 2026 es el pilar para la educación superior de mas de
17.000 estudiantes.

La Universidad Surcolombiana, además de su historia que de por sí es rica y fundamental para la región, es su presente serio y consolidado y representa su futuro promisorio. Las sedes de presencia regional que logran ensanchar la academia con calidad, aprenden de los saberes locales y aportan al bienestar de las regiones junto con el bagaje del conocimiento universal. Más allá de la conmemoración de un aniversario institucional, esta iniciativa reconoce el papel estratégico que ha desempeñado la Universidad Surcolombiana en la consolidación del capital humano del sur del país durante sus más de cinco décadas de existencia, donde miles de jóvenes provenientes de departamentos históricamente afectados por desigualdades territoriales, limitaciones económicas y dificultades de acceso a la educación superior puedan desarrollar proyectos de vida sin verse obligados a migrar hacia otras regiones. La Universidad ha sido un instrumento de movilidad social, construcción de paz territorial, generación de conocimiento e innovación regional. Sus aportes trascienden la formación profesional para impactar sectores como la salud, la ingeniería, la educación, la producción agropecuaria, el medio ambiente, las ciencias jurídicas y las ciencias sociales, contribuyendo al fortalecimiento institucional y al desarrollo económico del Huila y de toda la región surcolombiana. En un contexto nacional donde el cierre de brechas regionales constituye uno de los principales objetivos de la política pública, fortalecer a las universidades públicas regionales representa una inversión estratégica para el país. Estas instituciones no solamente amplían la cobertura educativa, sino que dinamizan la investigación aplicada, fomentan la innovación empresarial y fortalecen las capacidades institucionales de los territorios. La Universidad Surcolombiana ha demostrado, además, un crecimiento sostenido en calidad académica, investigación y proyección social, consolidándose como referente para departamentos como Huila, Caquetá, Putumayo, Tolima y Cauca, territorios que históricamente han requerido una presencia estatal robusta en materia de educación superior. Por lo tanto, es de gran interés para la Nación hacer un reconocimiento a la Universidad Surcolombiana en señal de agradecimiento y apoyo por el aporte significativo que ha brindado al sur colombiano. IV. JUSTIFICACION DEL PROYECTO DE LEY. La presente iniciativa legislativa encuentra pleno fundamento en el marco constitucional y legal colombiano, el cual reconoce a la educación superior como un servicio público de carácter esencial y como un instrumento para la realización efectiva del Estado Social de Derecho.	El artículo 67 de la Constitución Política establece que la educación es un derecho de la persona y un servicio público con función social, orientado al acceso al conocimiento, la ciencia, la técnica y los demás bienes y valores de la cultura. En desarrollo de este mandato, corresponde al Estado garantizar el acceso progresivo a la educación superior y fortalecer las instituciones públicas que cumplen dicha misión. De igual manera, el artículo 69 Superior reconoce la autonomía universitaria y ordena al Estado fortalecer la investigación científica y ofrecer mecanismos financieros que permitan el acceso y permanencia de las personas aptas en la educación superior. Este mandato constitucional no se limita a la creación de universidades, sino que comprende el deber permanente de apoyar institucionalmente aquellas instituciones públicas que han demostrado un aporte significativo al desarrollo regional y nacional. Por su parte, el artículo 71 de la Constitución dispone que el Estado creará incentivos para las personas e instituciones que desarrollen la ciencia, la tecnología y las demás manifestaciones culturales. La Universidad Surcolombiana constituye precisamente uno de los principales centros de producción científica, tecnológica y cultural del sur del país, razón por la cual resulta constitucionalmente legítimo que la Nación reconozca su trayectoria y promueva acciones orientadas a fortalecer su capacidad institucional. Asimismo, los artículos 150 numerales 11 y 15 de la Constitución Política atribuyen al Congreso de la República la competencia para expedir leyes y decretar honores públicos cuando existan razones de interés nacional, así como para dictar normas relacionadas con el gasto público dentro del marco constitucional. Así las cosas, el proyecto de ley sometido a consideración se enmarca en lo que en el lenguaje parlamentario se ha denominado “ley de honores”; categoría que engloba las normas jurídicas destinadas a exaltar la actividad de personas, situaciones o instituciones que promueven valores considerados importantes para la Nación. Al interpretar el alcance del citado numeral en una sentencia de sus primeros años, la Corte Constitucional encontró que no es necesario que en estas leyes se detalle particularmente el nombre de cada una de las personas a las que se pretende exaltar, y precisó que este reconocimiento se puede dar de forma abstracta o impersonal, como cuando se extiende un homenaje a un grupo de ciudadanos o a una institución, sin necesidad de efectuar individualizaciones. La jurisprudencia posterior decantó el contenido y objetivo de las leyes de honores; por ejemplo, la sentencia C-766 de 2010, las describió como “cuerpos normativos en cuyas disposiciones se exaltan valores humanos que, por su ascendencia ante la comunidad, han sido considerados como ejemplo vivo de grandeza, nobleza, entre otros y por ello se les pone como ejemplo ante la posteridad”. También precisó que las leyes de este tipo “no crean, extinguen ni modifican situaciones jurídicas objetivas y generales que le son propias a la naturaleza de la ley, simplemente se limitan a regular situaciones de orden subjetivo o singulares, cuyo alcance es únicamente
la situación concreta descrita en la norma, sin que sean aplicables indefinidamente a una multiplicidad de hipótesis o casos” En la sentencia C-817 de 2011, con motivo del estudio de constitucionalidad de la Ley 1402 de 2010, expedida para conmemorar los 50 años de la Diócesis de El Espinal y declarar monumento nacional su catedral, la Corte plasmó una sistematización de las reglas jurisprudenciales relativas a la naturaleza jurídica de leyes de honores, siendo las siguientes: - La naturaleza jurídica de las leyes de honores se funda en el reconocimiento estatal a personas, hechos o instituciones que merecen ser destacadas públicamente, en razón de promover significativamente, valores que interesan a la Constitución”. - Contrario a como sucede con la actividad legislativa ordinaria del Congreso, las leyes de honores carecen de carácter general y abstracto, agotándose en su expedición de manera subjetiva y concreta, respecto de la persona, situación o institución objeto de exaltación”. - El legislador puede adoptar diversas acciones para exaltar o asociar a la Nación a la persona, situación u organización objeto del decreto de honores, de manera tal que las categorías avaladas por la Corte solo tienen carácter enunciativo. Con todo, es factible identificar tres modalidades recurrentes de leyes de honores, a saber: - Leyes que rinden homenaje a ciudadanos. - Leyes que celebran aniversarios de municipios colombianos. - Leyes que se celebran aniversarios de instituciones educativas, de valor cultural, arquitectónico o, en general, otros aniversarios” (negrilla y subrayado fuera texto). Para finalizar, la Corte también ha considerado que es constitucionalmente válido que mediante una ley de honores el Congreso ordene o autorice la asignación de partidas presupuestales para realizar las obras de interés social relacionadas con la celebración, aniversario u honor. En consideración del Alto Tribunal, no se desconoce la prohibición de destinar rentas específicas contenida en el artículo 359 de la Constitución, dado que no se trata de un ingreso permanente y específico del presupuesto nacional “que tenga que reservarse parcial o totalmente para dedicarlo exclusivamente a la satisfacción de determinado servicio o necesidad pública”¹ Dicho lo anterior, resulta común que las leyes de honores expedidas para exaltar hechos, lugares o instituciones que merecen ser destacados públicamente, y en particular las destinadas a la celebración de los aniversarios de municipios, incluyan aspectos relacionados con la asignación de partidas presupuestales, o autoricen apropiar el gasto para adelantar obras y actividades de interés público con motivo de la conmemoración.	En materia presupuestal, los artículos 345, 346 y 347 de la Constitución establecen que ninguna erogación podrá efectuarse sin encontrarse prevista en el Presupuesto General de la Nación. En consecuencia, el presente proyecto no ordena un gasto obligatorio, sino que autoriza al Gobierno Nacional para incorporar las apropiaciones presupuestales que resulten procedentes conforme al Marco Fiscal de Mediano Plazo, al Estatuto Orgánico del Presupuesto y a la disponibilidad de recursos de cada vigencia fiscal. En desarrollo de este marco constitucional, la Ley 30 de 1992, por la cual se organiza el servicio público de la educación superior, establece que corresponde al Estado garantizar el fortalecimiento de las universidades públicas, promover la investigación científica, fomentar la calidad académica y facilitar el acceso equitativo a la educación superior. La Universidad Surcolombiana constituye una de las instituciones que materializa dichos fines en una región históricamente caracterizada por desafíos en materia de cobertura educativa y desarrollo económico. Igualmente, la creación y evolución jurídica de la Universidad Surcolombiana encuentra sustento en la Ley 55 de 1968, mediante la cual se creó el Instituto Tecnológico Surcolombiano (ITUSCO), y posteriormente en la Ley 13 de 1976, que transformó dicha institución en la actual Universidad Surcolombiana, consolidando su naturaleza como universidad pública al servicio del desarrollo regional. Así las cosas, el presente proyecto no constituye únicamente un acto simbólico de reconocimiento institucional, sino una manifestación concreta del deber constitucional del Estado de fortalecer la educación pública, la investigación científica y el desarrollo equilibrado de las regiones. V. IMPACTO FISCAL Esta iniciativa de ley se presenta acorde con la facultad que otorga el artículo 140 de la ley 5 de 1992; cumple con lo ordenado por la Corte Constitucional en la Sentencia C 290 de 2009, ya que no establece una orden de carácter imperativa al Gobierno Nacional y no se ejerce presión sobre el gasto público, debido a que se le respeta al ejecutivo el ámbito de su competencia para considerar la incorporación de las partidas presupuestales, de acuerdo con la disponibilidad de recursos y con el marco fiscal de mediano plazo. De aprobarse esta ley, le corresponderá al Gobierno Nacional decidir la inclusión en el proyecto de presupuesto los gastos que se decretan en ella. VI. FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES Y NORMATIVIDAD RELACIONADA. Constitución Política de 1991: “El Estado Social y Democrático de Derecho asumido por Colombia en la Constitución Política de 1991 establece que se debe garantizar la vigencia de un orden justo con todas las formas y expresiones de vida, así como reconocer y proteger la biodiversidad”.

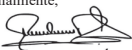
¹ Corte Constitucional, sentencia C-057 de 1993, reiterado en sentencia C-162 de 2019.

Artículo 2. Establece que la Constitución es la norma suprema y que todas las autoridades y personas están sujetas a ella, lo que implica que la legislación propuesta en el presente proyecto para profesionalizar la carrera de controlador de tránsito aéreo se enmarca en el respeto de los principios y derechos constitucionales. Artículo 67. Establece que la educación es un derecho de la persona y un servicio público con función social, orientado al acceso al conocimiento, la ciencia, la técnica y los demás bienes y valores de la cultura Artículo 150. Define las funciones del Congreso de la República, que incluyen la creación y modificación de leyes y decretar honores públicos cuando existan razones de interés nacional, así como para dictar normas relacionadas con el gasto público dentro del marco constitucional. VII. PROPOSICIÓN Con base en las anteriores consideraciones y en cumplimiento de la Constitución Política y de la Ley 5 de 1992, presento ponencia positiva y en consecuencia solicito a los Honorables Senadores dar primer debate en la Honorable Comisión Sexta del Senado de la República al Proyecto de Ley No. 035 de 2026 senado "Por medio de la cual la nación se vincula a la celebración de los cincuenta y seis (56) años de la Universidad Surcolombiana y se dictan otras disposiciones" Cordialmente,  PEDRO HERNANDO FLOREZ PORRAS Senador de la República. Ponente.	VIII. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY No. 035 DE 2026 SENADO <i>"Por medio de la cual la nación se vincula a la celebración de los cincuenta y seis (56) años de la Universidad Surcolombiana y se dictan otras disposiciones"</i> El Congreso de Colombia Decreta CAPÍTULO I Disposiciones generales Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto vincular a la Nación en la celebración de los cincuenta y seis (56) años de vida institucional de la Universidad Surcolombiana, creada inicialmente como Instituto Tecnológico Surcolombiano (ITUSCO) mediante la Ley 55 de 1968, el cual inició labores académicas el 30 de marzo de 1970 y fue transformada posteriormente en Universidad Surcolombiana mediante la Ley 13 de 1976. En el marco de dicha conmemoración, la Nación reconoce el aporte de la Universidad Surcolombiana a la formación del talento humano, la investigación, el desarrollo social, y progreso de la región surcolombiana. Artículo 2. Reconocimiento. Autorícese al Gobierno nacional, para incorporar dentro del Presupuesto General de la Nación, las apropiaciones presupuestales necesarias para vincularse y concurrir con otras instancias de financiación a la conmemoración de esta institución de educación superior y de manera colaborativa gestionar, adelantar y desarrollar todas las actividades culturales, publicaciones, reconocimientos y demás actividades, necesarias para exaltar los Cincuenta y Seis años de aporte institucional de la Universidad Surcolombiana. Artículo 3. Autorizaciones. Autorízase al Gobierno Nacional para que, de conformidad con los artículos 288, 334, 341, 345, 356 y 357 de la Constitución Política y de las competencias establecidas en la Ley 715 de 2001, incluya en el Presupuesto General de la Nación las partidas presupuestales necesarias para concurrir con las obras, programas y proyectos
--	--

para el mejoramiento de la infraestructura física y tecnológica de la Universidad Surcolombiana por ocasión de los cincuenta y seis años de la Institución Educativa. Artículo 4. Financiación. Las autorizaciones de gastos otorgadas al Gobierno Nacional en virtud de esta Ley se incorporarán en el Presupuestos General de la Nación, de acuerdo con las normas orgánicas en materia presupuestal, en primer lugar, reasignando los recursos hoy existentes en cada órgano ejecutor, sin que ello implique un aumento del presupuesto, y, en segundo lugar, de acuerdo con las disponibilidades que se produzcan en cada vigencia fiscal. Artículo 5. Homenaje. El Gobierno Nacional y el Congreso de la República rendirán homenaje por los cincuenta y seis (56) años de vida institucional de la Universidad Surcolombiana, evento que contará con la presencia de altos funcionarios del Gobierno Nacional, el Congreso de la República y demás autoridades locales y regionales. Artículo 6. Documental. Facúltese al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Cultura, para que a través del medio que considere idóneo, realice la producción y emisión de un documental que reconstruya y resalte la importancia de la fundación y trayectoria de la Universidad Surcolombiana, especialmente en el desarrollo educativo de la Región Surcolombiana. Artículo 7. Vigencia y derogatorias. La presente Ley rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias. Cordialmente,  PEDRO HERNANDO FLOREZ PORRAS Senador de la República. Ponente.
--

**INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 37 DE 2026 SENADO**

por medio de la cual se regula la instalación, operación y uso de los sistemas de fotodetección en Colombia y se dictan otras disposiciones.

PEDRO FLOREZ SENADOR pedro.florez@senado.gov.co Instagram: @PedroHFlores X: @PedroHFlores www.pedroflorez.com Bogotá D.C., 01 de septiembre del 2026. Doctor CARLOS EDUARDO GUEVARA Presidente Comisión Sexta Senado de la República Asunto: Radicación informe de ponencia al proyecto de ley No. 037 de 2026 Senado “por medio de la cual se regula la instalación, operación y uso de los sistemas de fotodetección en Colombia y se dictan otras disposiciones” Respetado presidente, En cumplimiento del encargo hecho por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado, y de conformidad con lo establecido en el artículo 156 de la Ley 5ta de 1992, me permito rendir Informe de Ponencia Positiva para primer debate en el Senado de la República al Proyecto de Ley No. 037 de 2026 Senado “por medio de la cual se regula la instalación, operación y uso de los sistemas de fotodetección en Colombia y se dictan otras disposiciones” Cordialmente,  PEDRO HERNANDO FLORES PORRAS Senador de la República	INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 037 de 2026 Senado “por medio de la cual se regula la instalación, operación y uso de los sistemas de fotodetección en Colombia y se dictan otras disposiciones” EXPOSICIÓN DE MOTIVOS I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO El 22 de julio de 2026 presenté ante la Secretaría General del Senado de la República el proyecto de ley “Por medio de la cual se regula la instalación, operación y uso de los sistemas de fotodetección en Colombia y se dictan otras disposiciones”. La iniciativa fue radicada como Proyecto de Ley No. 037 de 2026 Senado y remitida a la Comisión Sexta Constitucional Permanente, por tratarse de una materia relacionada con tránsito, transporte y seguridad vial. la Mesa Directiva de la Comisión Sexta me designó como ponente de la iniciativa. En mi condición de autor y ponente, presento el presente informe de ponencia para primer debate. Este proyecto parte de una idea clara: las herramientas de fotodetección pueden contribuir a la seguridad vial, pero su utilización debe estar acompañada de reglas que garanticen su autorización, confiabilidad técnica y adecuada operación. También debe existir un procedimiento que permita a las personas conocer la evidencia, ejercer su defensa y evitar que un registro tecnológico se convierta automáticamente en una sanción. II. OBJETO DEL PROYECTO El Proyecto de Ley No. 037 de 2026 Senado tiene por objeto fortalecer las reglas técnicas, operativas y procedimentales aplicables a las cámaras de fotodetección y a los demás medios tecnológicos utilizados para detectar infracciones de tránsito. La iniciativa no pretende eliminar estos sistemas. Lo que propone es que funcionen bajo condiciones claras y verificables, y que los comparendos y las actuaciones que se adelanten a partir de sus registros respeten el debido proceso, la presunción de inocencia y las demás garantías del ciudadano. El registro obtenido por una cámara puede servir como prueba de una posible infracción, pero no puede determinar automáticamente la responsabilidad ni reemplazar la decisión que debe tomar la autoridad de tránsito dentro del procedimiento correspondiente.
La propuesta desarrolla cuatro ideas centrales: que el registro tecnológico es una prueba y no una sanción; que el sistema debe estar autorizado y, cuando corresponda, calibrado; que el ciudadano debe ser informado y oído antes de que se defina su responsabilidad; y que la operación de estos dispositivos debe demostrar una utilidad real para la seguridad vial. III. MARCO CONSTITUCIONAL, LEGAL Y JURISPRUDENCIAL La regulación de los sistemas de fotodetección debe conciliar dos obligaciones. La primera es proteger la vida y reducir los riesgos en las vías. La segunda es asegurar que el uso de la tecnología no sustituya el procedimiento ni convierta la propiedad de un vehículo en una forma de responsabilidad automática. El proyecto parte de esa doble exigencia. No elimina las cámaras, radares u otros medios tecnológicos; establece condiciones para que su autorización, funcionamiento y uso probatorio sean verificables y respeten las garantías de los ciudadanos. A. FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES <u>1. Protección de la vida, circulación y seguridad vial:</u> Los artículos 2º, 11 y 24 de la Constitución disponen, en lo pertinente: Artículo 2: “Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares”. Artículo 11: “El derecho a la vida es inviolable. No habrá pena de muerte” Artículo 24: “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de el, y a permanecer y residenciarse en Colombia” Estas disposiciones permiten al Estado regular el tránsito, fijar límites de velocidad y utilizar herramientas tecnológicas para verificar su cumplimiento. Sin embargo, la instalación de equipos solo se justifica cuando responde a una necesidad real de seguridad vial y puede evaluarse por sus resultados, no únicamente por el número de comparendos o por el recaudo obtenido. El artículo 209 “La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.” Por ello, los sistemas deben operar con autorización	vigente, criterios técnicos conocidos, información pública y control de las autoridades competentes. <u>2. Debido proceso y responsabilidad personal</u> Los artículos 6º y 29 establecen: Artículo 6: “Los particulares solo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución y las leyes. Los servidores públicos lo son por la misma causa y por omisión o extralimitación en el ejercicio de sus funciones”. Artículo 29: “El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas” “Toda persona se presume inocente mientras no se la haya declarado judicialmente culpable. Quien sea sindicado tiene derecho a la defensa” El debido proceso también rige las actuaciones de tránsito. Una cámara puede registrar una placa, una velocidad o una maniobra, pero no puede imponer por sí misma una sanción. Entre el registro tecnológico y la multa debe existir una actuación adelantada por la autoridad, con conocimiento de la evidencia y posibilidad real de defensa. El comparendo tampoco equivale a una declaración de responsabilidad. Es una orden de comparecer y el punto de partida del procedimiento. La sanción solo procede después de valorar las pruebas y establecer quién incurrió de manera culpable en la conducta. El artículo 33 dispone “nadie podrá ser obligado a declarar contra sí mismo o contra su cónyuge, compañero permanente o parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil”. Esta garantía resulta relevante cuando el equipo identifica el vehículo, pero no al conductor. La autoridad no puede trasladar al propietario su carga de probar la responsabilidad ni obligarlo a autoincriminarse. <u>3. Datos personales, propiedad y buena fe</u> Los sistemas de fotodetección registran imágenes, placas, fechas, horas y ubicaciones, información que puede asociarse con una persona mediante el RUNT. Por ello resulta aplicable el artículo 15: Artículo 15 “Todas las personas tienen derecho a su intimidad personal y familiar y a su buen nombre, y el Estado debe respetarlos y hacerlos respetar. De igual modo, tienen derecho a conocer, actualizar y rectificar las informaciones que se hayan recogido sobre ellas en los bancos de datos y en archivos de entidades públicas y privadas”

La autoridad y los operadores tecnológicos deben asegurar la integridad y custodia de los registros, impedir accesos no autorizados y utilizar la información únicamente para la finalidad legal correspondiente. El ciudadano, además, debe poder conocer y controvertir los soportes empleados en su contra. El artículo 58 “Se garantizan la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles, los cuales no pueden ser desconocidos ni vulnerados por leyes posteriores”; el artículo 83 ordena que “Las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas deberán ceñirse a los postulados de la buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que aquellos adelanten ante estas”. En consecuencia, la instalación de equipos en bienes privados requiere autorización expresa del propietario. A su vez, mantener desactualizados los datos del RUNT puede afectar la comunicación, pero no demuestra quién cometió la infracción. 4. Competencia legislativa y autonomía territorial Los artículos 150 y 287 señalan: Artículo 150: “Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones”: 1. Interpretar, reformar y derogar las leyes. 2. Expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones. Artículo 287: “Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley”. El proyecto modifica disposiciones del Código Nacional de Tránsito y de las leyes 1843 de 2017 y 2161 de 2021, asunto que corresponde al Congreso. Las autoridades territoriales mantienen sus competencias de tránsito y continúan adelantando los procedimientos dentro de su jurisdicción, pero deben observar las reglas nacionales sobre autorización, evidencia, notificación y responsabilidad. B. MARCO LEGAL 1. Ley 105 de 1993 La Ley 105 fijó la seguridad como principio del sector transporte: Artículo 2º, literal e) De la Seguridad: “La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte”	La fotodetección puede contribuir a esa finalidad, pero su legitimidad no se agota en imponer comparendos. La ubicación y continuidad de cada sistema deben justificarse por su aporte a la prevención de siniestros y a la protección de la vida. 2. Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito El artículo 2º del Código Nacional de Tránsito define el comparendo como una “orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción”. En cuanto al uso de medios tecnológicos, el párrafo 2º del artículo 129 dispone: “Las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo”. Esta disposición reconoce el valor probatorio del registro tecnológico respecto de la ocurrencia de la infracción, sin que ello determine automáticamente la responsabilidad de una persona. Por otra parte, el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, que modificó el artículo 135 del Código Nacional de Tránsito, estableció: “No obstante lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia”. Este apartado fue declarado exequible de manera condicionada mediante la Sentencia C-980 de 2010. La Corte aclaró que el envío del comparendo al propietario no genera automáticamente la obligación de pagar la multa. Esta obligación solo puede surgir después de su vinculación formal al procedimiento y una vez se establezca plenamente su culpabilidad.
Por su parte, el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito, modificado por el artículo 205 del Decreto Ley 019 de 2012, dispone: “Si el inculpado rechaza la comisión de la infracción, deberá comparecer ante el funcionario en audiencia pública para que éste decrete las pruebas conducentes que le sean solicitadas y las de oficio que considere útiles”. En conjunto, estas disposiciones permiten utilizar medios tecnológicos para detectar infracciones, pero no sustituyen el procedimiento contravencional ni eliminan la obligación de demostrar la responsabilidad. El artículo 129 constituye el fundamento directo del artículo 2º del proyecto; los artículos 135 y 136 complementan esa regulación en materia de evidencia y derecho de defensa; y el artículo 8º de la Ley 1843 de 2017 sustenta principalmente el artículo 6º, relacionado con la validación, el envío y la notificación del comparendo. 3. Ley 1437 de 2011 - Código de Procedimiento Administrativo El procedimiento de tránsito tiene normas especiales, pero en lo no regulado se complementa con el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Su artículo 3º dispone: Artículo 3º, numeral 1: “En materia administrativa sancionatoria, se observarán adicionalmente los principios de legalidad de las faltas y de las sanciones, de presunción de inocencia, de no reformatio in pejus y non bis in idem” El artículo 34 confirma que las actuaciones se sujetan al procedimiento común, sin perjuicio de los procedimientos especiales. “Las actuaciones administrativas se sujetarán al procedimiento administrativo común y principal que se establece en este Código, sin perjuicio de los procedimientos administrativos regulados por leyes especiales. En lo no previsto en dichas leyes se aplicarán las disposiciones de esta Parte Primera del Código”. El artículo 56 permite la notificación de los actos administrativos por medios electrónicos, siempre que el interesado haya aceptado este medio, mientras que el artículo 69 regula la notificación por aviso cuando no sea posible realizar la notificación personal. Estas disposiciones se aplican de manera complementaria a las reglas especiales del Código Nacional de Tránsito y de la Ley 1843 de 2017. La autoridad debe acreditar que la comunicación o notificación se realizó conforme al medio y a las condiciones legalmente aplicables. Cuando una irregularidad haya impedido que el ciudadano conozca la actuación o ejerza su defensa, deberán adoptarse las medidas necesarias para restablecer plenamente sus garantías.	4. Ley 1702 de 2013 - Agencia Nacional de Seguridad Vial El artículo 2º de la Ley 1702 de 2013 dispone: Artículo 2º. Autoridad. “La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.”. Esta condición explica el papel institucional de la Agencia en la formulación y aplicación de las políticas de seguridad vial. La competencia específica para autorizar la instalación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para detectar infracciones proviene del artículo 2º de la Ley 1843 de 2017. El proyecto desarrolla las condiciones para conceder y renovar esas autorizaciones, con el propósito de que la permanencia de los sistemas se encuentre respaldada por criterios técnicos y resultados verificables en materia de seguridad vial. 5. Ley 1843 de 2017 - Regulación de la fotodetección Esta es la norma directamente intervenida por el proyecto. Su artículo 2º exige el cumplimiento de criterios técnicos y la autorización de la ANSV: Artículo 2, Modificado por el art. 109, Decreto Nacional 2106 de 2019. Criterios para la instalación y puesta en operación. “Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se pretenda instalar, deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial”. Los sistemas que se pretendan instalar deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Párrafo 1. “Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas Automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento”.

La Ley 2294 de 2023 exceptuó de esa autorización determinados equipos instalados en la infraestructura de los sistemas de transporte público, principalmente para controlar la invasión de carriles exclusivos o preferenciales. La excepción no elimina la señalización ni puede extenderse a equipos situados por fuera de los supuestos previstos en la ley. El artículo 3º atribuye a <i>“La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá como función:</i> <i>Adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia de Seguridad Vial, en el evento de encontrar incumplimientos por parte de la autoridad de tránsito en dichos criterios podrá iniciar investigación correspondiente la cual podrá concluir con la suspensión de las ayudas tecnológicas hasta tanto cumplan los criterios técnicos definidos”.</i> <u>Aunque el texto original utiliza la denominación “Superintendencia de Puertos y Transporte”, actualmente estas funciones corresponden a la Superintendencia de Transporte.</u> Los artículos 4º y 5º delimitan la participación privada: Artículo 4º, Competencia para expedir órdenes de comparendos. <i>“Solo las autoridades de tránsito a que hace referencia el Código Nacional de Tránsito, son las competentes para expedir y recaudar órdenes de comparendos por infracciones de tránsito ocurridas en su jurisdicción.</i> <i>No podrá entregarse dicha facultad ni por delegación ni mediante convenio a ninguna entidad de naturaleza privada.”</i> Los particulares pueden apoyar la instalación, el mantenimiento y la operación tecnológica de los sistemas. Sin embargo, la validación del comparendo, la determinación de la responsabilidad, la imposición de la sanción y la resolución de los recursos corresponden a las autoridades competentes. El artículo 8º del proyecto complementa esta regulación al establecer las condiciones para instalar equipos en bienes privados y los títulos habilitantes requeridos cuando se utilicen bienes públicos o de uso público. Artículo 8: <i>“El envío se hará por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo”</i>	Finalmente, los artículos 10, 13 y 14 regulan la señalización, los estudios técnicos, la calibración y la trazabilidad de los equipos medidores. El proyecto refuerza esas exigencias al permitir que la autoridad compruebe el estado técnico del dispositivo y adopte medidas cuando opere sin cumplir los requisitos aplicables. 6. Ley 1581 de 2012 - Protección de datos personales El artículo 4º de la Ley 1581 de 2012 establece los principios que deben observarse en el tratamiento de datos personales. Para el proyecto resultan especialmente relevantes los siguientes: Artículo 4, El tratamiento debe obedecer a una finalidad legítima de acuerdo con la Constitución y la ley. La información sujeta a tratamiento debe ser veraz, completa, exacta, actualizada, comprobable y comprensible. La información se deberá manejar con las medidas técnicas, humanas y administrativas necesarias para otorgar seguridad a los registros. b) Principio de finalidad: <i>El Tratamiento debe obedecer a una finalidad legítima de acuerdo con la Constitución y la Ley, la cual debe ser informada al Titular;</i> d) Principio de veracidad o calidad: <i>La información sujeta a Tratamiento debe ser veraz, completa, exacta, actualizada, comprobable y comprensible. Se prohíbe el Tratamiento de datos parciales, incompletos, fraccionados o que induzcan a error;</i> g) Principio de seguridad: <i>La información sujeta a Tratamiento por el Responsable del Tratamiento o Encargado del Tratamiento a que se refiere la presente ley, se deberá manejar con las medidas técnicas, humanas y administrativas que sean necesarias para otorgar seguridad a los registros evitando su adulteración, pérdida, consulta, uso o acceso no autorizado o fraudulento;</i> h) Principio de confidencialidad: <i>Todas las personas que intervengan en el Tratamiento de datos personales que no tengan la naturaleza de públicos están obligadas a garantizar la reserva de la información, inclusive después de finalizada su relación con alguna de las labores que comprende el Tratamiento, pudiendo sólo realizar suministro o comunicación de datos personales cuando ello corresponda al desarrollo de las actividades autorizadas en la presente ley y en los términos de la misma.</i> Las imágenes, placas, ubicaciones y datos de contacto utilizados en el trámite deben manejarse bajo estos principios. La intervención de un operador privado no elimina la responsabilidad de la autoridad sobre la custodia, integridad y finalidad de la información.
7. Ley 2161 de 2021 - Deberes de los propietarios El artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, corregido por el artículo 1º del Decreto 998 de 2022, establece, entre otras obligaciones, que los propietarios deben velar porque sus vehículos circulen: <i>“c) Por lugares y en horarios que estén permitidos;</i> <i>d) Sin exceder los límites de velocidad permitidos;</i> <i>e) Respetando la luz roja del semáforo”.</i> La norma también dispone que el incumplimiento de estas obligaciones dará lugar a las sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, previo cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional. Mediante la Sentencia C-321 de 2022, la Corte Constitucional declaró exequibles de manera condicionada los literales c), d) y e), bajo el entendido de que el propietario solo podrá ser sancionado cuando, dentro del procedimiento administrativo sancionatorio, se demuestre que incurrió de manera culposa en la infracción. Por tanto, la sola condición de propietario no permite imponer automáticamente la sanción. El artículo 7º del proyecto incorpora expresamente esta regla. 8. Ley 2251 de 2022 - Sistema seguro y límites de velocidad <u>La Ley 2251 incorporó el enfoque de sistema seguro:</u> Artículo 2º, literal a) Sistema Seguro: <i>“Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son las carreteras y las bermas seguras, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales y reducir el número de lesiones graves”.</i> La misma ley en artículo 12, modificó el artículo 106 del Código Nacional de Tránsito y estableció que, en vías urbanas, la velocidad no podrá superar los cincuenta kilómetros por hora y que en zonas escolares y residenciales será hasta de treinta kilómetros por hora.	La regla de cinco kilómetros por hora contemplada en el proyecto no modifica los límites legales de velocidad ni constituye una tolerancia metrológica aplicable a los equipos. Se trata de una condición propuesta para determinar cuándo una medición tecnológica puede dar lugar a la expedición de un comparendo. Por tanto, no autoriza a los conductores para circular por encima de los límites establecidos en la ley o por la autoridad de tránsito competente. C. MARCO JURISPRUDENCIAL La Corte Constitucional ha mantenido una regla constante: la tecnología puede utilizarse para detectar infracciones y aportar evidencia, pero la responsabilidad debe establecerse dentro del procedimiento y no puede deducirse automáticamente de la propiedad del vehículo. 1. Sentencia C-530 de 2003 La Corte Constitucional examinó varias disposiciones del Código Nacional de Tránsito relacionadas con el uso de ayudas tecnológicas, la citación del propietario y las consecuencias de su inasistencia. En primer lugar, declaró exequible el párrafo 2º del artículo 129, que reconoce las ayudas tecnológicas como prueba de la ocurrencia de una infracción y permite que sus registros den lugar a la expedición de un comparendo. Parágrafo 2. <i>Las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo.”.</i> En segundo lugar, declaró inexecutable la expresión “en caso de no concurrir se impondrá la sanción al propietario registrado del vehículo”. La Corte consideró que la inasistencia del propietario no constituye, por sí sola, prueba suficiente para sancionarlo; el aparte final del inciso primero del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 <i>“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones”</i> cuyo texto es el siguiente: <i>“en caso de no concurrir se impondrá la sanción al propietario registrado del vehículo.”</i> y condicionó su citación: Finalmente, declaró exequible de manera condicionada la regla que permite citar al último propietario registrado cuando no sea posible identificar al conductor, bajo el entendido de que:

“El propietario sólo será llamado a descargos, cuando existan elementos probatorios que permitan inferir que probablemente es el responsable de la infracción”. inciso 1° del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 “<i>Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones</i>” cuyo texto es el siguiente: “<i>si no fuere viable identificarlo, se notificará al último propietario registrado del vehículo, para que rinda sus descargos dentro de los siguientes diez (10) días al recibo de la notificación.</i>” La sentencia también precisó que la sanción únicamente puede imponerse cuando aparezca plenamente comprobado que la persona citada fue quien cometió la infracción. En consecuencia, la decisión reconoce la validez de la prueba tecnológica, pero diferencia la identificación del vehículo de la determinación de la responsabilidad. La comunicación dirigida al propietario le permite conocer la actuación y ejercer su defensa, pero no demuestra que conducía ni lo convierte automáticamente en infractor 2. Sentencia C-980 de 2010 La Corte examinó la regla que ordenaba enviar al propietario la infracción y sus soportes. La declaró exequible, pero aclaró: <i>La obligación de pagar la multa solo se produce cuando se establezca la culpabilidad del propietario, es decir, cuando se pruebe que fue quien cometió la infracción o cuando la admita expresa o implícitamente.</i> Por tanto, el envío al propietario es constitucionalmente admisible; lo que no resulta admisible es tratar esa comunicación como una decisión sancionatoria o como prueba definitiva de autoría. 3. Sentencia C-038 de 2020 La Corte Constitucional examinó el párrafo 1° del artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, que establecía la responsabilidad solidaria del propietario y el conductor por las infracciones detectadas mediante ayudas tecnológicas. Decisión. Declarar la INEXEQUIBILIDAD del párrafo 1° del artículo 8° de la Ley 1843 de 2017. Parágrafo 1°. “<i>El propietario del vehículo será solidariamente responsable con el conductor, previa su vinculación al proceso contravencional, a través de la notificación del comparendo en los términos previstos en el presente artículo, permitiendo que ejerza su derecho de defensa</i>”.	La Corte concluyó que la responsabilidad solidaria prevista en esa disposición desconocía los principios de responsabilidad personal y culpabilidad, porque permitía sancionar al propietario sin exigir que se demostrara su participación personal y culpable en la infracción. La sentencia no eliminó la fotodetección ni impidió que el comparendo fuera enviado al propietario. Lo que excluyó fue la posibilidad de atribuirle responsabilidad por la sola condición de dueño del vehículo. 4. Sentencia C-321 de 2022 Esta sentencia examinó los deberes impuestos a los propietarios por el artículo 10 de la La Corte Constitucional examinó el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, que impuso a los propietarios el deber de velar por el cumplimiento de determinadas condiciones relacionadas con la circulación de sus vehículos. En la parte resolutive dispuso: <i>Declarar EXEQUIBLE el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, por los cargos analizados, con excepción de los literales c, d y e, los cuales se declaran EXEQUIBLES bajo el entendido que el propietario del vehículo podrá ser sancionado cuando, al interior del procedimiento administrativo sancionatorio, resulte probado que este, de manera culposa, incurrió en las infracciones de tránsito analizadas.</i> La decisión no restableció la responsabilidad solidaria eliminada mediante la Sentencia C-038 de 2020. La Corte reconoció que el propietario puede ser sancionado por el incumplimiento culpable de sus propios deberes, pero la autoridad debe demostrar esa conducta dentro del procedimiento administrativo sancionatorio. Por tanto, la propiedad del vehículo permite vincular al propietario a la actuación, pero no constituye, por sí sola, prueba suficiente para sancionarlo. IV. JUSTIFICACIÓN Y NECESIDAD DEL PROYECTO Los sistemas de fotodetección son una herramienta legítima para controlar infracciones y prevenir siniestros viales. El problema no está en la tecnología, sino en la forma como puede llegar a utilizarse cuando no existen controles suficientes sobre la autorización de los equipos, la calidad de la evidencia, la calibración, la notificación y la intervención de los operadores privados. Aunque Colombia cuenta con la Ley 1843 de 2017 y otras normas que regulan estos sistemas, todavía existen vacíos y diferencias en su aplicación. Un registro tecnológico puede mostrar
un vehículo en determinado lugar y momento, pero no debería producir automáticamente una sanción ni reemplazar la valoración que corresponde a la autoridad de tránsito. Por esta razón, el proyecto exige que los registros sean revisados antes de expedir el comparendo. Cuando la imagen sea confusa, aparezcan varios vehículos o no sea posible establecer con claridad las circunstancias de la infracción, la actuación no deberá continuar. También se exige que el equipo cuente con autorización y calibración vigentes y que esa información pueda ser conocida por el ciudadano. La iniciativa también busca que las cámaras permanezcan en lugares donde realmente contribuyan a reducir los riesgos. La renovación de las autorizaciones deberá considerar los resultados obtenidos en materia de siniestralidad, personas fallecidas o lesionadas e infracciones registradas. La permanencia de un dispositivo no puede justificarse únicamente por el número de comparendos expedidos o por los recursos recaudados. El margen de cinco kilómetros por hora que inicialmente se había propuesto no modificaba los límites de velocidad ni autoriza a conducir por encima de ellos. Se trataba de una regla para determinar cuándo una medición tecnológica puede dar lugar a la expedición de un comparendo. Esta medida tiene un antecedente directo en Perú, donde el artículo 168-A del Reglamento Nacional de Tránsito establece que el exceso de velocidad solo es sancionable cuando la medición supera el límite máximo más un margen de tolerancia de 5 km/h¹. Ese país también exige certificaciones metrológicas recientes y publica el estado de los equipos utilizados para el control.² En Argentina, la autorización de radares en rutas nacionales debe estar acompañada de una justificación técnica sobre el lugar, la siniestralidad, los estudios de velocidad y las condiciones de la vía. Su regulación señala, además, que la finalidad principal de estos dispositivos debe ser la prevención y no el recaudo, y reserva a las autoridades públicas el control directo y el juzgamiento de las infracciones³. En 2026, la Agencia Nacional de Seguridad Vial detectó 152 radares no autorizados y ordenó cesar su utilización⁴. Brasil exige verificaciones metrológicas periódicas, estudios sobre los lugares donde operan los equipos y la publicación de esa información. También descuenta de la velocidad medida el error máximo permitido antes de determinar la velocidad que será tenida en cuenta para sancionar. Estas reglas muestran la importancia de reconocer que ningún instrumento de medición es infalible y que su resultado debe estar respaldado técnicamente.⁵ En materia de notificación, la Corte Constitucional del Ecuador ha señalado que la	publicación de una infracción en una página web no es suficiente. La autoridad debe emplear un medio adecuado y efectivo, suministrar la información necesaria para ejercer la defensa y demostrar que la comunicación fue realizada.⁶ También existen controles sobre la participación privada. En Maryland y Washington, Estados Unidos, la remuneración de los proveedores no puede depender del número de multas ni de los recursos recaudados.⁷ Estas jurisdicciones exigen revisión de los registros, controles de calibración, informes de errores por cámara y evaluaciones sobre los resultados obtenidos antes y después de la instalación.⁸ Estos antecedentes no son idénticos al régimen colombiano, pero muestran que las medidas planteadas en el proyecto no son aisladas. La autorización previa, la calibración, la revisión de la evidencia, la evaluación de los resultados, la notificación efectiva y los límites a los incentivos privados también hacen parte de otros sistemas de fiscalización tecnológica. La experiencia internacional no debe utilizarse para justificar una responsabilidad automática del propietario. Algunos países aplican presunciones diferentes a las admitidas en Colombia. En este punto, el proyecto mantiene el estándar fijado por la Corte Constitucional en las sentencias C-038 de 2020 y C-321 de 2022: el propietario solo puede ser sancionado por el incumplimiento culpable de sus propios deberes, demostrado dentro del procedimiento. En consecuencia, el proyecto no busca eliminar la fotodetección ni debilitar el control de las infracciones. Su finalidad es que estos sistemas sean utilizados para proteger la vida y mejorar la seguridad vial, bajo reglas que permitan confiar en la evidencia, conocer oportunamente la actuación y ejercer el derecho de defensa. V. CONTENIDO Y ALCANCE DEL PROYECTO El proyecto está compuesto por diez artículos y modifica disposiciones de la Ley 769 de 2002, la Ley 1843 de 2017 y la Ley 2161 de 2021. Su contenido se concentra en las condiciones que deben cumplir los sistemas de fotodetección para instalarse, operar y servir como fundamento de una actuación de tránsito. Los tres primeros artículos fijan el punto de partida de la iniciativa. El artículo 1° señala que la regulación busca fortalecer las condiciones técnicas y procedimentales de estos sistemas, sin dejar de lado el debido proceso, la presunción de inocencia y la favorabilidad. El artículo 2° aclara el alcance de la evidencia tecnológica. Una imagen o registro podrá

¹ <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/1974058-2>

² <https://www.sutran.gob.pe/certificados-de-verificacion-de-cinemometros/>

³ <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/norma-428126/texto>

⁴ <https://www.argentina.gob.ar/noticias/radares-en-rutas-nacionales-la-agencia-nacional-de-seguridad-vial-avanza-con-su>

⁵ <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao798-2020.pdf>

⁶ <https://www.corteconstitucional.gob.ec/267658-2/>

⁷ <https://mgaleg.maryland.gov/mgawebsite/Laws/StatuteText?article=gtr§ion=21-809>

⁸ <https://app.leg.wa.gov/rw/default.aspx?cite=46.63.220>

probar que una conducta ocurrió en determinadas circunstancias de tiempo, modo y lugar, pero no será suficiente, por sí solo, para declarar responsable a una persona. Esa decisión seguirá en cabeza de la autoridad de tránsito y deberá adoptarse dentro del procedimiento contravencional. El artículo 3º actualiza la definición de los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos, de manera que la regulación pueda aplicarse a los equipos actuales y a las nuevas tecnologías que cumplan la misma función. El contenido central del proyecto se encuentra en los artículos 4º, 5º y 6º. El artículo 4º exige que todo sistema cuente con autorización vigente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Los registros obtenidos por equipos no autorizados o cuya autorización esté vencida, suspendida o revocada no podrán servir para expedir comparendos o imponer sanciones. Cuando se trate de equipos utilizados para medir velocidad, también será necesario contar con calibración vigente. La comunicación enviada al ciudadano deberá indicar cuál fue el acto que autorizó el sistema y durante qué periodo podía operar. Las autorizaciones tendrán una duración máxima de cinco años. Para renovarlas no bastará con demostrar que la cámara continúa funcionando. La autoridad deberá revisar si su operación produjo resultados positivos en seguridad vial, comparando datos anteriores y posteriores sobre siniestros, infracciones, personas fallecidas o lesionadas. Se conserva una excepción para los dispositivos instalados en la infraestructura del transporte público, pero únicamente cuando sean utilizados para controlar la invasión de carriles exclusivos o preferenciales. En estos casos, las entidades territoriales podrán destinar hasta el sesenta por ciento de los recursos recaudados a la operación del respectivo sistema de transporte. El artículo 5º fortalece la vigilancia de la Superintendencia de Transporte. Cuando existan indicios de incumplimiento técnico o falta de calibración, esta entidad podrá suspender preventivamente el sistema mientras adelanta la actuación administrativa correspondiente. Por su parte, el artículo 6º organiza el procedimiento que debe seguirse desde la captura del registro hasta la comparecencia del ciudadano. Antes de expedir el comparendo, la autoridad tendrá que revisar la evidencia y comprobar que la conducta esté claramente registrada, que el sistema tenga autorización vigente y que el equipo cuente con la calibración exigida. No se expedirá comparendo cuando existan imágenes confusas, vehículos superpuestos o dudas razonables sobre lo ocurrido. Para las infracciones por exceso de velocidad, la medición deberá superar por lo menos en cinco kilómetros por hora el límite establecido. Este margen no modifica los límites de velocidad; únicamente determina cuándo el registro puede dar lugar a un comparendo. La orden y sus soportes deberán enviarse a los datos registrados en el RUNT. La comunicación deberá informar que el comparendo no constituye una sanción, que se conserva	la presunción de inocencia y que la persona puede ejercer sus derechos de defensa y contradicción. Una vez notificado, el presunto infractor tendrá veinte días para comparecer. El incumplimiento de los requisitos previstos para la expedición o notificación podrá dar lugar a la nulidad del comparendo y de las actuaciones posteriores. El artículo 7º se ocupa de la responsabilidad del propietario. La sola propiedad del vehículo no será suficiente para sancionarlo. La autoridad deberá demostrar, mediante prueba suficiente y dentro del procedimiento, que incumplió de manera culposa alguno de los deberes que la ley le atribuye. El artículo 8º regula la instalación u operación de equipos por particulares. Cuando se utilice un bien público o de uso público, será necesaria la autorización de la autoridad competente y el pago de la contraprestación correspondiente. Si la instalación se realiza en un inmueble privado, deberá existir un acuerdo previo, escrito y voluntario con el propietario. Los artículos 9º y 10º contienen las disposiciones finales. La aplicación de la ley se hará con los recursos y capacidades institucionales existentes, sin crear nuevas entidades, cargos o gastos permanentes. La norma comenzará a regir desde su promulgación. En cuanto a su alcance, el proyecto no elimina la fotodetección, no reduce el valor de las multas ni cambia los límites de velocidad. Lo que hace es poner condiciones más claras para que la tecnología sea utilizada con autorización, respaldo técnico, evidencia confiable y respeto por el derecho de defensa. Estas reglas tendrán aplicación nacional y deberán ser observadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Superintendencia de Transporte, los organismos de tránsito y las demás autoridades que intervienen en la instalación, vigilancia y utilización de estos sistemas. VI. CONSIDERACIONES DEL PONENTE Como autor y ponente, presenté esta iniciativa con una idea clara: la fotodetección debe servir para prevenir siniestros y proteger la vida, no para convertir las vías en una fuente permanente de recaudo. El proyecto no busca eliminar las cámaras ni debilitar el control de las infracciones. Estos sistemas pueden ayudar a reducir conductas peligrosas, especialmente el exceso de velocidad, la invasión de carriles exclusivos y el incumplimiento de las señales de tránsito. Sin embargo, su operación debe responder a una necesidad real de seguridad vial y estar acompañada de controles técnicos y garantías para los ciudadanos. Por esta razón, el proyecto propone que la renovación de las autorizaciones no sea									
automática. La continuidad de cada sistema deberá evaluarse comparando los siniestros, las infracciones y el número de personas fallecidas o lesionadas antes y después de su instalación. Una cámara se justifica por las vidas que ayuda a proteger, no por la cantidad de comparendos que produce. También se exige que los dispositivos cuenten con autorización vigente y, cuando corresponda, con la calibración requerida. No sería razonable imponer una sanción con fundamento en un equipo que no estaba autorizado para operar o cuya medición no ofrece suficiente confiabilidad. El proyecto diferencia, además, la ocurrencia de una infracción de la responsabilidad de una persona. El registro tecnológico puede mostrar el vehículo, la velocidad, la fecha, el lugar y la hora, pero la decisión de sancionar corresponde a la autoridad de tránsito. La cámara aporta la evidencia; no reemplaza el procedimiento. La misma garantía se mantiene frente al propietario. Su sola condición de titular del vehículo no demuestra que haya cometido la infracción. Para sancionarlo, la autoridad deberá acreditar una conducta propia y culpable, de acuerdo con la jurisprudencia de la Corte Constitucional. La notificación también ocupa un lugar central en la iniciativa. El ciudadano debe conocer oportunamente el comparendo, recibir sus soportes y contar con un término real para comparecer y ejercer su defensa. No basta con expedir la orden o registrarla en una plataforma si la persona no tuvo la oportunidad de conocer la actuación. En cuanto a los recursos, el proyecto parte de que el recaudo no puede convertirse en la finalidad de la fotodetección. El artículo 160 del Código Nacional de Tránsito ya dispone que las multas deben destinarse a planes y proyectos del sector movilidad, como educación, seguridad vial, transporte público, infraestructura y transporte no motorizado. En consecuencia, el recaudo obtenido no puede ser el criterio para decidir dónde se instala una cámara, cuánto tiempo permanece en funcionamiento o si se renueva su autorización. Esas decisiones deben sustentarse en el riesgo vial y en los resultados alcanzados. El proyecto también permite que las entidades territoriales destinen hasta el sesenta por ciento de los recursos provenientes de las sanciones por invasión u obstrucción de carriles exclusivos o preferenciales a la operación del respectivo sistema de transporte público. Esta destinación deberá aplicarse con sujeción a las normas presupuestales y a los soportes técnicos y financieros exigidos por la ley. Frente a la intervención de particulares, la iniciativa exige autorización cuando los equipos se instalen en bienes públicos y un acuerdo previo y escrito cuando se utilicen inmuebles privados. En todo caso, la determinación de la responsabilidad y la imposición de sanciones continúan en cabeza de las autoridades de tránsito.	Por estas razones, rindo ponencia positiva al Proyecto de Ley No. 037 de 2026 Senado. La iniciativa fortalece la fotodetección como herramienta de prevención, protege el debido proceso y devuelve el centro de esta política a su verdadera finalidad: reducir los riesgos en las vías y salvaguardar la vida. VII. PLIEGO DE MODIFICACIONES <table><tr><th>Texto radicado</th><th>Texto propuesto</th><th>Justificación</th></tr><tr><td>Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto fortalecer las condiciones técnicas, operativas y procedimentales aplicables a los sistemas automáticos, semiautomático y demás medios tecnológicos utilizados para detectar infracciones de tránsito, así como garantizar la observación del debido proceso, la presunción de inocencia, la favorabilidad en materia sancionatoria, la seguridad jurídica y el principio de resolución de la duda en favor del administrado.</td><td>Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto fortalecer las condiciones técnicas, operativas y procedimentales aplicables a los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos utilizados para detectar infracciones de tránsito, así como garantizar la observación del debido proceso, la presunción de inocencia, la favorabilidad en materia sancionatoria, la seguridad jurídica y el principio de resolución de la duda en favor del administrado.</td><td>Se modifica la redacción.</td></tr><tr><td>Artículo 2º. Valor probatorio de los registros obtenidos mediante sistemas tecnológicos. Modifíquese el parágrafo 2º del artículo 129 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así: Parágrafo 2º. Los registros obtenidos mediante sistemas automáticos,</td><td></td><td>No se modifica.</td></tr></table>	Texto radicado	Texto propuesto	Justificación	Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto fortalecer las condiciones técnicas, operativas y procedimentales aplicables a los sistemas automáticos, semiautomático y demás medios tecnológicos utilizados para detectar infracciones de tránsito, así como garantizar la observación del debido proceso, la presunción de inocencia, la favorabilidad en materia sancionatoria, la seguridad jurídica y el principio de resolución de la duda en favor del administrado.	Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto fortalecer las condiciones técnicas, operativas y procedimentales aplicables a los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos utilizados para detectar infracciones de tránsito, así como garantizar la observación del debido proceso, la presunción de inocencia, la favorabilidad en materia sancionatoria, la seguridad jurídica y el principio de resolución de la duda en favor del administrado.	Se modifica la redacción.	Artículo 2º. Valor probatorio de los registros obtenidos mediante sistemas tecnológicos. Modifíquese el parágrafo 2º del artículo 129 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así: Parágrafo 2º. Los registros obtenidos mediante sistemas automáticos,		No se modifica.
Texto radicado	Texto propuesto	Justificación								
Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto fortalecer las condiciones técnicas, operativas y procedimentales aplicables a los sistemas automáticos, semiautomático y demás medios tecnológicos utilizados para detectar infracciones de tránsito, así como garantizar la observación del debido proceso, la presunción de inocencia, la favorabilidad en materia sancionatoria, la seguridad jurídica y el principio de resolución de la duda en favor del administrado.	Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto fortalecer las condiciones técnicas, operativas y procedimentales aplicables a los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos utilizados para detectar infracciones de tránsito, así como garantizar la observación del debido proceso, la presunción de inocencia, la favorabilidad en materia sancionatoria, la seguridad jurídica y el principio de resolución de la duda en favor del administrado.	Se modifica la redacción.								
Artículo 2º. Valor probatorio de los registros obtenidos mediante sistemas tecnológicos. Modifíquese el parágrafo 2º del artículo 129 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así: Parágrafo 2º. Los registros obtenidos mediante sistemas automáticos,		No se modifica.								

semiautomáticos u otros medios tecnológicos serán admisibles como prueba de la ocurrencia de una infracción de tránsito cuando permitan establecer con precisión las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que presuntamente ocurrió la conducta y se cumplan los requisitos establecidos en la ley para la expedición de la orden de comparendo. La evidencia obtenida mediante estos sistemas no determinará, por sí misma, la responsabilidad de una persona. La atribución de responsabilidad corresponderá exclusivamente a la autoridad de tránsito competente, dentro del procedimiento contravencional y con sujeción a las garantías constitucionales, legales y jurisprudenciales aplicables.		
Artículo 3º. Definición de los sistemas tecnológicos para la detección de infracciones. Modifíquese el inciso segundo del artículo 1º de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así: Se consideran sistemas automáticos,		No se modifica.

semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito aquellos dispositivos, equipos o herramientas que permitan identificar y registrar con precisión las circunstancias de tiempo, modo y lugar relacionadas con la presunta comisión de una infracción, de conformidad con el parágrafo 2º del artículo 129 del Código Nacional de Tránsito Terrestre.		
Artículo 4º. Requisitos para la instalación y operación de los sistemas tecnológicos. Modifíquese el artículo 2º de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así: Artículo 2º. Requisitos para la instalación y puesta en operación. Los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos destinados a detectar infracciones de tránsito deberán cumplir los criterios técnicos y de seguridad vial definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. La instalación y puesta en operación de estos sistemas estará sujeta a la obtención previa de autorización	Artículo 4º. Requisitos para la instalación y operación de los sistemas tecnológicos. Modifíquese el artículo 2º de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así: Artículo 2º. Requisitos para la instalación y puesta en operación. Los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos destinados a detectar infracciones de tránsito deberán cumplir los criterios técnicos y de seguridad vial definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. La instalación y puesta en operación de estos sistemas estará sujeta a la obtención previa de autorización	Se blinda jurídicamente el articulado y se agregan parágrafos que evitan interpretaciones erradas.

expedida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de conformidad con la reglamentación adoptada conjuntamente por dicha entidad y el Ministerio de Transporte. La expedición de ordenes de comparendo y la imposición de sanciones con fundamento en registros tecnológicos únicamente procederán cuando, en la fecha y hora de la presunta infracción, el sistema cuente con autorización vigente. No podrán producir efectos sancionatorios los registros obtenidos mediante sistemas cuya autorización sea inexistente, se encuentre vencida, suspendida o haya sido revocada. La comunicación mediante la cual se remita la orden de comparendo deberá identificar el acto administrativo que autorizó la instalación y operación del sistema e indicar su periodo de vigencia. Los equipos fijos o móviles utilizados para medir velocidad deberán contar con certificado de calibración vigente, expedido de acuerdo con la regulación metrológica aplicable.	expedida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de conformidad con la reglamentación adoptada conjuntamente por dicha entidad y el Ministerio de Transporte. La expedición de ordenes de comparendo y la imposición de sanciones con fundamento en registros tecnológicos únicamente procederán cuando, en la fecha y hora de la presunta infracción, el sistema cuente con autorización vigente. No podrán producir efectos sancionatorios los registros obtenidos mediante sistemas cuya autorización sea inexistente, se encuentre vencida, suspendida o haya sido revocada. La comunicación mediante la cual se remita la orden de comparendo deberá identificar el acto administrativo que autorizó la instalación y operación del sistema e indicar su periodo de vigencia. Los equipos fijos o móviles utilizados para medir velocidad deberán contar con certificado de calibración vigente, expedido de acuerdo con la regulación metrológica aplicable.	
--	--	--

Cuando el dispositivo no cuente con la calibración exigible o esta se encuentre vencida, sus registros carecerán de validez técnica para fundamentar órdenes de comparendo o sanciones. Las actuaciones expedidas con fundamento exclusivo en dichos registros deberán ser dejadas sin efecto de oficio por la autoridad de tránsito competente. Parágrafo 1º. Las autorizaciones para la instalación y operación de los sistemas regulados en la presente ley tendrán una vigencia máxima de cinco (5) años, contados a partir de su expedición. La autorización podrá renovarse por periodos iguales al inicialmente concedido, siempre que la continuidad del sistema se encuentre debidamente justificada. La solicitud de renovación deberá presentarse antes del vencimiento de la autorización y la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá adoptar la decisión correspondiente dentro del mismo término. Cuando la solicitud haya sido radicada oportunamente y no exista	Cuando el dispositivo no cuente con la calibración exigible o esta se encuentre vencida, sus registros carecerán de validez técnica para fundamentar órdenes de comparendo o sanciones. Las actuaciones expedidas con fundamento exclusivo en dichos registros deberán ser dejadas sin efecto de oficio por la autoridad de tránsito competente. Parágrafo 1º. Las autorizaciones para la instalación y operación de los sistemas regulados en la presente ley tendrán una vigencia máxima de cinco (5) años, contados a partir de su expedición. La autorización podrá renovarse por periodos iguales al inicialmente concedido, siempre que la continuidad del sistema se encuentre debidamente justificada. La solicitud de renovación deberá presentarse antes del vencimiento de la autorización y la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá adoptar la decisión correspondiente dentro del mismo término. Cuando la solicitud haya sido radicada oportunamente y no exista	
--	--	--

decisión de fondo al momento del vencimiento, la autorización continuará provisionalmente vigente hasta que la Agencia Nacional de Seguridad Vial resuelva la petición. Si la renovación no fue solicitada dentro del término señalado, deberá adelantarse un nuevo trámite de autorización. La renovación de una autorización o la presentación de una nueva solicitud para un punto anteriormente autorizado estará condicionada a la acreditación del impacto positivo del sistema sobre la seguridad vial. La evaluación deberá apoyarse en información verificable y comparar periodos equivalentes anteriores y posteriores a la instalación, incluyendo indicadores relacionados con siniestros viales, infracciones, personas fallecidas o lesionadas y demás variables objetivas de seguridad vial. Cuando no se demuestre un impacto positivo, no procederá la renovación ni el otorgamiento de una nueva autorización para el mismo punto.	decisión de fondo al momento del vencimiento, la autorización continuará provisionalmente vigente hasta que la Agencia Nacional de Seguridad Vial resuelva la petición. Si la renovación no fue solicitada dentro del término señalado, deberá adelantarse un nuevo trámite de autorización. La renovación de una autorización o la presentación de una nueva solicitud para un punto anteriormente autorizado estará condicionada a la acreditación del impacto positivo del sistema sobre la seguridad vial. La evaluación deberá apoyarse en información verificable y comparar periodos equivalentes anteriores y posteriores a la instalación, incluyendo indicadores relacionados con siniestros viales, infracciones, personas fallecidas o lesionadas y demás variables objetivas de seguridad vial. Cuando no se demuestre un impacto positivo, no procederá la renovación ni el otorgamiento de una nueva autorización para el mismo punto.	
financiación de la operación del correspondiente sistema de transporte público. Parágrafo 3°. Solo podrán expedirse órdenes de comparendo e imponerse sanciones con fundamento en sistemas que permitan establecer de manera precisa las circunstancias de tiempo, modo y lugar de la presunta infracción. Las autoridades de tránsito y los responsables de la operación deberán garantizar permanentemente la capacidad técnica de los dispositivos para producir registros claros, íntegros y confiables.	carriles preferenciales y la invasión de carriles exclusivos. Las zonas objeto de vigilancia deberán estar debidamente señalizadas. Cuando los equipos sean instalados a bordo de vehículos, deberá garantizarse su identificación visible. Las entidades territoriales podrán destinar hasta el sesenta por ciento (60 %) de los recursos obtenidos por las sanciones derivadas de estas conductas a la financiación de la operación del correspondiente sistema de transporte público. Parágrafo 3°. Solo podrán expedirse órdenes de comparendo e imponerse sanciones con fundamento en sistemas que permitan establecer de manera precisa las circunstancias de tiempo, modo y lugar de la presunta infracción. Las autoridades de tránsito y los responsables de la operación deberán garantizar permanentemente la capacidad técnica de los dispositivos para producir registros claros, íntegros y confiables.	

Parágrafo 2°. Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos en la infraestructura de los sistemas de transporte público, sin autorización previa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Estos sistemas podrán ubicarse en vías públicas, estaciones, carriles exclusivos o preferenciales y a bordo de los vehículos que integren la flota del respectivo sistema de transporte. Su operación estará destinada exclusivamente a detectar la obstrucción de carriles preferenciales y la invasión de carriles exclusivos. Las zonas objeto de vigilancia deberán estar debidamente señalizadas. Cuando los equipos sean instalados a bordo de vehículos, deberá garantizarse su identificación visible. Las entidades territoriales podrán destinar hasta el sesenta por ciento (60 %) de los recursos obtenidos por las sanciones derivadas de estas conductas a la	<u>Cuando durante la vigencia de la autorización se determine, con base en la evaluación de los indicadores de seguridad vial, que el sistema no ha generado un impacto positivo verificable en el punto autorizado, la Agencia Nacional de Seguridad Vial ordenará la desactivación del sistema y dispondrá su retiro del lugar donde se encuentre instalado, de conformidad con el procedimiento que para el efecto establezca la reglamentación.</u> Parágrafo 2°. Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos en la infraestructura de los sistemas de transporte público, sin autorización previa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Estos sistemas podrán ubicarse en vías públicas, estaciones, carriles exclusivos o preferenciales y a bordo de los vehículos que integren la flota del respectivo sistema de transporte. Su operación estará destinada exclusivamente a detectar la obstrucción de	
Artículo 5°. Control de cumplimiento de los requisitos técnicos. Modifíquese el artículo 3° de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así: Artículo 3°. Vigilancia del funcionamiento y calibración de los sistemas. La Superintendencia de Transporte verificará, de oficio o a petición de parte, el cumplimiento de los criterios técnicos establecidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial para la instalación y funcionamiento de los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito. La Superintendencia también verificará que los dispositivos sometidos a control metrológico cuenten con certificado de calibración vigente y cumplan la regulación aplicable. Cuando existan indicios de incumplimiento, la Superintendencia de Transporte ordenará la suspensión preventiva de la operación del sistema mientras se adelanta la		No se modifica.

actuación administrativa correspondiente. Si al concluir la investigación se comprueba el incumplimiento, la suspensión continuará hasta que se acredite la corrección de las deficiencias técnicas y, cuando resulte aplicable, la existencia de un certificado de calibración vigente.		
Artículo 6°. Expedición, notificación y comparecencia por infracciones detectadas tecnológicamente. Modifíquese el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así: Artículo 8°. PROCEDIMIENTO PARA LA EXPEDICIÓN Y NOTIFICACIÓN DE LA ORDEN DE COMPARENDO. Cuando una presunta infracción sea registrada mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, se aplicará el siguiente procedimiento: 1. Remisión y validación del registro. La información obtenida deberá remitirse a la autoridad de tránsito competente dentro de los	No se modifica.	

tres (3) días siguientes a su captura. La autoridad contará con diez (10) días, contados desde la recepción de la información, para revisar y validar el registro. 2. Verificaciones previas. La orden de comparendo únicamente podrá expedirse cuando la autoridad compruebe: a) Que la conducta registrada corresponde a una infracción de tránsito. b) Que la evidencia permite establecer de manera inequívoca la ocurrencia de la conducta. Cuando existan vehículos superpuestos, imágenes confusas, interferencias u otros elementos que impidan determinar claramente los hechos, no se expedirá la orden de comparendo. En caso de duda razonable deberá aplicarse el principio de resolución de la duda en favor del administrado. c) Que, tratándose de exceso de velocidad, el registro supere en al menos cinco kilómetros por hora (5 km/h) el límite máximo permitido. Los registros ubicados dentro de dicho margen no		
---	--	--

darán lugar a la expedición de una orden de comparendo. d) Que el sistema utilizado cuente con autorización vigente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y que esta no se encuentre suspendida ni revocada. e) Que el dispositivo cuente con certificado de calibración vigente, cuando este sea exigible conforme a la regulación metrológica. 3. Expedición y envío. Verificados los requisitos anteriores, la autoridad expedirá y remitirá la orden de comparendo y sus soportes dentro de los tres (3) días siguientes. La comunicación se enviará al presunto infractor y, cuando corresponda a un vehículo de servicio público, a la empresa a la cual se encuentre vinculado. El envío se efectuará por correo certificado físico o electrónico, utilizando los datos registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). La orden de comparendo se entenderá notificada cuando exista constancia de su recepción efectiva.		
--	--	--

Cuando no sea posible obtener dicha constancia, la autoridad deberá adelantar la notificación personal y, subsidiariamente, la notificación por aviso, de conformidad con la Ley 1437 de 2011. La comunicación deberá informar expresamente que: a) La orden de comparendo no constituye una sanción. b) La persona conserva la presunción de inocencia. c) El destinatario puede ejercer los derechos de defensa y contradicción. d) Nadie está obligado a declarar contra sí mismo, su cónyuge, compañero permanente o sus parientes dentro de los grados constitucional y legalmente protegidos. 4. Comparecencia. Una vez notificada la orden de comparendo, el presunto infractor contará con veinte (20) días para comparecer ante la autoridad de tránsito competente e iniciar el procedimiento contravencional. Cuando acepte la infracción, podrá acceder a los descuentos y condiciones establecidos en el artículo		
--	--	--

136 del Código Nacional de Tránsito Terrestre. Parágrafo 1°. El incumplimiento de los requisitos establecidos en este artículo para la expedición o notificación de la orden de comparendo constituirá vulneración del debido proceso y dará lugar, de oficio o a petición de parte, a la nulidad del comparendo y de las actuaciones administrativas posteriores, incluidas la sanción y el procedimiento de cobro coactivo. Parágrafo 2°. El principio de resolución de la duda en favor del administrado se aplicará tanto durante la validación previa del registro como en las demás etapas del procedimiento contravencional. Parágrafo 3°. Los propietarios de vehículos deberán mantener actualizados en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), como mínimo, los siguientes datos: a) Dirección para notificaciones. b) Número telefónico. c) Correo electrónico.			El Ministerio de Transporte podrá establecer otros datos obligatorios. Cuando la actualización se realice ante un organismo de tránsito, este deberá reportarla inmediatamente al Registro Único Nacional de Tránsito, conforme al deber de coordinación previsto en el artículo 8° de la Ley 769 de 2002. Parágrafo 4°. Los organismos de tránsito podrán celebrar contratos o convenios con entidades públicas o privadas para desarrollar actividades de apoyo al recaudo y cobro de las multas, con observancia de los principios de celeridad, eficiencia y legalidad. Artículo 7°. Responsabilidad del propietario en conductas detectadas mediante sistemas tecnológicos. Adiciónese un parágrafo al artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, del siguiente tenor: Parágrafo. Cuando las conductas previstas en los literales c), d) y e) del presente artículo sean detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros		
medios tecnológicos, el propietario del vehículo solo podrá ser sancionado cuando, dentro del procedimiento administrativo sancionatorio, se demuestre que actuó de manera culposa en la comisión de la respectiva infracción. El propietario únicamente podrá ser sancionado cuando, dentro del procedimiento administrativo contravencional y con observancia del debido proceso, la autoridad de tránsito demuestre, mediante prueba suficiente, su conducta culposa en el incumplimiento del deber de velar por que el vehículo de su propiedad circule en las condiciones previstas en el presente artículo.			El particular deberá pagar la contraprestación o compensación que corresponda por el aprovechamiento económico o la utilización del bien, de acuerdo con la regulación aplicable. Cuando la instalación se pretenda efectuar en un inmueble privado, deberá existir un acuerdo previo y escrito con su propietario. El consentimiento deberá ser expreso, libre e inequívoco. El propietario del inmueble no estará obligado a aceptar la instalación y podrá acordar contractualmente las condiciones, contraprestaciones y obligaciones aplicables. Artículo 9°. Sostenibilidad fiscal e implementación institucional. La implementación de la presente ley se realizará con cargo a las apropiaciones presupuestales de las entidades competentes, de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo, sin que su aplicación implique la creación de nuevas entidades, la modificación de las plantas		
Artículo 8°. Instalación de sistemas operados por particulares. Cuando un sistema automático, semiautomático u otro medio tecnológico sea instalado u operado por un particular en un bien público o de uso público, se requerirá autorización previa y expresa de la autoridad competente.			No se modifica. No se modifica.		

de personal o la autorización de gastos permanentes adicionales no previstos en el Presupuesto General de la Nación. Las entidades responsables de la aplicación de la presente ley ejercerán las funciones aquí previstas dentro del ámbito de sus competencias constitucionales y legales, mediante la optimización de sus capacidades institucionales y la coordinación interinstitucional.		
Artículo 10°. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación, modifica las disposiciones expresamente señaladas y deroga las normas que le sean contrarias.		No se modifica

VIII. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, los proyectos de ley que ordenen gastos o concedan beneficios tributarios deben hacer explícito su impacto fiscal y señalar su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

El Proyecto de Ley No. 037 de 2026 Senado no crea entidades, fondos, cargos o dependencias; no modifica plantas de personal; no concede beneficios tributarios; ni ordena apropiaciones presupuestales específicas a cargo de la Nación o de las entidades territoriales.

Las funciones previstas en la iniciativa serán ejercidas por autoridades que actualmente

tienen competencias en la materia. La Agencia Nacional de Seguridad Vial ya interviene en la autorización de los sistemas; la Superintendencia de Transporte ejerce su vigilancia; y los organismos de tránsito adelantan la validación, notificación y trámite de los comparendos. El proyecto no crea nuevas estructuras administrativas, sino que precisa la forma en que deben cumplirse esas funciones.

Las actividades de verificación, seguimiento y coordinación podrán desarrollarse con cargo a las apropiaciones disponibles de las entidades competentes. Para reforzar esta regla, el artículo 9° del proyecto establece expresamente que su implementación deberá ajustarse a los marcos fiscales y de gasto de mediano plazo y que no podrá interpretarse como una autorización para crear gastos permanentes no previstos en los presupuestos correspondientes.

En relación con el recaudo, la iniciativa no establece descuentos, condonaciones, exenciones ni beneficios sobre las multas de tránsito. Tampoco modifica la destinación legal de esos recursos.

La eventual variación del recaudo no constituye un costo fiscal atribuible al proyecto. Las multas son consecuencia de la comisión de infracciones y no pueden considerarse un ingreso cierto o garantizado. Mucho menos puede proyectarse como fuente permanente de financiación el dinero proveniente de comparendos expedidos mediante equipos sin autorización, sin calibración vigente o con desconocimiento del debido proceso.

La exigencia de que las sanciones tengan fundamento técnico y jurídico no afecta de manera ilegítima las finanzas territoriales. Por el contrario, evita que las entidades deban asumir posteriormente devoluciones, reclamaciones, procesos judiciales o la anulación masiva de actuaciones irregulares.

La posibilidad de destinar hasta el sesenta por ciento de los recursos derivados de determinadas infracciones a la operación del transporte público tampoco constituye una orden de gasto. Se trata de una autorización facultativa sobre recursos existentes, cuya aplicación deberá sujetarse a las normas presupuestales y a los respectivos soportes técnicos y financieros.

En consecuencia, esta ponencia concluye que el proyecto es fiscalmente viable, no genera una orden directa de gasto y puede implementarse mediante las competencias, capacidades institucionales y apropiaciones presupuestales existentes. Sin perjuicio de lo anterior, durante el trámite legislativo se solicitará el concepto del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

IX. CONFLICTO DE INTERESES

El presente Proyecto de Ley es de carácter general, sin embargo, en cumplimiento de la Ley 2003 de 2019, se hace la salvedad de que corresponde a la esfera privada de cada uno de los congresistas el examen del contenido del presente Proyecto de Ley, y de otros elementos que

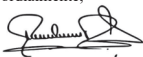
puedan derivarse o entenderse como generadores de conflicto de interés.

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

X. PROPOSICION.

Con fundamento en las anteriores consideraciones, en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5 de 1992, presento ponencia favorable y solicito respetuosamente a la Honorable Comisión Sexta del Senado de la República, dar primer debate al proyecto de ley No. 037 de 2026 “por medio de la cual se regula la instalación, operación y uso de los sistemas de fotodetección en Colombia y se dictan otras disposiciones”

Cordialmente,



PEDRO HERNANDO FLOREZ PORRAS

Senador de la República

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 037 de 2026 “por medio de la cual se regula la instalación, operación y uso de los sistemas de fotodetección en Colombia y se dictan otras disposiciones” EL CONGRESO DE COLOMBIA, DECRETA: Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto fortalecer las condiciones técnicas, operativas y procedimentales aplicables a los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos utilizados para detectar infracciones de tránsito, así como garantizar la observación del debido proceso, la presunción de inocencia, la favorabilidad en materia sancionatoria, la seguridad jurídica y el principio de resolución de la duda en favor del administrado. Artículo 2°. Valor probatorio de los registros obtenidos mediante sistemas tecnológicos. Modifíquese el parágrafo 2° del artículo 129 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así: Parágrafo 2°. Los registros obtenidos mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos serán admisibles como prueba de la ocurrencia de una infracción de tránsito cuando permitan establecer con precisión las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que presuntamente ocurrió la conducta y se cumplan los requisitos establecidos en la ley para la expedición de la orden de comparendo. La evidencia obtenida mediante estos sistemas no determinará, por sí misma, la responsabilidad de una persona. La atribución de responsabilidad corresponderá exclusivamente a la autoridad de tránsito competente, dentro del procedimiento contravencional y con sujeción a las garantías constitucionales, legales y jurisprudenciales aplicables. Artículo 3°. Definición de los sistemas tecnológicos para la detección de infracciones. Modifíquese el inciso segundo del artículo 1° de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así: Se consideran sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito aquellos dispositivos, equipos o herramientas que permitan identificar y registrar con precisión las circunstancias de tiempo, modo y lugar relacionadas con la presunta comisión de una infracción, de conformidad con el parágrafo 2° del artículo 129 del Código Nacional de Tránsito Terrestre. Artículo 4°. Requisitos para la instalación y operación de los sistemas tecnológicos. Modifíquese el artículo 2° de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así: Artículo 2°. Requisitos para la instalación y puesta en operación. Los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos destinados a detectar infracciones de tránsito	deberán cumplir los criterios técnicos y de seguridad vial definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. La instalación y puesta en operación de estos sistemas estará sujeta a la obtención previa de autorización expedida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de conformidad con la reglamentación adoptada conjuntamente por dicha entidad y el Ministerio de Transporte. La expedición de ordenes de comparendo y la imposición de sanciones con fundamento en registros tecnológicos únicamente procederán cuando, en la fecha y hora de la presunta infracción, el sistema cuente con autorización vigente. No podrán producir efectos sancionatorios los registros obtenidos mediante sistemas cuya autorización sea inexistente, se encuentre vencida, suspendida o haya sido revocada. La comunicación mediante la cual se remita la orden de comparendo deberá identificar el acto administrativo que autorizó la instalación y operación del sistema e indicar su periodo de vigencia. Los equipos fijos o móviles utilizados para medir velocidad deberán contar con certificado de calibración vigente, expedido de acuerdo con la regulación metrológica aplicable. Cuando el dispositivo no cuente con la calibración exigible o esta se encuentre vencida, sus registros carecerán de validez técnica para fundamentar órdenes de comparendo o sanciones. Las actuaciones expedidas con fundamento exclusivo en dichos registros deberán ser dejadas sin efecto de oficio por la autoridad de tránsito competente. Parágrafo 1°. Las autorizaciones para la instalación y operación de los sistemas regulados en la presente ley tendrán una vigencia máxima de cinco (5) años, contados a partir de su expedición. La autorización podrá renovarse por periodos iguales al inicialmente concedido, siempre que la continuidad del sistema se encuentre debidamente justificada. La solicitud de renovación deberá presentarse antes del vencimiento de la autorización y la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá adoptar la decisión correspondiente dentro del mismo término. Cuando la solicitud haya sido radicada oportunamente y no exista decisión de fondo al momento del vencimiento, la autorización continuará provisionalmente vigente hasta que la Agencia Nacional de Seguridad Vial resuelva la petición. Si la renovación no fue solicitada dentro del término señalado, deberá adelantarse un nuevo trámite de autorización. La renovación de una autorización o la presentación de una nueva solicitud para un punto anteriormente autorizado estará condicionada a la acreditación del impacto positivo del sistema sobre la seguridad vial.
La evaluación deberá apoyarse en información verificable y comparar periodos equivalentes anteriores y posteriores a la instalación, incluyendo indicadores relacionados con siniestros viales, infracciones, personas fallecidas o lesionadas y demás variables objetivas de seguridad vial. Cuando durante la vigencia de la autorización se determine, con base en la evaluación de los indicadores de seguridad vial, que el sistema no ha generado un impacto positivo verificable en el punto autorizado, la Agencia Nacional de Seguridad Vial ordenará la desactivación del sistema y dispondrá su retiro del lugar donde se encuentre instalado, de conformidad con el procedimiento que para el efecto establezca la reglamentación. Parágrafo 2°. Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos en la infraestructura de los sistemas de transporte público, sin autorización previa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Estos sistemas podrán ubicarse en vías públicas, estaciones, carriles exclusivos o preferenciales y a bordo de los vehículos que integren la flota del respectivo sistema de transporte. Su operación estará destinada exclusivamente a detectar la obstrucción de carriles preferenciales y la invasión de carriles exclusivos. Las zonas objeto de vigilancia deberán estar debidamente señalizadas. Cuando los equipos sean instalados a bordo de vehículos, deberá garantizarse su identificación visible. Las entidades territoriales podrán destinar hasta el sesenta por ciento (60 %) de los recursos obtenidos por las sanciones derivadas de estas conductas a la financiación de la operación del correspondiente sistema de transporte público. Parágrafo 3°. Solo podrán expedirse órdenes de comparendo e imponerse sanciones con fundamento en sistemas que permitan establecer de manera precisa las circunstancias de tiempo, modo y lugar de la presunta infracción. Las autoridades de tránsito y los responsables de la operación deberán garantizar permanentemente la capacidad técnica de los dispositivos para producir registros claros, íntegros y confiables. Artículo 5°. Control de cumplimiento de los requisitos técnicos. Modifíquese el artículo 3° de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así: Artículo 3°. Vigilancia del funcionamiento y calibración de los sistemas. La Superintendencia de Transporte verificará, de oficio o a petición de parte, el cumplimiento de los criterios técnicos establecidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial para la instalación y funcionamiento de los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito.	La Superintendencia también verificará que los dispositivos sometidos a control metrológico cuenten con certificado de calibración vigente y cumplan la regulación aplicable. Cuando existan indicios de incumplimiento, la Superintendencia de Transporte ordenará la suspensión preventiva de la operación del sistema mientras se adelanta la actuación administrativa correspondiente. Si al concluir la investigación se comprueba el incumplimiento, la suspensión continuará hasta que se acredite la corrección de las deficiencias técnicas y, cuando resulte aplicable, la existencia de un certificado de calibración vigente. Artículo 6°. Expedición, notificación y comparecencia por infracciones detectadas tecnológicamente. Modifíquese el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así: Artículo 8°. PROCEDIMIENTO PARA LA EXPEDICIÓN Y NOTIFICACIÓN DE LA ORDEN DE COMPARENDO. Cuando una presunta infracción sea registrada mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, se aplicará el siguiente procedimiento: 1. Remisión y validación del registro. La información obtenida deberá remitirse a la autoridad de tránsito competente dentro de los tres (3) días siguientes a su captura. La autoridad contará con diez (10) días, contados desde la recepción de la información, para revisar y validar el registro. 2. Verificaciones previas. La orden de comparendo únicamente podrá expedirse cuando la autoridad compruebe: a) Que la conducta registrada corresponde a una infracción de tránsito. b) Que la evidencia permite establecer de manera inequívoca la ocurrencia de la conducta. Cuando existan vehículos superpuestos, imágenes confusas, interferencias u otros elementos que impidan determinar claramente los hechos, no se expedirá la orden de comparendo. En caso de duda razonable deberá aplicarse el principio de resolución de la duda en favor del administrado. c) Que, tratándose de exceso de velocidad, el registro supere en al menos cinco kilómetros por hora (5 km/h) el límite máximo permitido. Los registros ubicados dentro de dicho margen no darán lugar a la expedición de una orden de comparendo. d) Que el sistema utilizado cuente con autorización vigente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y que esta no se encuentre suspendida ni revocada.

e) Que el dispositivo cuente con certificado de calibración vigente, cuando este sea exigible conforme a la regulación metroológica. 3. Expedición y envío. Verificados los requisitos anteriores, la autoridad expedirá y remitirá la orden de comparendo y sus soportes dentro de los tres (3) días siguientes. La comunicación se enviará al presunto infractor y, cuando corresponda a un vehículo de servicio público, a la empresa a la cual se encuentre vinculado. El envío se efectuará por correo certificado físico o electrónico, utilizando los datos registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). La orden de comparendo se entenderá notificada cuando exista constancia de su recepción efectiva. Cuando no sea posible obtener dicha constancia, la autoridad deberá adelantar la notificación personal y, subsidiariamente, la notificación por aviso, de conformidad con la Ley 1437 de 2011. La comunicación deberá informar expresamente que: a) La orden de comparendo no constituye una sanción. b) La persona conserva la presunción de inocencia. c) El destinatario puede ejercer los derechos de defensa y contradicción. d) Nadie está obligado a declarar contra sí mismo, su cónyuge, compañero permanente o sus parientes dentro de los grados constitucional y legalmente protegidos. 4. Comparecencia. Una vez notificada la orden de comparendo, el presunto infractor contará con veinte (20) días para comparecer ante la autoridad de tránsito competente e iniciar el procedimiento contravencional. Cuando acepte la infracción, podrá acceder a los descuentos y condiciones establecidos en el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito Terrestre. Parágrafo 1°. El incumplimiento de los requisitos establecidos en este artículo para la expedición o notificación de la orden de comparendo constituirá vulneración del debido proceso y dará lugar, de oficio o a petición de parte, a la nulidad del comparendo y de las actuaciones administrativas posteriores, incluidas la sanción y el procedimiento de cobro coactivo. Parágrafo 2°. El principio de resolución de la duda en favor del administrado se aplicará tanto durante la validación previa del registro como en las demás etapas del procedimiento contravencional.	Parágrafo 3°. Los propietarios de vehículos deberán mantener actualizados en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), como mínimo, los siguientes datos: a) Dirección para notificaciones. b) Número telefónico. c) Correo electrónico. El Ministerio de Transporte podrá establecer otros datos obligatorios. Cuando la actualización se realice ante un organismo de tránsito, este deberá reportarla inmediatamente al Registro Único Nacional de Tránsito, conforme al deber de coordinación previsto en el artículo 8° de la Ley 769 de 2002. Parágrafo 4°. Los organismos de tránsito podrán celebrar contratos o convenios con entidades públicas o privadas para desarrollar actividades de apoyo al recaudo y cobro de las multas, con observancia de los principios de celeridad, eficiencia y legalidad. Artículo 7°. Responsabilidad del propietario en conductas detectadas mediante sistemas tecnológicos. Adiciónese un parágrafo al artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, del siguiente tenor: Parágrafo. Cuando las conductas previstas en los literales c), d) y e) del presente artículo sean detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, el propietario del vehículo solo podrá ser sancionado cuando, dentro del procedimiento administrativo sancionatorio, se demuestre que actuó de manera culposa en la comisión de la respectiva infracción. El propietario únicamente podrá ser sancionado cuando, dentro del procedimiento administrativo contravencional y con observancia del debido proceso, la autoridad de tránsito demuestre, mediante prueba suficiente, su conducta culposa en el incumplimiento del deber de velar por que el vehículo de su propiedad circule en las condiciones previstas en el presente artículo. Artículo 8°. Instalación de sistemas operados por particulares. Cuando un sistema automático, semiautomático u otro medio tecnológico sea instalado u operado por un particular en un bien público o de uso público, se requerirá autorización previa y expresa de la autoridad competente. El particular deberá pagar la contraprestación o compensación que corresponda por el aprovechamiento económico o la utilización del bien, de acuerdo con la regulación aplicable. Cuando la instalación se pretenda efectuar en un inmueble privado, deberá existir un acuerdo previo y escrito con su propietario.
El consentimiento deberá ser expreso, libre e inequívoco. El propietario del inmueble no estará obligado a aceptar la instalación y podrá acordar contractualmente las condiciones, contraprestaciones y obligaciones aplicables. Artículo 9°. Sostenibilidad fiscal e implementación institucional. La implementación de la presente ley se realizará con cargo a las apropiaciones presupuestales de las entidades competentes, de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo, sin que su aplicación implique la creación de nuevas entidades, la modificación de las plantas de personal o la autorización de gastos permanentes adicionales no previstos en el Presupuesto General de la Nación. Las entidades responsables de la aplicación de la presente ley ejercerán las funciones aquí previstas dentro del ámbito de sus competencias constitucionales y legales, mediante la optimización de sus capacidades institucionales y la coordinación interinstitucional. Artículo 10°. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación, modifica las disposiciones expresamente señaladas y deroga las normas que le sean contrarias. Cordialmente,  PEDRO HERNANDO FLOREZ PORRAS Senador de la República	CONTENIDO Gaceta número 1286 - martes, 15 de septiembre de 2026 SENADO DE LA REPÚBLICA PONENCIAS Informe de Ponencia positiva para primer debate y texto propuesto al proyecto de ley número 35 de 2026 Senado, por medio de la cual la nación se vincula a la celebración de los cincuenta y seis (56) años de la Universidad Surcolombiana y se dictan otras disposiciones..... Informe de ponencia positiva para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto al proyecto de ley número 37 de 2026 Senado, por medio de la cual se regula la instalación, operación y uso de los sistemas de fotodetección en Colombia y se dictan otras disposiciones..... Págs. 1 4 IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2026