



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° 986

Bogotá, D. C., martes, 11 de agosto de 2026

EDICIÓN DE 12 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

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 78 DE 2026 SENADO

Por medio del cual se adopta el modelo de formación dual en la educación media, se fortalece la Articulación con el sector productivo y el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, 22 de julio de 2026

Doctor

DIEGO ALEJANDRO GONZALEZ GONZALEZ

Secretario General

SENADO DE LA REPÚBLICA

Ciudad

Asunto: Radicación Proyecto de Ley "Por medio del cual se adopta el modelo de formación dual en la educación media, se fortalece la articulación con el sector productivo y el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), y se dictan otras disposiciones".

Respetado Secretario:

De manera atenta y en virtud de lo dispuesto por los artículos 139 y 140 de la Ley 5 de 1992, presento ante el Congreso de la República el proyecto de ley "Por medio del cual se adopta el modelo de formación dual en la educación media, se fortalece la articulación con el sector productivo y el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), y se dictan otras disposiciones" iniciativa legislativa que cumple con los requisitos legales de acuerdo con el orden de redacción previstos en el artículo 145 de la precitada ley.

Solicito al señor Secretario se sirva darle el trámite legislativo previsto en el artículo 144 de la Ley 5 de 1992.

Cordialmente,

MARÍA ANGÉLICA GUERRA

Senadora de la República

PROYECTO DE LEY NO.

"Por medio del cual se adopta el modelo de formación dual en la educación media, se fortalece la articulación con el sector productivo y el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), y se dictan otras disposiciones"

EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA:

ARTÍCULO 1º. OBJETO. La presente ley tiene por objeto adoptar el modelo de formación dual en la educación media en Colombia, en desarrollo de lo dispuesto en la Ley 115 de 1994, la Ley 119 de 1994 y el Decreto 1860 de 1994, mediante la articulación entre las instituciones educativas oficiales, el sector productivo y el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), con el fin de mejorar la pertinencia de la formación, facilitar la transición de los estudiantes al mercado laboral formal y fortalecer la productividad regional.

ARTÍCULO 2º. DEFINICIÓN DEL MODELO DE FORMACIÓN DUAL. Para efectos de la presente ley, la formación dual es un modelo educativo que se enmarca en la educación media técnica prevista en la Ley 115 de 1994, en el cual el estudiante desarrolla de manera simultánea y articulada su proceso de formación académica en la institución educativa y su proceso de formación práctica en entornos reales de trabajo, sin interrumpir ni abandonar su trayectoria escolar.

La formación dual se desarrollará mediante esquemas de alternancia, conforme a los principios de articulación y continuidad del sistema educativo establecidos en el Decreto 1860 de 1994, garantizando la complementariedad entre los aprendizajes académicos y prácticos, así como su evaluación conjunta.

ARTÍCULO 3º. IMPLEMENTACIÓN EN LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS. Las instituciones educativas oficiales que ofrezcan los grados décimo (10º) y undécimo (11º), en el marco de su autonomía escolar consagrada en la Ley 115 de 1994, deberán incorporar dentro de su Proyecto Educativo Institucional (PEI) al menos una ruta de formación dual articulada con el SENA y el sector productivo.

La oferta de estas rutas será obligatoria para las instituciones educativas, pero su elección será voluntaria para los estudiantes. En ningún caso la participación implicará la desescolarización del estudiante ni la sustitución de los requisitos académicos exigidos para la obtención del título de bachiller.

ARTÍCULO 4º. ESTRUCTURA OPERATIVA DEL MODELO. El modelo de formación dual se implementará mediante acuerdos de articulación, en concordancia con los instrumentos previstos en la normativa vigente del SENA, incluyendo la Resolución 811 de 2004 y la Resolución 317 de 2021, o aquellas que las modifiquen o sustituyan.

Dichos acuerdos definirán la distribución del tiempo del estudiante entre la institución educativa y la empresa, bajo esquemas de alternancia por jornadas, días o períodos, garantizando el cumplimiento de los estándares académicos de la educación media, al tiempo que desarrolla la formación práctica en entornos productivos reales.

ARTÍCULO 5º. ARTICULACIÓN CON EL SENA. El Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) actuará como articulador técnico del modelo y tendrá a su cargo la definición de estándares de formación técnica y tecnológica, el diseño o adaptación de programas pertinentes a las vocaciones productivas regionales, la certificación de competencias laborales y el acompañamiento técnico a las instituciones educativas y empresas.

La articulación se realizará mediante convenios con entidades territoriales certificadas e instituciones educativas, sin que ello implique la creación de nuevas estructuras administrativas.

ARTÍCULO 6º. VINCULACIÓN DEL SECTOR PRODUCTIVO. Las empresas podrán vincularse voluntariamente como escenarios de formación mediante la suscripción de acuerdos con el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA). La formación práctica deberá desarrollarse exclusivamente en entornos reales de trabajo, en los cuales el estudiante participe en procesos productivos existentes. En ningún caso se admitirán esquemas basados exclusivamente en entornos simulados.

ARTÍCULO 7º. NATURALEZA DE LA PARTICIPACIÓN DEL ESTUDIANTE. La participación del estudiante en el componente práctico tendrá carácter estrictamente formativo y no constituirá relación laboral, vínculo contractual ni obligación de remuneración. Las actividades desarrolladas no podrán sustituir empleos ni generar relaciones de subordinación propias del derecho laboral.

ARTÍCULO 8º. TITULACIÓN. Los estudiantes que culminen satisfactoriamente su ruta de formación dual obtendrán el título de bachiller y, adicionalmente, un título técnico o tecnológico expedido por el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA).

Dicho título será válido para efectos de inserción laboral y continuidad educativa de conformidad con el Marco Nacional de Cualificaciones y el Sistema Nacional de Formación para el Trabajo.

ARTÍCULO 9º. FOCALIZACIÓN Y PERTINENCIA TERRITORIAL. Las entidades territoriales certificadas en educación priorizarán la implementación del modelo en municipios y regiones con altos niveles de desempleo juvenil, informalidad o baja cobertura en educación superior, garantizando que la oferta de formación responda a las vocaciones productivas del territorio.

ARTÍCULO 10º. REGISTRO Y RECONOCIMIENTO DE EMPRESAS FORMADORAS. El Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), en coordinación con el Ministerio de Educación Nacional, creará un registro de empresas vinculadas al modelo de formación dual y establecerá mecanismos de reconocimiento público a aquellas que participen activamente y promuevan la vinculación laboral de egresados.

De igual modo, el Ministerio del Trabajo establecerá esquemas de reconocimiento dirigidos a empresas privadas que participen en el modelo, con el fin de visibilizar su contribución a la formación del talento humano, fortalecer su posicionamiento institucional y promover su participación sostenida, en los términos que define la reglamentación.

ARTÍCULO 11. CRITERIO DE DESEMPATE EN COTRATACIÓN ESTATAL. En los procesos de contratación estatal, cuando dos o más proponentes obtengan el mismo puntaje, las entidades estatales deberán aplicar como criterio de desempate la mayor proporción de trabajadores vinculados laboralmente que correspondan al modelo de formación dual expuesto en la presente ley, incluyendo egresados certificados del modelo de formación dual.

Para efectos de la aplicación de este criterio, el proponente deberá acreditar dicha información mediante certificación suscrita por su representante legal, sin perjuicio de las facultades de verificación posterior por parte de la entidad contratante. Asimismo, la aplicación del presente artículo deberá armonizarse con los principios de selección objetiva, transparencia, igualdad y responsabilidad establecidos en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, y en ningún caso podrá constituir una restricción injustificada a la libre concurrencia.

ARTÍCULO 12. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN. El Ministerio de Educación Nacional, en coordinación con el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), implementará un sistema de seguimiento que evalúe la implementación del modelo, la permanencia escolar, la inserción laboral de los egresados, la pertinencia de la formación y la participación del sector productivo.

ARTÍCULO 14. REGLAMENTACIÓN. El Gobierno Nacional reglamentará la presente ley dentro de los doce (12) meses siguientes a su promulgación, definiendo los lineamientos técnicos, pedagógicos y operativos necesarios para su implementación.

ARTÍCULO 16. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

Maria A. Guerra
MARÍA ANGÉLICA GUERRA
Senadora de la República

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 28 de julio del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley X Acto legislativo
No. 078/26 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por:
S. María Angélica Guerra
y otros

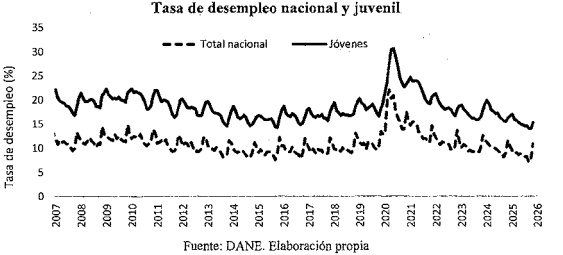
SECRETARIO GENERAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS PROYECTO DE LEY N°

“Por medio del cual se adopta el modelo de formación dual en la educación media, se fortalece la articulación con el sector productivo y el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), y se dictan otras disposiciones”

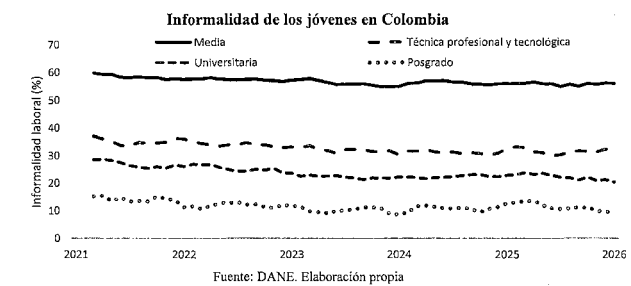
I. PANORAMA GENERAL

La evidencia empírica durante las últimas décadas, tanto a nivel nacional como internacional, permite identificar una brecha persistente entre los sistemas educativos tradicionales y las dinámicas del mercado laboral. En Colombia, esta brecha se manifiesta de manera especialmente aguda en el tránsito entre la educación media y la inserción productiva de los jóvenes. De acuerdo con cifras del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), la tasa de desempleo juvenil ha sido sistemáticamente superior a la tasa de desempleo nacional. Durante las últimas dos décadas, esta diferencia ha oscilado entre 3 y 12 puntos porcentuales, evidenciando una dificultad estructural para la vinculación laboral de los jóvenes. Incluso en periodos de crecimiento económico elevado, como entre 2007 y 2014, el desempleo juvenil no descendió por debajo del 10%, mientras que, en contextos de crisis, como en 2020, superó el 30% (junio de 2020).

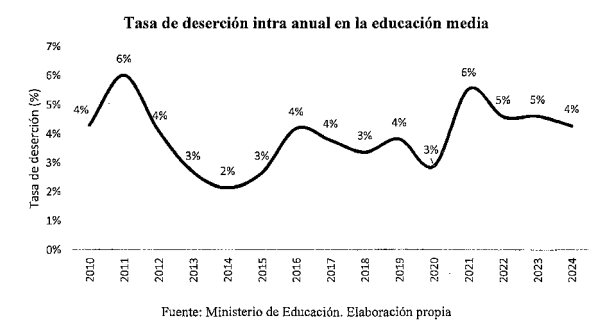
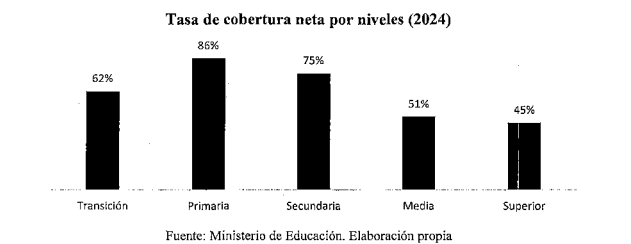


Este fenómeno no puede explicarse únicamente por condiciones macroeconómicas. La literatura económica ha identificado de manera consistente que uno de los principales determinantes del desempleo juvenil es la falta de correspondencia entre las competencias adquiridas en el sistema educativo y las habilidades demandadas por el sector productivo. En Colombia, según la Gran Encuesta Integrada de Hogares del DANE, cerca del 40% de los jóvenes ocupados se desempeñan en actividades que no guardan relación con su área de formación, lo cual refleja una asignación ineficiente del capital humano. Adicionalmente,

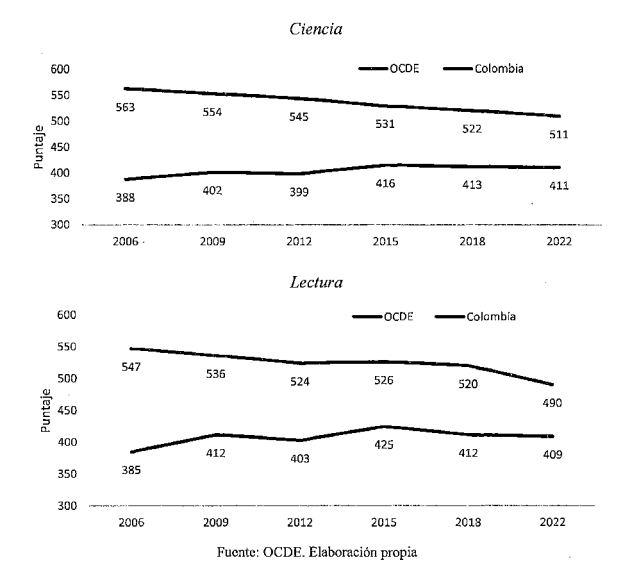
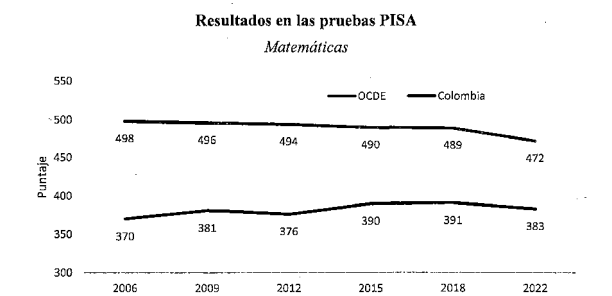
más del 50% de los jóvenes que tienen como máximo título la educación media se encuentran en condiciones de informalidad laboral, lo que implica bajos niveles de protección social, inestabilidad en los ingresos y limitadas oportunidades de desarrollo profesional. Esto es preocupante en la medida que, la tasa de informalidad de este grupo supera con creces a los trabajadores que tienen grado técnico y tecnológico, universitario y posgrado.



La educación media, como etapa final del sistema escolar, cumple un papel determinante en la configuración de las trayectorias educativas y laborales. Sin embargo, los indicadores muestran limitaciones importantes en términos de cobertura, calidad y pertinencia. Aunque la tasa de cobertura neta en educación media ha mejorado en las últimas décadas, pasando de aproximadamente 30% a comienzos de los años noventa al 45% en 2024, este avance sigue siendo insuficiente en comparación con estándares internacionales. Además, la tasa de deserción en los grados décimo y undécimo continúa siendo elevada, de 4%.



A esto se suma un problema de pertinencia educativa. Las pruebas estandarizadas han evidenciado brechas significativas en competencias básicas, pero también una limitada formación en habilidades técnicas y socioemocionales requeridas por el mercado laboral. Según resultados históricos de las pruebas PISA, una proporción considerable de estudiantes no alcanza niveles satisfactorios en áreas como matemáticas, lectura crítica y ciencias, lo cual limita su capacidad de adaptación a entornos productivos complejos.



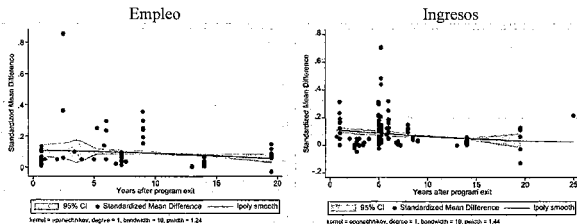
En este contexto, el papel del Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) ha sido fundamental en la formación para el trabajo. Desde su creación, el SENA ha ampliado su cobertura, alcanzando miles de aprendices anualmente en programas técnicos, tecnológicos y de formación complementaria. Sin embargo, aunque el contrato de aprendizaje ha sido una herramienta valiosa, su cobertura sigue siendo limitada frente al universo total de jóvenes en edad de trabajar.



Las cifras muestran que menos del 20% de los jóvenes en educación media tienen acceso a algún tipo de formación técnica articulada con el SENA u otras instituciones. Esta situación contrasta con modelos internacionales exitosos, en los cuales la formación técnica y la experiencia laboral se integran desde etapas tempranas del proceso educativo. En países con sistemas de formación dual consolidados, como Alemania, Suiza y Austria, más del 50% de los estudiantes de educación media participan en esquemas de alternancia entre la escuela y la empresa. Estos países presentan, de manera consistente, tasas de desempleo juvenil inferiores al promedio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).

La evidencia comparada indica que los sistemas de formación dual contribuyen a mejorar la empleabilidad de los jóvenes, reducir la informalidad y aumentar la productividad. El estudio de Kemper, et al. (2025), basado en un meta-análisis de 39 investigaciones con evidencia causal, concluye que la formación vocacional (especialmente en modelos duales que combinan aula y empresa) tiene efectos positivos y estadísticamente significativos sobre los resultados laborales. En particular, encuentra que estos programas incrementan la probabilidad de empleo entre 4.8 y 11.7 puntos porcentuales y aumentan los ingresos de los egresados hasta en un 37.6% en comparación con trayectorias educativas exclusivamente académicas, lo que evidencia su impacto en la empleabilidad y la calidad del empleo.

Impacto de la formación dual en el empleo y los ingresos futuros



Fuente: Kemper, et al. (2025)

En América Latina, aunque la adopción de modelos duales ha sido más reciente y heterogénea, los resultados iniciales son consistentes con la evidencia internacional. Países como México, Brasil y Chile han implementado programas piloto de formación dual que han mostrado mejoras en indicadores de empleabilidad y continuidad educativa.

Al respecto, un estudio de Sevilla B., M. P (2017) sobre educación técnica y formación para el trabajo en la región señala que los programas de formación dual y educación técnica han mostrado impactos positivos en la inserción laboral juvenil. No obstante, advierte que estos esfuerzos siguen siendo fragmentados, con cobertura limitada y sin una integración plena al sistema educativo, lo que restringe su capacidad de generar transformaciones en el mercado laboral.

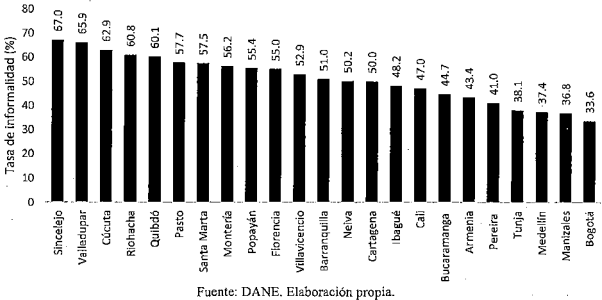
El análisis de la estructura productiva colombiana refuerza la necesidad de avanzar hacia modelos de formación más articulados. La economía colombiana presenta una alta heterogeneidad sectorial, con segmentos de alta productividad coexistiendo con amplios sectores de baja productividad e informalidad. Más del 98% del tejido empresarial está compuesto por micro, pequeñas y medianas empresas, muchas de las cuales enfrentan dificultades para acceder a talento humano calificado. Al mismo tiempo, sectores estratégicos como la industria manufacturera, la agroindustria, la construcción y los servicios reportan brechas de habilidades que afectan su competitividad.

Estas brechas se evidencian en encuestas empresariales, donde una proporción significativa de empleadores señala dificultades para encontrar trabajadores con las competencias requeridas. Este desajuste entre oferta y demanda de habilidades tiene efectos directos sobre la productividad. Un estudio de Clavijo (2003) publicado en la Revista del Banco de la

República muestra que la productividad de largo plazo en Colombia está estrechamente ligada a factores como la acumulación de capital humano y la capacidad de incorporar tecnología. En particular, evidencia que el desempeño productivo depende de la relación entre capital, trabajo y conocimiento, lo que implica que deficiencias en habilidades laborales afectan directamente la productividad agregada.

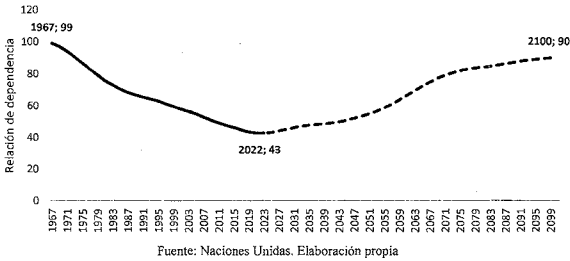
Otro elemento relevante es la dimensión territorial. Las brechas en acceso a educación y oportunidades laborales son particularmente pronunciadas entre regiones. Mientras que, en las grandes ciudades como Bogotá, Medellín y Cali existen mayores oportunidades de acceso a educación superior y empleo formal, en otras ciudades mas pobres, el acceso es menor.

Tasa de informalidad por ciudad (%)



Desde una perspectiva demográfica, Colombia se encuentra en una etapa del fin del bono demográfico, caracterizada por una alta proporción de población en edad de trabajar. Este escenario continúa representando una oportunidad para impulsar el crecimiento económico, siempre que se logre una adecuada inserción productiva de la población joven. Sin embargo, esta oportunidad es transitoria. Las proyecciones demográficas indican que en las próximas décadas el país enfrentará un proceso de envejecimiento poblacional, lo que hace aún más urgente aprovechar el potencial productivo de las generaciones actuales.

Proyección de la relación de dependencia demográfica – menores de 15 y mayores de 65 por cada 100 personas en edad laboral (15-64)



En términos fiscales, la inversión en educación y formación para el trabajo tiene retornos a mediano y largo plazo. Dado que cada año adicional se asocia con incrementos en los ingresos individuales y en la productividad agregada, lo que genera que su aporte al fisco aumente. En el caso de la formación técnica y tecnológica, estos retornos pueden ser especialmente altos cuando existe una adecuada articulación con el sector productivo. Además, la reducción del desempleo y la informalidad genera efectos positivos sobre las finanzas públicas, al aumentar la base de cotizantes al sistema de seguridad social y reducir la presión sobre programas de asistencia.

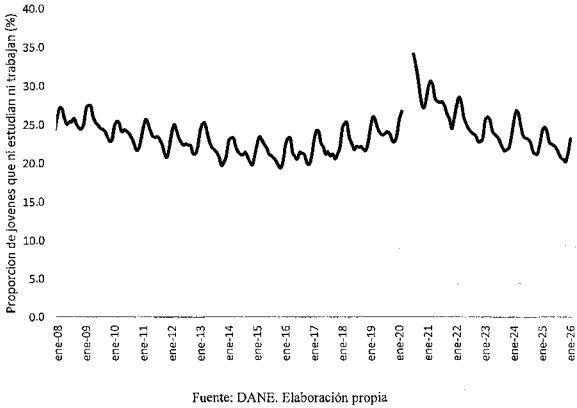
La evidencia también muestra que la transición escuela-trabajo es un momento crítico en la vida de los jóvenes. Periodos prolongados de desempleo o inactividad en esta etapa pueden tener efectos persistentes sobre las trayectorias laborales, incluyendo menores ingresos futuros y mayor probabilidad de informalidad. En este sentido, las políticas que facilitan una transición más fluida tienen impactos significativos en términos de movilidad social.

Un estudio realizado por Manacorda, M. et al. (2015) muestra que esta etapa es crítica porque determina el acceso al primer empleo y su calidad. En efecto, demuestra que transiciones largas están asociadas con mayores probabilidades de empleo informal, subempleo y bajos salarios, especialmente en países en desarrollo.

En Colombia, la proporción de jóvenes que ni estudian ni trabajan (NiNis) es del 25%, con una mayor incidencia en mujeres. Este fenómeno refleja no solo dificultades en el mercado laboral, sino también limitaciones en la oferta educativa y en los mecanismos de transición.

La formación dual, al combinar educación y experiencia laboral, ofrece una alternativa efectiva para reducir este indicador.

Proporción de jóvenes que ni estudian ni trabajan (NiNis) – (%)



En términos de continuidad educativa, los modelos de formación dual no sustituyen la educación superior, sino que pueden facilitar su acceso. Los egresados de programas duales tienen la posibilidad de continuar su formación en niveles técnicos, tecnológicos o universitarios, acumulando créditos y certificaciones. En Colombia, la articulación con el Marco Nacional de Cualificaciones permite avanzar en esta dirección, facilitando trayectorias educativas más flexibles y acumulativas.

Por supuesto, la sostenibilidad de este tipo de modelo depende de la participación activa del sector productivo. Los programas más exitosos son aquellos en los que las empresas asumen un rol protagónico en la formación, no solo como receptoras de aprendices, sino como co-diseñadoras de los programas. En Colombia, existe un potencial significativo para ampliar esta participación, especialmente con la generación de incentivos adecuados y mecanismos de reconocimiento que se proponen en el presente Proyecto de Ley.

De este modo, queda demostrado que existe una brecha entre la educación media y el mercado laboral, caracterizada por altos niveles de desempleo juvenil, informalidad, desajuste de habilidades y desigualdades territoriales. La evidencia internacional muestra que los modelos de formación dual son una herramienta eficaz para cerrar esta brecha, mejorar la pertinencia educativa, facilitar la transición al empleo y aumentar la productividad. En este contexto, la adopción del presente Proyecto de Ley que institucionaliza y expande este modelo en la educación media constituye una respuesta coherente y basada en evidencia a los desafíos y necesidades del país. II. JUSTIFICACIÓN Como ya fue demostrado, el sistema educativo colombiano enfrenta una limitación en su capacidad para preparar a los jóvenes para el mundo del trabajo. A pesar de los avances en cobertura educativa, persiste una brecha entre los conocimientos adquiridos en la educación media y las habilidades que demanda el aparato productivo. Esta desconexión se traduce en dificultades concretas para los egresados al momento de buscar empleo, quienes, en muchos casos, carecen de experiencia práctica, competencias técnicas específicas y entendimiento de los entornos laborales. Es por eso por lo que se incrementan las tasas de desempleo juvenil y se perpetúa la informalidad, afectando no solo las trayectorias individuales, sino también la productividad agregada. Esta situación evidencia la necesidad de repensar los modelos de formación en la educación media, orientándolos hacia esquemas más pertinentes, flexibles y articulados con la realidad económica y empresarial. La transición de la educación al trabajo constituye un punto de inflexión determinante en la vida de los jóvenes, con efectos de largo plazo sobre sus ingresos, estabilidad laboral y posibilidades de movilidad social. Las dificultades en esta etapa inicial generan cicatrices en las trayectorias laborales, afectando negativamente la acumulación de experiencia y el acceso a empleos de calidad. En ausencia de mecanismos que faciliten una transición ordenada y progresiva, muchos jóvenes enfrentan periodos prolongados de inactividad o se insertan en ocupaciones precarias, sin protección social ni posibilidades de desarrollo. Por ello, resulta fundamental que el Estado promueva políticas que no solo amplíen el acceso a la educación, sino que también aseguren su relevancia y su conexión efectiva con oportunidades reales de empleo. En este contexto, el modelo de formación dual surge como una herramienta para cerrar la brecha entre educación y empleo, al integrar el aprendizaje académico con la formación práctica en entornos productivos reales. Este enfoque permite que los estudiantes no solo adquieran conocimientos teóricos, sino que también desarrollen competencias aplicadas directamente en procesos productivos, lo que fortalece su perfil ocupacional desde etapas tempranas. Adicionalmente, la exposición a contextos laborales reales contribuye al desarrollo de habilidades socioemocionales como la responsabilidad, la puntualidad, la	comunicación efectiva y el trabajo en equipo, las cuales son altamente valoradas por los empleadores y determinantes para la empleabilidad. La formación dual, en este sentido, no sustituye la educación tradicional, sino que la complementa y la potencia. La adopción de este modelo en la educación media también contribuye a mejorar la pertinencia del sistema educativo, al alinear los contenidos de formación con las necesidades actuales y futuras del sector productivo. En un contexto de transformación tecnológica y cambios acelerados en la estructura del empleo, resulta indispensable que los sistemas educativos sean capaces de adaptarse y responder de manera dinámica a las nuevas demandas del mercado laboral. La articulación entre instituciones educativas y empresas permite una retroalimentación constante sobre las competencias requeridas, facilitando la actualización curricular y la formación de talento humano acorde con las dinámicas económicas. Esto no solo beneficia a los estudiantes, sino también a las empresas, que pueden contar con una fuerza laboral mejor preparada y más productiva. El proyecto reconoce y aprovecha la capacidad institucional del Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), una entidad con amplia trayectoria en la formación para el trabajo y con presencia en todo el territorio nacional. Su rol como articulador técnico del modelo garantiza la calidad de los procesos formativos, la pertinencia de los programas y la certificación de competencias laborales, aspectos fundamentales para la credibilidad y efectividad del sistema. Además, el uso de estructuras existentes evita la creación de nuevas cargas administrativas, promoviendo la eficiencia en la implementación de la política pública. La coordinación entre el SENA, las instituciones educativas y el sector productivo constituye un elemento clave para el éxito del modelo, al permitir una gestión integrada y coherente de los procesos de formación. Así, el proyecto establece un marco equilibrado que protege los derechos de los estudiantes y garantiza el carácter formativo del modelo. La participación es voluntaria, no implica la desescolarización ni sustituye los requisitos académicos para la obtención del título de bachiller, y se establece claramente que no constituye una relación laboral. Estas disposiciones son fundamentales para evitar posibles abusos y asegurar que el modelo cumpla su propósito pedagógico. Adicionalmente, la posibilidad de obtener una doble titulación fortalece el perfil de los egresados, ampliando sus opciones tanto en el mercado laboral como en la educación superior. En conjunto, esta iniciativa representa una apuesta estratégica por una educación más pertinente, inclusiva y orientada al desarrollo económico y social del país. Bibliografía Anda RF, Felitti VJ, Bremner JD, et al. The enduring effects of abuse and related adverse experiences in childhood: A convergence of evidence from neurobiology and and
epidemiology. European Archives of Psychiatry and Clinical Neuroscience. 2006;256(3):174–186. doi:10.1007/s00406-005-0624-4. Clavijo, S. (2003). Crecimiento, productividad y la “nueva economía”: implicaciones para Colombia (Borradores de Economía No. 228). Banco de la República. Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (s. f.). Estadísticas por tema. Recuperado de la página web https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema Kemper, J., Au Yong Lyn, A., McDonald, P., & Renold, U. (2025). Labor market outcomes of formal vocational education and training: A meta-analysis. Education Economics. https://doi.org/10.1080/09645292.2025.2579799 Manacorda, M., Rosati, F. C., Ranzani, M., & Dachille, G. (2015). Pathways from school to work in the developing world (IZA Discussion Paper No. 9456). Institute for the Study of Labor (IZA). Ministerio de Educación Nacional. (s. f.). Estadísticas. Recuperado de la página web https://www.mineducacion.gov.co/portal/estadisticas/Estadisticas/ Naciones Unidas (2024). World Population Prospects 2024. https://population.un.org/wpp/ OCDE (s. f.). PISA results. Recuperado de la página web https://www.oecd.org/pisa/ Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) (2025). Informe de gestión y rendición de cuentas. Recuperado de https://www.sena.edu.co Sevilla B., M. P. (2017). Panorama de la educación técnica profesional en América Latina y el Caribe. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). https://hdl.handle.net/11362/40920 III. OBJETIVOS DEL PROYECTO DE LEY El presente proyecto tiene como finalidad adoptar el modelo de formación dual en la educación media en Colombia con el fin de mejorar la pertinencia del aprendizaje, facilitar la transición de los estudiantes al mercado laboral formal, mejorar sus ingresos futuros y fortalecer la productividad del país.	IV. MARCO NORMATIVO DEL PROYECTO El presente proyecto de ley se fundamenta en el marco constitucional colombiano, particularmente en la Constitución Política de Colombia, que en su artículo 67 establece la educación como un derecho fundamental y un servicio público con función social orientado al acceso al conocimiento, la ciencia, la técnica y la formación para el trabajo. A su vez, el artículo 54 consagra la obligación del Estado y de los empleadores de ofrecer formación y habilitación profesional, mientras que el artículo 25 reconoce el trabajo como un derecho y una obligación social. De igual forma, el artículo 334 dispone la intervención del Estado en la economía para promover la productividad, la competitividad y el desarrollo armónico de las regiones, y el artículo 333 reconoce la función social de la empresa. En este marco, la formación dual se configura como un instrumento que articula estos mandatos, conectando el sistema educativo con el aparato productivo y fortaleciendo las capacidades del capital humano. En desarrollo de estos principios, el proyecto se inscribe en lo dispuesto en la Ley 115 de 1994, que regula la organización del servicio educativo y define la educación media técnica como aquella orientada a la preparación para el desempeño laboral y la continuación en la educación superior. Esta ley reconoce la autonomía de las instituciones educativas para definir su Proyecto Educativo Institucional (PEI) y promueve la articulación entre niveles educativos. En complemento, el Decreto 1860 de 1994 desarrolla los aspectos pedagógicos y organizativos del sistema, estableciendo principios de continuidad, flexibilidad y articulación curricular, los cuales son plenamente coherentes con la implementación de esquemas de alternancia propios del modelo dual. Adicionalmente, el proyecto encuentra soporte en la Ley 30 de 1992, en cuanto establece la necesidad de articular la educación media con la educación superior, así como en la Ley 749 de 2002, que fortalece la formación técnica profesional y tecnológica y promueve ciclos propedéuticos, facilitando trayectorias educativas flexibles. Estas disposiciones permiten que la formación dual no solo contribuya a la inserción laboral inmediata, sino también a la continuidad educativa en niveles superiores. En materia de formación para el trabajo, la iniciativa se fundamenta en la Ley 119 de 1994, mediante la cual se creó el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) como entidad encargada de impartir formación profesional integral y articular la oferta educativa con las necesidades del sector productivo. Este marco se complementa con la Ley 1064 de 2006, que reconoce la educación para el trabajo como un componente esencial del sistema educativo, y con el desarrollo normativo del SENA, incluyendo la Resolución 811 de 2004 y la Resolución 317 de 2021, que regulan la estructuración de programas, la certificación de competencias laborales y la articulación con instituciones educativas.

Asimismo, el proyecto se alinea con el **Marco Nacional de Cualificaciones** y el **Sistema Nacional de Formación para el Trabajo**, instrumentos que buscan ordenar la oferta de formación, facilitar la movilidad entre educación y empleo, y reconocer formalmente las competencias adquiridas en distintos contextos. La formación dual contribuye directamente a estos objetivos al integrar aprendizaje académico y experiencia práctica en entornos reales de trabajo, fortaleciendo la pertinencia de la formación y la empleabilidad de los egresados.

Desde la perspectiva laboral, el proyecto respeta el marco establecido en el **Código Sustantivo del Trabajo**, al definir claramente la naturaleza formativa de la participación del estudiante y excluir la existencia de relación laboral, evitando la desnaturalización del vínculo educativo y garantizando que no se sustituyan empleos formales. Esta precisión es fundamental para asegurar la seguridad jurídica del modelo y evitar distorsiones en el mercado laboral.

En materia de política económica y productiva, la iniciativa se articula con los principios de intervención estatal previstos en la Constitución y con los objetivos de desarrollo productivo regional, al promover la participación del sector empresarial en la formación del talento humano. En este sentido, la formación dual fortalece la relación entre educación y productividad, mejora la competitividad de las regiones y contribuye a cerrar brechas de capital humano, especialmente en territorios con altos niveles de desempleo juvenil e informalidad.

En lo relativo a la contratación pública, el proyecto se armoniza con lo dispuesto en la **Ley 80 de 1993**, la **Ley 1150 de 2007** y el **Decreto 1082 de 2015**, garantizando que el criterio de desempate propuesto se aplique en concordancia con los principios de transparencia, selección objetiva, igualdad y libre concurrencia. Lejos de constituir una barrera, este criterio introduce un incentivo legítimo para que las empresas participen en la formación del talento humano, alineando la contratación estatal con objetivos de política pública en materia de empleo, educación y desarrollo productivo.

V. IMPACTO FISCAL

El artículo 7 de la Ley 819 de 2003 establece que “el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo”. En cumplimiento del artículo, se certifica que la iniciativa es fiscalmente neutra. El proyecto no tiene impacto fiscal.

VI. 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 de este.

VII. CONCLUSIÓN Y PRESENTACIÓN

Por las razones anteriormente expuestas, ponemos en consideración del Honorable Congreso de la República el presente Proyecto de Ley que busca adoptar el modelo de formación dual en la educación media en Colombia con el fin de mejorar la pertinencia del aprendizaje, facilitar la transición de los estudiantes al mercado laboral formal, mejorar sus ingresos futuros y fortalecer la productividad del país.

Cordialmente,

Maria A. Guerra
MARIA ANGÉLICA GUERRA
Senadora de la República

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 28 de Julio del año 2026

Ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley Acto legislativo

No. 078/26 Con su correspondiente Exposición de Motivos y Anexos

S. María Angélica Guerra

SECRETARIO GENERAL

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 28 de Julio de 2026

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.078/26 Senado “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL MODELO DE FORMACIÓN DUAL EN LA EDUCACIÓN MEDIA, SE FORTALECE LA ARTICULACIÓN CON EL SECTOR PRODUCTIVO Y EL SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE (SENA), Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por la Honorable Senadora MARÍA ANGÉLICA GUERRA LÓPEZ. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **SEXTA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 28 DE 2026

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión **SEXTA** Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

HONORIO MIGUEL HENRÍQUEZ PINEDO

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

Proyectó: Sany Novoa
Revisó: Dra. Evelyn González

PROYECTO DE LEY NÚMERO 79 DE 2026 SENADO

por medio de la cual se establecen los requisitos para el registro y publicación de infracciones de tránsito detectadas por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, se establecen las garantías de legalidad, transparencia, trazabilidad y debido proceso en las infracciones de tránsito detectadas por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito y se dictan otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY No. 79 DE 2026 SENADO DE LA REPÚBLICA “Por medio de la cual se establecen los requisitos para el registro y publicación de infracciones de tránsito detectadas por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, se establecen las garantías de legalidad, transparencia, trazabilidad y debido proceso en las infracciones de tránsito detectadas por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito y se dictan otras disposiciones” EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA: ARTÍCULO 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los requisitos para el registro y publicación de infracciones de tránsito detectadas por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, fortalecer las garantías de legalidad, transparencia, trazabilidad, publicidad, debido proceso, publicación de infracciones de tránsito detectadas por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, garantizando la protección de los derechos de los ciudadanos y el acceso a la información técnica relacionada con dichos sistemas. ARTÍCULO 2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente ley aplican a: - Todas las autoridades de tránsito del orden nacional, departamental, distrital y municipal. - Las entidades encargadas de administrar, operar o reportar información al Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito – SIMIT. - Los operadores públicos o privados vinculados a sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito. ARTÍCULO 3. Principios rectores. La interpretación y aplicación de la presente ley se regirá por los siguientes principios: debido proceso, legalidad, publicidad, transparencia, trazabilidad, proporcionalidad, buena fe, acceso a la información pública, seguridad jurídica y prevalencia de los derechos fundamentales de las personas. ARTÍCULO 4. Requisitos previos al registro de una infracción en el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito – SIMIT.	El registro de las infracciones de tránsito detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos solo podrá realizarse en el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito – SIMIT o en cualquier otra plataforma Oficial, una vez sea verificado previamente, qué el dispositivo utilizado cuenta con la aprobación por parte de la Agencia de Seguridad Vial y cumple con el requisito establecido en el artículo 2o de la Ley 1843 de 2017, Modificado por el Decreto 2106 de 2019. Adicionalmente a la verificación del cumplimiento de las normas vigentes debe la entidad territorial que remite la infracción para ser incluida en el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito – SIMIT, debe remitir la siguiente información respecto del dispositivo que toma la infracción o comparendo, al momento de la toma de la infracción o foto multa el dispositivo debe tener vigentes los siguientes requisitos de lo contrario no podrá ser incluida en el SIMIT: - Autorización de operación del sistema expedida por la Agencia de Seguridad Vial. - Certificación metrológica o técnica vigente del dispositivo. - Certificado de calibración y vigencia. - Registro técnico asociado al evento detectado. - Certificación de ubicación autorizada del dispositivo y cumplimiento de los requisitos de señalización vial. - Evidencia digital íntegra y verificable de la notificación al ciudadano en los tiempos establecidos en la legislación vigente. - Evidencia digital íntegra y verificable por medio de biometría en la cual pueda constatarse que el comparendo fue impuesto por una autoridad competente que se encontraba en servicio en cumplimiento del Artículo 4º de la ley 1843 de 2017 y fue esta la que impone el comparendo o infracción de tránsito. PARÁGRAFO 1o: Las infracciones de tránsito detectadas por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, que no cumplan con los requisitos establecidos en el presente artículo, no tendrán validez y no podrán ser incluidas en las bases de datos públicas o privadas. Le corresponderá a la entidad territorial que pretenda hacer el cobro de la sanción o solicitar el registro en el SIMIT, acreditar el cumplimiento de cada uno de los requisitos en la presente norma. En todo caso la entidad administradora del SIMIT previo al registro de cualquier comparendo tendrá la obligación de verificar el cumplimiento de todos los requisitos establecidos en la presente ley. PARÁGRAFO 2o: La entidad competente para verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo será la Superintendencia de Transporte, la cual podrá esta establecer sanciones del doble de lo recaudado de manera solidaria tanto a la entidad territorial como a la entidad administradora del SIMIT en caso de incumplimiento de lo establecido en la presente norma.
ARTÍCULO 5. Publicidad y acceso a la información técnica. Todo ciudadano tendrá derecho a acceder, junto con la notificación del comparendo, a la información técnica relacionada con el dispositivo utilizado para la detección de la presunta infracción. Las autoridades de tránsito al momento de la notificación del comparendo a los presuntos infractores deberán remitir la siguiente información: - Comparendo. - Certificados de vigencia y autorización del dispositivo. - Información de calibración y certificado con fecha. - Autorización de operación del dispositivo expedida por la autoridad competente. - Ubicación autorizada y cumplimiento de la Señalización exigida en las normas vigentes. - Registro técnico asociado a la detección. - Documentos soporte de la notificación del comparendo en los cuales el ciudadano pueda verificar fecha de imposición del comparendo y fecha real de notificación. Si la entidad territorial que impone el comparendo no envía la totalidad de los requisitos establecidos en el presente artículo el comparendo no podrá ser incluido en el SIMIT. La entidad administradora del SIMIT se encargará de verificar el cumplimiento de lo establecido en la presente ley, previo a la inclusión de un comparendo en la base de datos de infractores. ARTÍCULO 6. Señalización obligatoria. Todo sistema automático, semiautomático y demás medios tecnológicos para detección de infracciones deberá contar con señalización visible, suficiente, previa y adecuada, conforme a los parámetros técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y demás normas vigentes. La señalización deberá advertir de manera clara la existencia de controles electrónicos de tránsito. PARÁGRAFO: Se prohíbe la imposición de multas o comparendos de tipo móvil en las carreteras del territorio nacional. En caso tal que las autoridades de tránsito utilicen estos dispositivos en puestos de control en sitios no autorizados previamente por las normas vigentes, deberán cumplir de manera estricta con la normatividad respecto a la señalización establecidas en las normas vigentes. los comparendos impuestos en esta modalidad de puestos de control, solo podrán ser de tipo pedagógico, no podrán imponerse sanciones de tipo económico a los conductores. ARTÍCULO 7. Regulación de dispositivos móviles de control de velocidad. Los dispositivos móviles de control de velocidad únicamente podrán operar: - En corredores previamente autorizados por la autoridad competente.	- En zonas previamente señalizadas. - Bajo criterios de transparencia y publicidad. - Cuando cumplan todos y cada uno de los requisitos establecidos en la presente ley y cuenten con la totalidad de las autorizaciones establecidas en la legislación vigente. En ningún caso podrán utilizarse mecanismos ocultos o destinados exclusivamente a finalidades recaudatorias. ARTÍCULO 8. Margen técnico de tolerancia. En la imposición de infracciones detectadas por sistemas tecnológicos de control de velocidad deberá aplicarse el margen de tolerancia técnica o metrológica. En ningún caso podrá imponerse sanción sin descontar previamente el margen de error técnico correspondiente, es decir (5) Kilómetros por hora. Para efectos de la determinación de la infracción, la autoridad de tránsito deberá en todo caso descontar previamente el margen de error metrológico de (5) Kilómetros por hora, y el resultado será la base para interponer la multa o sanción en caso tal que haya lugar a ella. ARTÍCULO 9. Auditoría y conservación de información. Todos los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos para detección de infracciones deberán contar con: - Registros auditables. - Trazabilidad digital verificable. - Mecanismos de integridad de la evidencia. - Conservación íntegra de la información y evidencia digital por un término mínimo de cinco (7) años. ARTÍCULO 10. Prohibición de incentivos económicos por número de comparendos. Se prohíben a los entes territoriales pactar incentivos o mayores porcentajes en los esquemas contractuales cuyo objeto sea la imposición y publicación de infracciones de tránsito detectadas por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, mecanismos de remuneración basados directa o indirectamente en: - El número de comparendos impuestos. - El valor recaudado por sanciones. - Metas mínimas de infracciones detectadas.

Los recursos provenientes de los contratos cuyo objeto se relacione con la operación administración y/o recado de sistemas de foto detección deberán orientarse exclusivamente a finalidades de seguridad vial y prevención. El Gobierno Nacional reglamentará en un plazo de (6) meses contados a partir de la expedición de la presente ley, todo lo relacionado con el uso restringido de los recursos que sean recaudados por este concepto, dicha reglamentación tendrá que garantizar el uso restringido de esos recursos para asuntos de seguridad vial nacional.

ARTÍCULO 11. Prohibición de reporte sin verificación técnica.

Las autoridades de tránsito no podrán remitir ni registrar información en el SIMIT o en cualquier otra base de datos oficial, sin el cumplimiento previo de los requisitos establecidos en la presente ley.

El incumplimiento de esta obligación generará la responsabilidad disciplinaria a título de Falta Grave, además de las demás sanciones administrativas a que haya lugar.

ARTÍCULO 12. Vigencia de la calibración de los sistemas automáticos y semiautomáticos de detección de infracciones de tránsito.

Los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos destinados a la detección de infracciones de tránsito que incorporen medición de velocidad deberán someterse obligatoriamente a procesos de calibración metrológica por lo menos una (1) vez cada doce (12) meses, contados a partir de la fecha de expedición del respectivo certificado de calibración.

La calibración deberá ser realizada por laboratorios acreditados conforme a las normas nacionales de metrología legal y deberá garantizar trazabilidad técnica y verificación de la incertidumbre de medición del dispositivo.

Para la validez probatoria de los comparendos impuestos mediante estos sistemas será obligatorio que, al momento de la detección de la presunta infracción, el dispositivo debe contar con:

1. Certificado de calibración vigente.
2. Identificación inequívoca del equipo mediante número serial.
3. Registro verificable de las pruebas de funcionamiento y mantenimiento.
4. Trazabilidad metrológica vigente.

Los comparendos, sanciones o actuaciones administrativas originadas en dispositivos cuyo certificado de calibración haya expirado, se encuentre suspendido, no corresponda al equipo utilizado o no pueda ser verificado por la autoridad competente, serán nulos, carecerán de validez probatoria, deberán ser archivados de oficio por la autoridad de tránsito correspondiente y no podrán ser incluidos en ninguna base de datos pública.

La carga de la prueba de demostrar la vigencia y autenticidad de la calibración recaerá exclusivamente sobre la autoridad de tránsito o la entidad operadora del sistema de detección, en

ningún caso la tendrán los conductores a quienes les pretenda ser impuesto un comparendo o foto multa.

El incumplimiento de las obligaciones previstas en el presente artículo constituirá vulneración del debido proceso administrativo y de los principios de confiabilidad metrológica, legalidad de la prueba y presunción de inocencia.

ARTÍCULO 13. Validación obligatoria por parte del SIMIT.

El SIMIT deberá implementar mecanismos automáticos de interoperabilidad y validación documental que impidan el registro de infracciones cuando no exista acreditación de la totalidad de los requisitos técnicos y documentales establecidos en la presente ley.

ARTÍCULO 14. Carga de la prueba.

Corresponde a la autoridad de tránsito demostrar, en cualquier actuación administrativa o judicial:

1. La legalidad del procedimiento.
2. La validez técnica del dispositivo utilizado.
3. La existencia de certificación vigente.
4. La integridad de la evidencia digital.
5. El cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente ley.

ARTÍCULO 15. Revisión y depuración de registros.

Las autoridades de tránsito deberán revisar, depurar, de oficio y a solicitud del interesado, los registros incorporados al SIMIT que no cumplan con los requisitos establecidos en la presente ley.

El Gobierno Nacional reglamentará el procedimiento de revisión y depuración dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley.

ARTÍCULO 16. Reglamentación.

El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y las entidades competentes, reglamentará la presente ley dentro de los seis (6) meses siguientes a su promulgación.

ARTÍCULO 17. Vigencia y derogatorias.

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

Maria A. Guerra
MARÍA ANGÉLICA GUERRA LOPEZ

Senadora de la República.

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 28 de julio del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley ☒ Acto legislativo
No. 079/26 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por:
S. María Angélica Guerra
y otros

SECRETARIO GENERAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Proyecto de Ley No. 71 de 2026 Senado

"Por medio de la cual se establecen requisitos para el registro y publicación de las infracciones de tránsito detectadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, se fortalecen las garantías del debido proceso, la transparencia y la legalidad en el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito – SIMIT, y se dictan otras disposiciones."

I. Introducción

La presente iniciativa se radica en ejercicio de la facultad legislativa conferida a los miembros del Congreso de la República por los artículos 150º y 154º de la Constitución Política, la cual le atribuye al Congreso la función de hacer las leyes y faculta a los congresistas para presentar proyectos de ley, salvo las materias cuya Iniciativa corresponde de manera privativa al Gobierno Nacional. De igual forma, la iniciativa encuentra sustento en los artículos 139º y 140º de la Ley 5 de 1992, Reglamento del Congreso de la República, que desarrollan el ejercicio de la iniciativa legislativa y establecen los sujetos legitimados para presentar proyectos de ley.

El fortalecimiento de la seguridad vial constituye uno de los principales objetivos del Estado colombiano. La utilización de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito ha permitido mejorar las capacidades institucionales de vigilancia y control, así como contribuir a la reducción de la siniestralidad vial. No obstante, el uso de estas tecnologías debe desarrollarse dentro de un marco jurídico que garantice plenamente los principios constitucionales de legalidad, debido proceso, transparencia, publicidad, contradicción de la prueba y seguridad jurídica.

Durante los últimos años se ha evidenciado un incremento significativo en el número de comparendos impuestos a los conductores en nuestro país, continuación se presentan las cifras de los últimos (4) años:

Año	No es fotocomparendo	Es fotocomparendo	Total comparendos
2022	1.984.595	2.084.050	4.068.573
2023	2.170.642	3.090.133	5.260.599
2024	2.209.916	3.100.821	5.310.152
2025	2.213.319	2.413.696	4.626.737

*Fuente Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Es una realidad que el número de comparendos se ha multiplicado debido al uso de los dispositivos automáticos de foto detección de infractores, tal y como es de esperarse los reclamos y/o controversias administrativas y judiciales relacionadas con la imposición de comparendos mediante el uso de estos sistemas han aumentado significativamente. Un importante número de ciudadanos ha cuestionado la ausencia de información suficiente sobre la legalidad de estos comparendos en particular, sobre el cumplimiento de los requisitos establecidos en la ley, tales como la autorización o concepto previo de funcionamiento del dispositivo, la vigencia de sus certificaciones técnicas, los procedimientos de calibración, la trazabilidad de las evidencias, etc. La presente iniciativa legislativa no pretende restringir el uso de los sistemas tecnológicos de control del tránsito. Por el contrario, busca fortalecer su legitimidad mediante reglas claras que aseguren que toda actuación administrativa esté soportada en evidencia técnicamente confiable, jurídicamente válida y plenamente verificable por los ciudadanos. El proyecto desarrolla los principios constitucionales que rigen la función administrativa y procura equilibrar intereses igualmente legítimos: la protección de la vida y la seguridad vial, y la garantía efectiva de los derechos fundamentales de quienes son objeto de actuaciones sancionatorias por parte de las autoridades de tránsito. II. Antecedentes La incorporación de sistemas automáticos para la detección de infracciones de tránsito ha sido una política pública implementada en numerosos países como herramienta para disminuir los índices de accidentalidad y promover el cumplimiento de las normas de tránsito. La evidencia internacional demuestra que estos sistemas generan resultados positivos únicamente cuando su funcionamiento se encuentra sometido a estrictos controles técnicos, auditorías permanentes y elevados estándares de transparencia.¹ En Colombia, el marco jurídico de este tipo de dispositivos comenzó a consolidarse con la expedición del Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002), posteriormente complementado por la Ley 1843 de 2017, mediante la cual se reglamentó la instalación y operación de los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros Medios Tecnológicos para la Detección de Infracciones de Tránsito (SAST).² Posteriormente, el Decreto Ley 2106 de 2019 modificó varios aspectos relacionados con la responsabilidad derivada de las fotodetecciones, acogiendo los criterios fijados por la jurisprudencia constitucional respecto de la necesidad de individualizar al verdadero infractor antes de imponer una sanción administrativa. ¹ Organización Mundial de la Salud. <i>Global Status Report on Road Safety</i>. Disponible en: https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/road-safety ² Congreso de la República de Colombia. Ley 1843 de 2017.	La Corte Constitucional ha reiterado que las sanciones derivadas de sistemas automáticos no pueden fundamentarse exclusivamente en la titularidad del vehículo, sino que corresponde a la autoridad administrativa acreditar plenamente la responsabilidad del presunto infractor, respetando en todo momento el debido proceso administrativo.³ Aunque el ordenamiento jurídico vigente establece múltiples requisitos para la operación de estos sistemas, persisten vacíos relacionados con la verificación documental previa al registro de los comparendos en el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), la disponibilidad de la información técnica para los ciudadanos y la trazabilidad de la evidencia digital que soporta cada actuación administrativa. Precisamente sobre estos aspectos se concentra la presente iniciativa legislativa. III. Enfoque del proyecto El principal problema identificado en materia de imposición comparendos con los sistemas de foto detección de consiste en la ausencia de mecanismos y/o requisitos uniformes que permitan verificar, antes del registro de una infracción en el SIMIT, si el dispositivo utilizado cumplía efectivamente con todos los requisitos técnicos y jurídicos exigidos por la legislación vigente. Actualmente, algunos entes territoriales han puesto en funcionamiento estos dispositivos sin el cumplimiento de los requisitos establecidos en la legislación vigente, <u>y lo más delicado es que los comparendos son incluidos en el sistema SIMIT, sin que exista una verificación de cumplimiento de los requisitos de legalidad exigidos para estos dispositivos</u>, en numerosos procedimientos administrativos el ciudadano únicamente se le comunica sobre la existencia del comparendo, sin que se le permita tener acceso a la totalidad de la documentación técnica que permita verificar aspectos esenciales como: • La autorización de funcionamiento, vigente del dispositivo. • La certificación metroológica. • La autorización del uso de la infraestructura vial. • La calibración vigente. • La ubicación autorizada. • La señalización reglamentaria. • La cadena de custodia digital. ³ Sentencia C-038 de 2020. Disponible en: https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2020/C-038-20.htm
• La evidencia de la notificación dentro de los términos legales. Esta situación genera una evidente asimetría entre la administración y el ciudadano, quien debe ejercer su derecho de defensa sin contar oportunamente con todos los elementos probatorios que respaldan la actuación administrativa y sin contar con el oportuno acceso a la información requerida. El proyecto busca corregir dicha situación mediante la creación de un <u>procedimiento de verificación previa al registro de las infracciones</u>, fortaleciendo la publicidad de la información técnica y estableciendo mayores responsabilidades para las entidades que administran los registros públicos de comparendos. Uno de los antecedentes institucionales más relevantes que justifican la necesidad de incluir controles al régimen jurídico de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito corresponde a las actuaciones adelantadas por el Gobierno Nacional durante el año 2026 frente a la operación de las denominadas "fotomultas". El 19 de mayo de 2026, el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte informaron el inicio de investigaciones administrativas contra treinta y siete (37) organismos de tránsito del país, luego de identificar presuntas irregularidades en la operación de los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y Otros Medios Tecnológicos para la Detección de Infracciones al Tránsito (SAST). De acuerdo con la información oficial, la actuación administrativa comprende la revisión de más de siete millones quinientos mil (7,5 millones) de comparendos electrónicos impuestos entre los años 2018 y 2024, al advertirse posibles incumplimientos de los requisitos técnicos y legales exigidos para la utilización de estos mecanismos de control vial.⁴ Dentro de los hallazgos preliminares expuestos por las autoridades, se señaló que un número significativo de organismos de tránsito habría operado sistemas de fotodetección sin contar con la totalidad de los requisitos establecidos en la legislación vigente como por ejemplo el concepto de desempeño expedido por el Instituto Nacional de Metrología, requisito previsto en la normativa vigente para garantizar la confiabilidad técnica, la trazabilidad de las mediciones y la validez de la evidencia utilizada para imponer sanciones administrativas. Esta circunstancia comprometería la legalidad de millones de actuaciones sancionatorias y pondría en entredicho el respeto de las garantías del debido proceso de los ciudadanos. Como consecuencia de estas verificaciones, el Gobierno Nacional anunció que 5.832.906 de comparendos o foto multas que han sido registradas y aún no habían sido pagados serían objeto de revocatoria por parte de los organismos de tránsito competentes, mientras que respecto de los comparendos ya cancelados se advirtió la posibilidad de iniciar los procedimientos administrativos tendientes a la devolución de los recursos recaudados, estimados en más de Un Billón de pesos ⁴ https://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones-2026/gobierno-nacional-investiga-a-37-organismos-de-transito-mas-de-75-millones-de-fotomultas-estan-bajo-la-lupa-y-58-millones-quedaran-sin-validez/?utm_source=chatgpt.com.	(\$1,05 billones). Igualmente, se informó que las investigaciones podrían dar lugar a la imposición de sanciones administrativas a los organismos de tránsito involucrados, por el presunto incumplimiento de las obligaciones legales relacionadas con la operación de los sistemas de fotodetección. Estos hechos evidencian que las dificultades asociadas al sistema de fotomultas no constituyen casos aislados, sino que responden a <u>problemas estructurales de supervisión, legalidad, control, estandarización técnica y garantía del debido proceso administrativo</u>. En consecuencia, resulta necesario que el legislador fortalezca el marco normativo aplicable a estos mecanismos tecnológicos, estableciendo reglas claras sobre su autorización, operación, control, vigilancia y responsabilidad, con el propósito de asegurar que la utilización de la tecnología en materia sancionatoria cumpla su fin principal para el cual fue creado y que responda exclusivamente a la protección de la seguridad vial y no se convierta en una fuente de afectación de los derechos fundamentales de los ciudadanos, o una fuente de recursos para las entidades territoriales en la cual ninguna autoridad ejerce control, las actuales investigaciones son una muestra fehaciente y contundente del mal uso por parte de algunas secretarías de tránsito de este mecanismos de detección de infractores de tránsito. IV. Justificación Constitucional La Constitución Política establece que Colombia es un Estado Social de Derecho fundado en la prevalencia de la dignidad humana, la eficacia de los derechos fundamentales y la sujeción de todas las autoridades al principio de legalidad.⁵ El artículo 29o Superior reconoce que el debido proceso constituye una garantía aplicable a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas, razón por la cual ninguna sanción administrativa puede imponerse sin el cumplimiento estricto de las reglas previamente establecidas por el ordenamiento jurídico. Igualmente, el artículo 209º de la Constitución dispone que la función administrativa debe desarrollarse conforme a los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, principios que adquieren especial relevancia cuando el Estado ejerce su potestad sancionatoria mediante sistemas tecnológicos automatizados. La Corte Constitucional ha señalado que el debido proceso administrativo exige que toda decisión sancionatoria se encuentre soportada en pruebas legalmente obtenidas, técnicamente confiables y plenamente susceptibles de contradicción por parte del ciudadano.⁶ De igual manera, el principio de publicidad exige que los administrados tengan acceso efectivo a los documentos que sirven de fundamento para la imposición de una sanción, especialmente cuando se trata de información técnica indispensable para ejercer adecuadamente el derecho de defensa. ⁵ Constitución Política de Colombia, artículos 1, 2 y 6. Disponible en: https://www.constitucioncolombia.com ⁶ Sentencia C-980 de 2010 y jurisprudencia concordante sobre debido proceso administrativo. Disponible en: https://www.corteconstitucional.gov.co

En consecuencia, la presente iniciativa desarrolla directamente los mandatos constitucionales relativos al debido proceso, el acceso a la información pública, la transparencia administrativa y la seguridad jurídica, principio de legalidad sin afectar las competencias de las autoridades encargadas de la vigilancia y control del tránsito. V. Justificación jurídica y técnica del proyecto de ley La presente iniciativa legislativa no crea un nuevo régimen sancionatorio en materia de tránsito, ni modifica las competencias de las autoridades encargadas de la vigilancia vial. Su propósito consiste en fortalecer las garantías que deben rodear la utilización de los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos para la detección de infracciones, asegurando que su operación se ajuste plenamente a los principios constitucionales del debido proceso, la legalidad y la transparencia. La potestad sancionatoria del Estado constituye una manifestación del poder público que únicamente puede ejercerse con estricta observancia de las garantías constitucionales. En consecuencia, toda actuación administrativa que pueda afectar los derechos de los ciudadanos debe estar soportada en pruebas obtenidas conforme a la ley, producidas mediante instrumentos técnicamente confiables y susceptibles de contradicción por parte del administrado. La Corte Constitucional ha sostenido de manera reiterada que el debido proceso administrativo no se limita a permitir la interposición de recursos, sino que comprende el derecho del ciudadano a conocer integralmente las pruebas que fundamentan la actuación administrativa, a controvertirlas y a exigir que la autoridad demuestre la legalidad de cada una de las actuaciones que preceden la imposición de una sanción.⁷ En ese contexto, la presente iniciativa propone que, antes de registrar un comparendo en el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), exista una verificación completa y objetiva del cumplimiento de los requisitos técnicos exigidos por la legislación vigente, es decir establece un control previo de verificación en defensa de los derechos de los ciudadanos, quienes en la actualidad se encuentran indefensos ante el incumplimiento de la legislación vigente ya evidenciado de parte algunas entidades territoriales. En la actualidad la herramienta para de consulta para verificar si el dispositivo con el cual le ha sido impuesto un foto comparendo a un ciudadano consiste en que él mismo ciudadano, ingrese través del siguiente enlace https://fotodeteccion.ansv.gov.co/ubicaciones aprobadas.html, y verifique si el dispositivo cuenta con la autorización de la autoridad competente. Este procedimiento ha demostrado su total ineficiencia debido a su complejidad y falta de difusión o entendimiento de parte de la ciudadanía, lo cual se confirma con los resultados iniciales de las ⁷ Sentencia C-038 de 2020; Sentencia C-980 de 2010. Corte Constitucional de Colombia. Relatoria oficial: https://www.corteconstitucional.gov.co	investigaciones que se encuentra adelantando la Super Intendencia de Transporte, las cuales indican que en Colombia se habrían impuesto 5.832.906 de comparendos o foto multas, sin el cumplimiento de las normas vigentes. La situación anterior pone en evidencia una total incapacidad de la autoridad competente para verificar de manera eficiente y oportuna que los entes territoriales cumplan a cabalidad con los requisitos establecidos para la adecuada operación de estos dispositivos en el territorio nacional, en la práctica se deja desprotegidos a los conductores y ciudadanos. 5.1. Fortalecimiento del principio de legalidad Uno de los pilares del Estado de Derecho consiste en que ninguna autoridad puede ejercer competencias distintas de las expresamente atribuidas por la Constitución y la ley. Cuando una autoridad de tránsito solicita la incorporación de un comparendo en una base de datos pública sin que se haya que se hayan cumplido previamente con todos los requisitos establecidos en la legislación vigente, por ejemplo concepto previo de operación o funcionamiento, calibración metrológica válida, certificaciones técnicas actualizadas y señalización reglamentaria, <u>existe el riesgo de que el procedimiento administrativo se fundamente en una prueba cuya legalidad no ha sido suficientemente acreditada.</u> Por esta razón, el proyecto establece un procedimiento previo de validación documental que permite verificar objetivamente el cumplimiento de dichos requisitos antes de producir efectos jurídicos frente al ciudadano. Esta medida fortalece la confianza en las instituciones y disminuye el riesgo de litigios administrativos derivados de deficiencias documentales que pudieron ser advertidas oportunamente y permite que las fotodetecciones cumplan la función real para cual fueron creadas de manera eficiente. 5.2. Protección efectiva del debido proceso El artículo 29 de la Constitución Política dispone que toda persona tiene derecho al debido proceso en las actuaciones administrativas. Este derecho comprende, entre otros aspectos: • conocer oportunamente las pruebas; • controvertir la evidencia presentada por la Administración; • solicitar pruebas adicionales; • ejercer plenamente el derecho de defensa; • obtener decisiones motivadas.
En materia de fotodetección, el ejercicio efectivo del derecho de defensa depende, en gran medida, de que el ciudadano pueda acceder oportunamente a toda la documentación técnica que respalda la imposición del comparendo. La sola fotografía del vehículo resulta insuficiente cuando el ciudadano pretende verificar si el dispositivo cumplía las condiciones técnicas exigidas por la legislación colombiana. Por ello, el proyecto dispone que la autoridad remita junto con la notificación documentos como la autorización de funcionamiento del equipo, concepto previo de operación expedido por la autoridad correspondiente, el certificado de calibración, la certificación metrológica, la ubicación autorizada del dispositivo, la evidencia de señalización y los soportes de la notificación, permitiendo un ejercicio real del derecho de contradicción. En materia sancionatoria, el proyecto de ley incorpora una regla especial sobre la carga de la prueba, orientada a fortalecer las garantías del debido proceso y la protección efectiva de los derechos de los ciudadanos. Si bien corresponde a la administración demostrar la legalidad de sus actuaciones, en la práctica el presunto infractor enfrenta serias dificultades para acceder a la información técnica y documental necesaria para controvertir la validez de una fotodetección, como las certificaciones metrológicas, los conceptos de desempeño, los registros de calibración, los protocolos de mantenimiento, las autorizaciones de funcionamiento y demás requisitos exigidos por la legislación vigente para la operación de estos dispositivos. Dado que dicha información se encuentra bajo el control exclusivo de las autoridades de tránsito y de los operadores de los sistemas automáticos de detección, el proyecto dispone que sean estas entidades quienes acrediten el cumplimiento de todos los requisitos legales, técnicos y administrativos que sustentan la imposición del comparendo de manera previa al registro en el SIMIT. Esta inversión de la carga de la prueba constituye una medida razonable y proporcional, sustentada en el principio de facilidad probatoria, que busca equilibrar la relación entre la administración y el ciudadano, garantizar el ejercicio efectivo del derecho de defensa y evitar que se impongan sanciones con fundamento en actuaciones cuya legalidad no haya sido plenamente demostrada por quien ejerce la potestad sancionadora. 5.3. Transparencia y acceso a la información pública El acceso a la información constituye un derecho fundamental reconocido por la Constitución y desarrollado por la Ley 1712 de 2014. La información relacionada con el funcionamiento de los sistemas automáticos de detección tiene naturaleza pública, salvo las excepciones expresamente previstas en la ley. En consecuencia, resulta razonable que los ciudadanos tengan acceso a los documentos técnicos que respaldan una actuación administrativa que eventualmente puede afectar su patrimonio, su licencia de conducción o sus antecedentes administrativos.	La iniciativa fortalece el principio de máxima publicidad previsto por la legislación colombiana y desarrolla estándares internacionales sobre transparencia administrativa y gobierno abierto. 5.4. Confiabilidad metrológica de los dispositivos Uno aspecto relevante del proyecto consiste en exigir que los equipos utilizados para medir velocidad cuenten permanentemente con certificaciones de calibración vigentes y trazabilidad metrológica. La metrología legal constituye una garantía para el ciudadano y para la Administración, pues asegura que los instrumentos utilizados para producir pruebas administrativas generan resultados técnicamente confiables. El Instituto Nacional de Metrología ha señalado que la calibración periódica permite determinar la incertidumbre de medición de un instrumento y garantizar la confiabilidad de los resultados obtenidos.⁸ En consecuencia, la propuesta legislativa establece que ninguna infracción podrá producir efectos jurídicos cuando el equipo utilizado presente certificados vencidos, suspendidos o imposibles de verificar. Esta disposición no introduce una nueva exigencia técnica, sino que fortalece el cumplimiento efectivo de principios ampliamente aceptados por la metrología legal y el derecho administrativo sancionador. 5.5. Fortalecimiento del SIMIT como herramienta de seguridad jurídica El Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito constituye una de las principales bases de datos administrativas del país. Precisamente por los importantes efectos jurídicos derivados de la inclusión de un ciudadano en dicho sistema —como restricciones para realizar trámites de tránsito, renovación de licencias y transferencia de vehículos—, resulta indispensable que la información registrada sea plenamente confiable. La iniciativa propone que el SIMIT deje de cumplir una función meramente registral y adopte mecanismos de interoperabilidad que permitan verificar previamente y automáticamente la existencia de los documentos exigidos por la ley antes de incorporar cualquier comparendo, en la actualidad el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte han anunciado que 5.832.906 de comparendos o foto multas que han sido registradas se encuentran en investigación y podrán ser revocadas o anuladas por que no cumplen con los requisitos legales, esta situación podría generar la devolución a los ciudadanos de una suma superior a Un Billón de pesos (\$1,05 ⁸ Instituto Nacional de Metrología de Colombia. Guías de Metrología Legal y Calibración. Disponible en: https://www.inm.gov.co

biliones), lo cual pone en evidencia las falencias y falta de confiabilidad de este sistema de sanción para los conductores y deslegitima su operatividad en la actualidad. Los ajustes propuestos están orientados a fortalecer la seguridad jurídica, reducir los errores administrativos, mejora la calidad de la información pública y defender los derechos de los ciudadanos. 5.6. Eliminación de incentivos económicos incompatibles con la finalidad preventiva La legislación colombiana ha señalado que los sistemas automáticos de detección tienen una finalidad esencialmente preventiva y de protección de la seguridad vial. Sin embargo, distintos organismos de control y decisiones judiciales han advertido los riesgos derivados de esquemas contractuales que vinculan la remuneración de operadores privados al número de comparendos impuestos o al valor recaudado. Tales mecanismos pueden generar incentivos económicos incompatibles con el interés general y afectar la confianza ciudadana en los sistemas de control automatizado. Por ello, el proyecto prohíbe expresamente cualquier modalidad contractual basada en metas de recaudo o cantidades mínimas de comparendos, orientando los recursos obtenidos exclusivamente hacia programas de prevención, infraestructura y seguridad vial. Con ello se armoniza la finalidad constitucional de la potestad sancionatoria con los principios de moralidad administrativa, transparencia y eficiencia del gasto público. VI. ANÁLISIS Y JUSTIFICACIÓN DEL ARTICULADO Tal y como se ha expresado el presente proyecto de ley tiene como finalidad fortalecer las garantías jurídicas que deben observar las autoridades de tránsito en la utilización de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones. Si bien la legislación vigente regula el funcionamiento de estos sistemas, aún persisten vacíos en materia de verificación documental, acceso a la información, trazabilidad de la prueba y control previo al registro de los comparendos en el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT). En este contexto, los artículos 1o, 2o y 3o definen el objeto, el ámbito de aplicación y los principios que orientan la iniciativa, destacando el debido proceso, la legalidad, la transparencia, la publicidad, la seguridad jurídica y el acceso a la información pública como ejes fundamentales de la actuación administrativa. Estos principios desarrollan los artículos 29o y 209o de la Constitución Política y constituyen el marco interpretativo de toda la ley. Los artículos 4º y 5º establecen que ninguna infracción detectada mediante sistemas tecnológicos podrá registrarse en el SIMIT sin que previamente se verifique el cumplimiento de los requisitos técnicos y legales exigidos por la normatividad vigente. Asimismo, garantizan que el ciudadano tenga acceso a la totalidad de los documentos que soportan la actuación administrativa, tales como la	autorización del dispositivo, los certificados de calibración, la certificación metrológica, la ubicación autorizada y la evidencia de la notificación. Con ello se fortalece el derecho de defensa y la contradicción de la prueba, conforme a la jurisprudencia de la Corte Constitucional. Por su parte, los artículos 6º, 7º y 8º buscan asegurar que los sistemas de detección operen bajo condiciones de transparencia y confiabilidad. La exigencia de señalización previa, la regulación del uso de dispositivos móviles y el reconocimiento de un margen técnico de tolerancia en las mediciones responden a criterios ampliamente aceptados en materia de metrología legal y seguridad vial, evitando que errores propios de los instrumentos de medición generen sanciones injustificadas. Los artículos 9º al 15º fortalecen la trazabilidad de la evidencia digital y la calidad de la información incorporada al SIMIT. En ese sentido, se establecen obligaciones relacionadas con la conservación de los registros, la interoperabilidad entre entidades, la validación documental previa al registro de las infracciones, la carga probatoria a cargo de la autoridad de tránsito y la revisión de los registros que no cumplan los requisitos previstos en la ley. Estas medidas buscan incrementar la confiabilidad del sistema, reducir controversias administrativas y garantizar que las actuaciones sancionatorias se fundamenten en pruebas legalmente obtenidas. De igual manera, el proyecto prohíbe que la remuneración de los operadores de sistemas de fotodetección dependa del número de comparendos impuestos o de los recursos recaudados por concepto de multas. Esta disposición pretende eliminar incentivos económicos incompatibles con la finalidad preventiva de los sistemas automáticos, orientando los recursos obtenidos exclusivamente hacia programas de seguridad vial y prevención de la siniestralidad. Finalmente, los artículos 16º y 17º establecen la reglamentación y la vigencia de la ley, otorgando al Gobierno Nacional un término razonable para adoptar las medidas administrativas necesarias para su implementación. En conclusión, el proyecto no limita el uso de los sistemas tecnológicos de control del tránsito ni modifica el régimen sancionatorio vigente. Su propósito es fortalecer la transparencia, la confiabilidad técnica y las garantías del debido proceso, asegurando que la utilización de estas herramientas tecnológicas se desarrolle con estricto respeto por los derechos de los ciudadanos y los principios que orientan la función administrativa. VII. IMPACTO FISCAL. En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, se precisa que el presente proyecto de ley no genera un impacto fiscal directo sobre el Presupuesto General de la Nación. La iniciativa no crea entidades u organismos, no autoriza apropiaciones presupuestales, no establece nuevas obligaciones de gasto público, ni concede beneficios tributarios. Su finalidad consiste en fortalecer las garantías del debido proceso, la seguridad jurídica y el principio de legalidad en la utilización de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, mediante la adopción de reglas que aseguren el cumplimiento
de los requisitos constitucionales, legales y técnicos exigidos para la imposición de sanciones administrativas. Las disposiciones propuestas tienen un carácter eminentemente regulatorio y procedimental, orientado a garantizar que la actuación administrativa en materia sancionatoria se desarrolle con estricto respeto por los derechos fundamentales de los ciudadanos. En consecuencia, su implementación no demanda la creación de nuevas estructuras administrativas ni la asignación de recursos adicionales por parte de la Nación, por cuanto las obligaciones previstas recaen sobre las autoridades competentes en el marco de las funciones que actualmente les atribuye el ordenamiento jurídico. En este sentido, el proyecto resulta compatible con los principios de sostenibilidad fiscal y responsabilidad en el manejo de las finanzas públicas. Además, satisface las exigencias previstas en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, toda vez que no incorpora medidas que impliquen gasto público adicional o beneficios tributarios susceptibles de afectar el Marco Fiscal de Mediano Plazo. La Corte Constitucional ha precisado que el análisis de impacto fiscal previsto en dicha disposición constituye un mecanismo de racionalización de la actividad legislativa, cuyo propósito es brindar información al Congreso sobre las eventuales consecuencias fiscales de las iniciativas legislativas, sin que ello implique una restricción a la potestad de configuración normativa del legislador o un requisito cuya ausencia determine, por sí sola, la inconstitucionalidad de la ley.⁹ VIII. CONFLICTO DE INTERESES En cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 182 de la Constitución Política y 286 y siguientes de la Ley 5 de 1992, modificados por la Ley 2003 de 2019, se considera pertinente efectuar el análisis sobre la eventual configuración de conflictos de intereses en relación con el trámite del presente proyecto de ley. La iniciativa tiene un alcance general, abstracto e impersonal, en tanto su objeto consiste en fortalecer el régimen jurídico aplicable a los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, mediante la adopción de medidas orientadas a garantizar el debido proceso, la seguridad jurídica y la protección de los derechos de los ciudadanos. En consecuencia, sus disposiciones no se dirigen a beneficiar o afectar de manera particular a una persona o grupo específico, sino que establecen reglas de aplicación general para todas las autoridades de tránsito y para los usuarios de las vías en el territorio nacional. No obstante, de conformidad con el régimen constitucional y legal vigente, la determinación sobre la existencia de un eventual conflicto de intereses corresponde a cada uno de los Congresistas, quienes, en ejercicio de su deber constitucional y legal, deberán evaluar de manera individual si concurre un interés particular, actual y directo que pueda influir en su participación dentro del trámite legislativo. En caso de advertirse dicha circunstancia, deberán proceder conforme al régimen ⁹ Corte Constitucional, Sentencia C-238 de 2010, M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.	de impedimentos y recusaciones previsto en la Constitución Política y en la Ley 5 de 1992, modificada por la Ley 2003 de 2019.¹⁰ En ese sentido, los autores del presente proyecto de ley no identifican, de manera objetiva, la existencia de circunstancias que configuren un conflicto de intereses de carácter general para los miembros del Congreso de la República. Sin perjuicio de ello, se deja expresa constancia de que corresponde a cada Senador y Representante a la Cámara valorar, bajo su responsabilidad, la eventual existencia de un interés particular, actual y directo en los términos definidos por la Constitución, la ley y la jurisprudencia constitucional y contencioso administrativo.¹¹ En mérito de las consideraciones anteriormente expuestas, y en ejercicio de la facultad prevista en los artículos 150º, 154º y 155º de la Constitución Política, así como en la Ley 5 de 1992, presentamos a consideración del honorable Congreso de la República el presente Proyecto de Ley "Por medio del cual se modifica el régimen aplicable a los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito y se dictan otras disposiciones", con el propósito de fortalecer las garantías constitucionales del debido proceso, la presunción de inocencia, el derecho de defensa, la seguridad jurídica y la legalidad en la utilización de los sistemas de fotodetección. En consecuencia, solicitamos al honorable Congreso de la República dar el trámite constitucional y legal correspondiente a la presente iniciativa legislativa, por considerar que sus disposiciones contribuyen a la protección de los derechos de los ciudadanos, al fortalecimiento de la seguridad vial y al ejercicio transparente, legítimo y garantista de la potestad sancionadora del Estado. De los Honorables Congresistas,  MARÍA ANGÉLICA GUERRA LÓPEZ Senadora de la República. ¹⁰ Constitución Política de Colombia, artículo 182; Ley 5 de 1992, artículos 286 a 294, modificados por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, "Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992 y se dictan otras disposiciones para fortalecer el régimen de conflicto de intereses de los congresistas" ¹¹ La Corte Constitucional ha señalado que el conflicto de intereses se configura cuando el congresista tiene un interés particular, actual y directo en la decisión que debe adoptar, distinto del interés general inherente al ejercicio de la función legislativa. Véanse, entre otras, las Sentencias C-1040 de 2005, C-337 de 2006, C-047 de 2021 y C-133 de 2022. En el mismo sentido, el Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto No. 2414 de 2019, precisó que corresponde al propio congresista valorar inicialmente la existencia de dicho interés y, de ser el caso, manifestar el respectivo impedimento.

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 28 de julio del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley Acto legislativo
No. 079/26 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por:
S. María Angélica Guerra

SECRETARIO GENERAL

SECCION DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARIA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 28 de Julio de 2026

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.079/26 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LOS REQUISITOS PARA EL REGISTRO Y PUBLICACION DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO DETECTADAS POR SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS, SE ESTABLECEN LAS GARANTÍAS DE LEGALIDAD, TRANSPARENCIA, TRAZABILIDAD Y DEBIDO PROCESO EN LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO DETECTADAS POR SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por la Honorable Senadora MARÍA ANGÉLICA GUERRA LÓPEZ. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SEXTA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 28 DE 2026

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión SEXTA Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

HONORIO MIGUEL HENRÍQUEZ PINEDO
SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
Proyecto: 079/26 Senado
Revisó: Dra. Luciana González

CONTENIDO

Gaceta número 986 - martes, 11 de agosto de 2026

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

Proyecto de Ley número 78 de 2026 Senado, Por medio del cual se adopta el modelo de formación dual en la educación. media, se fortalece la Articulación con el sector productivo y el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), y se dictan otras disposiciones.	1
Proyecto de Ley número 79 de 2026 Senado, por medio de la cual se establecen los requisitos para el registro y publicación de infracciones de tránsito detectadas por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, se establecen las garantías de legalidad, transparencia, trazabilidad y debido proceso en las infracciones de tránsito detectadas por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito y se dictan otras disposiciones.	7