



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° 1011

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

EDICIÓN DE 16 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

PROYECTOS DE LEY NÚMERO 134 DE 2026 SENADO

por medio de la cual se establecen disposiciones para la regulación, operación y control de los sistemas tecnológicos de detección de infracciones de tránsito, y se modifican la Ley 769 de 2002 y la Ley 1843 de 2017.

Bogotá., Julio de 2026

Doctor:

DIEGO ALEJANDRO GONZALEZ

Secretario General

Senado de la República

Asunto. Radicación de proyecto de ley No. 134 de 2026 *Por medio de la cual se establecen disposiciones para la regulación, operación y control de los sistemas tecnológicos de detección de infracciones de tránsito, y se modifican la Ley 769 de 2002 y la Ley 1843 de 2017.*

Respetado Secretario

En virtud de nuestras facultades legales y constitucionales como Senador de la República, y en ejercicio de las atribuciones consagradas en el Artículo 154 de la Constitución de Colombia, así como lo establecido en el Artículo 140 de la Ley 5ª de 1992 y las modificaciones del Artículo 13º de la Ley 974 de 2005, se radica ante la Secretaría General del Honorable Senado de la República el proyecto de ley *“Por medio de la cual se establecen disposiciones para la regulación, operación y control de los sistemas tecnológicos de detección de infracciones de tránsito, y se modifican la Ley 769 de 2002 y la Ley 1843 de 2017.*

está compuesta por:

1. Articulado.
2. Exposición de motivos

Adjunto original y una (1) copia del documento.

Atentamente;

ÓSCAR HERNÁN SÁNCHEZ LEÓN
Senador de la República

Monica Kumbur PR

1. ARTICULADO

Por medio de la cual se establecen disposiciones para la regulación, operación y control de los sistemas tecnológicos de detección de infracciones de tránsito, y se modifican la Ley 769 de 2002 y la Ley 1843 de 2017.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto regular integralmente el uso de tecnologías para la detección, control y gestión de infracciones de tránsito, garantizando la transparencia, legalidad y trazabilidad en el ejercicio de las funciones sancionatorias, así como la identificación plena del conductor infractor.

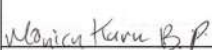
ARTÍCULO 2º. Ámbito de aplicación y principios. Las disposiciones de la presente ley se aplican a todas las autoridades de tránsito del orden nacional, departamental, distrital y municipal, así como a los organismos o entidades públicas que implementen o administren sistemas automáticos, semiautomáticos o cualquier otro medio tecnológico destinado a la detección y gestión de infracciones de tránsito.

La interpretación y aplicación de esta ley se regirá por los principios de legalidad, transparencia, temporalidad, eficiencia, responsabilidad, supremacía del interés general y los principios del régimen de contratación estatal, garantizando que el uso de tecnología en materia de tránsito se oriente a la seguridad vial y la protección de los derechos de los ciudadanos, y no a fines recaudatorios o de lucro particular.

CAPITULO I DEL EJERCICIO EXCLUSIVO DE LA FUNCIÓN SANCIONATORIA Y LA REGULACIÓN DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS DE DETECCIÓN DE INFRACCIONES

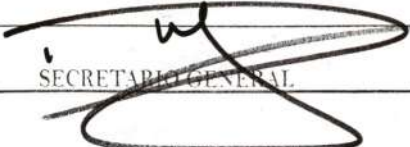
ARTÍCULO 3º. Sustitúyase el artículo 4 de la ley 1843 de 2017, la cual, quedara así:

ARTICULO 4. Exclusividad y delegación controlada de la función sancionatoria. La imposición, validación, notificación y cobro de sanciones por infracciones de tránsito constituyen ejercicio de función administrativa sancionatoria, cuya titularidad corresponde exclusivamente al Estado y deberá ser ejercida por servidores públicos pertenecientes a organismos de tránsito legalmente constituidos, sujetos al control disciplinario, fiscal y administrativo de las autoridades competentes. Solo podrá delegarse el apoyo técnico o logístico en particulares cuando se cumplan los requisitos, límites y condiciones previstos en la presente ley, garantizando en todo caso el control, la supervisión directa, la temporalidad y la no transferencia de la potestad decisoria o sancionatoria a los operadores privados. ARTÍCULO 4°. Adiciónese en el artículo 134A a la ley 769 de 2002, la cual, quedara así: ARTÍCULO 134A°. Limitación a la duración de contratos de operación tecnológica en materia de tránsito. Los contratos, concesiones, alianzas o acuerdos celebrados entre autoridades de tránsito y particulares para la instalación, operación, mantenimiento o gestión de sistemas automáticos, semiautomáticos o cualquier otro medio tecnológico destinado a la detección de infracciones de tránsito no podrán tener una duración superior a diez (10) años, incluidas las prórrogas. De igual forma, no podrán constituirse sociedades de economía mixta con participación mayoritaria de capital privado para el desarrollo de dichas actividades, ni celebrarse contratos que impliquen, directa o indirectamente, la delegación, transferencia o cogestión de funciones sancionatorias o de recaudo propias de la autoridad de tránsito. Los convenios interadministrativos, de cooperación o de interoperabilidad de información con entidades públicas, tales como el SIMIT o el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), no estarán sujetos a esta restricción, siempre que no otorguen facultades sancionatorias ni de recaudo a particulares. ARTÍCULO 5°. Adiciónese en el artículo 134B a la ley 769 de 2002, la cual, quedara así: Artículo 134B. Condiciones y límites para la delegación o apoyo tecnológico en la operación de sistemas automáticos. Cuando las autoridades de tránsito	requieran el apoyo de particulares para el desarrollo de actividades técnicas, logísticas o de soporte relacionadas con los sistemas automáticos, semiautomáticos o demás medios tecnológicos para la detección de infracciones, dicha delegación o contratación deberá sujetarse a los siguientes requisitos: 1. Acto administrativo previo: La contratación o delegación deberá formalizarse mediante acto administrativo motivado, en el cual se identifiquen la necesidad, el alcance, las funciones y la vigencia del contrato. 2. Prohibición de potestades sancionatorias: En ningún caso podrá otorgarse al contratista facultades de decisión, imposición, validación o recaudo de sanciones, las cuales son competencia exclusiva de la autoridad de tránsito. 3. Temporalidad: Los contratos o delegaciones no podrán exceder un término de diez (10) años, sin posibilidad de prórroga, salvo para la liquidación del contrato o cierre de actividades. 4. Control estatal: Todas las actuaciones deberán estar bajo supervisión y control permanente del organismo de tránsito contratante y estarán sujetas a control disciplinario, fiscal y administrativo. 5. Propiedad pública de la información: Los datos, imágenes, registros y sistemas tecnológicos utilizados serán de propiedad exclusiva del Estado. 6. Transparencia en el manejo de recursos: Se prohíbe la creación o utilización de patrimonios autónomos, cuentas fiduciarias u otras estructuras privadas para administrar recursos públicos, salvo las autorizadas por ley. Parágrafo 1: Los convenios interadministrativos o de interoperabilidad de información entre entidades públicas, como los celebrados con el SIMIT o el RUNT, no estarán sujetos a las limitaciones temporales del presente artículo. ARTÍCULO 6°. Modifíquese el parágrafo 5 del artículo 7 de la Ley 769 de 2002, la cual, quedara así: PARÁGRAFO 5o. La contratación con privados para el desarrollo de actividades técnicas, logísticas o de soporte relacionadas con de ayudas tecnológicas por parte de las autoridades de tránsito deberá realizarse conforme las reglas que para tal efecto dicten las normas de contratación estatal. La remuneración a la inversión privada para la instalación y puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones no podrá superar en ningún caso el 10% del recaudo. CAPITULO II
DE LA DETECCIÓN TECNOLÓGICA Y LA VERIFICACIÓN TRANSPARENTE DE INFRACCIONES. ARTÍCULO 7°. Adiciónese un parágrafo al artículo 2° de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así: ARTÍCULO 2°. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN. Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se pretenda instalar, deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual se otorgará de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. <u>PARÁGRAFO 1°. Los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación expedida por el Ministerio de Transporte y la ANSV deberá incluir, entre otros aspectos: a) Condiciones y mecanismos técnicos que garanticen la identificación cierta y verificable del conductor, como requisito fundamental para la validez del proceso sancionatorio y el respeto del debido proceso; b) Establecer las especificaciones técnicas y la frecuencia de calibración de los equipos de detección, garantizando su operación segura, su correspondencia con las condiciones de la vía y sus criterios de exactitud dentro de los parámetros definidos. c) La definición de niveles mínimos de precisión y márgenes de error admisibles para los dispositivos, de manera que no podrán imponerse sanciones cuando la medición registrada se encuentre dentro del margen de error certificado, garantizando así la validez técnica y jurídica de la detección.</u> PARÁGRAFO 2°. Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento. PARÁGRAFO 3°. Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la	detección de infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte, (i) en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, (ii) en las estaciones o (iii) a bordo de la flota vehicular de los sistemas de transporte público, sin que se requiera autorización por parte del Gobierno Nacional. Estos sistemas se orientarán exclusivamente a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público, y en todo caso se deberán señalar las zonas vigiladas. Los recursos que se obtengan por la imposición de sanciones por parte de las autoridades de tránsito por circular sin autorización por los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público se podrán destinar en un porcentaje hacia el recaudo total correspondiente a la entidad territorial, para financiar la operación del respectivo sistema de transporte público. ARTÍCULO 8°. Modifíquese el artículo 135° de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: ARTÍCULO 135. PROCEDIMIENTO. Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo: Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo. Para el servicio además se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia. La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se negara a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono, si lo tuviere. No obstante, las autoridades competentes podrán contratar <u>servicios de apoyo técnico o logístico para el</u> uso de medios tecnológicos destinados que permitan

evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. <u>En ningún caso estos servicios implicarán la delegación de funciones sancionatorias, la validación de comparendos ni la participación del contratista en el recaudo de las multas.</u> <u>Cuando mediante el uso de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito se obtenga evidencia de una posible infracción, solo podrá imponerse sanción si se logra la identificación plena y verificable del conductor responsable. Si esta no se acredita, la autoridad deberá abstenerse de iniciar o continuar el procedimiento sancionatorio.</u> En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al conductor o propietario, quien estará obligado al pago de la multa. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia. El Ministerio de Transporte determinará las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. En este se indicará al conductor que tendrá derecho a nombrar un apoderado si así lo desea y que en la audiencia, para la que se le cite, se decretarán o practicarán las pruebas que solicite. El comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección del inculpaado o del testigo que lo haya suscrito por este. PARÁGRAFO 1o. La autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad que aquella encargue para su recaudo, dentro de las doce (12) horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta. Cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio. PARÁGRAFO 2o. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el cobro de las multas.	ARTÍCULO 9°. Modifíquese el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así: ARTÍCULO 8°. Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación: El envío se hará por correo certificado y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo. Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción y <u>la plena identificación del infractor</u> con ayudas tecnológicas, se le enviará al propietario <u>o conductor</u> del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito. PARÁGRAFO 1°. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el recaudo y cobro de las multas. PARÁGRAFO 2°. Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso. La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información:
a) Dirección de notificación; b) Número telefónico de contacto; c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte. <u>PARÁGRAFO 3°. Cuando las imágenes, registros o evidencias obtenidas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos no permitan establecer con certeza la comisión de la infracción debido a la coexistencia, superposición o interferencia de vehículos u otros actores viales, o cuando el material capturado admita más de una interpretación razonable, no procederá la imposición del comparendo previsto en el artículo 129 de la Ley 769 de 2002. En los casos en que, pese a ello, la autoridad de tránsito imponga el comparendo y el presunto infractor formule descargos o recurso, deberá aplicarse el principio de in dubio pro administrado, resolviendo toda duda en favor del ciudadano y garantizando la presunción de inocencia durante el procedimiento sancionatorio.</u> CAPITULO III OTRAS DISPOSICIONES Artículo 10. Régimen de transición.El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) deberán expedir, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, la reglamentación que establezca los nuevos criterios técnicos, operativos y de control aplicables a la instalación, calibración, funcionamiento y autorización de los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito. A partir de la expedición de dicha reglamentación, las autoridades territoriales y los operadores de sistemas de detección dispondrán de un plazo máximo de un (1) año para adecuar integralmente sus equipos, contratos, procedimientos y plataformas a las nuevas disposiciones. Vencido este plazo sin que se acredite el cumplimiento de los nuevos requisitos técnicos o jurídicos, las autorizaciones otorgadas quedarán sin efecto de pleno derecho, y los sistemas correspondientes deberán ser suspendidos hasta tanto obtengan nueva certificación de la ANSV.	Durante el periodo de transición, las autoridades de tránsito deberán abstenerse de suscribir nuevos contratos o concesiones que otorguen a particulares la administración o recaudo de sanciones, salvo aquellos estrictamente necesarios para el soporte técnico o logístico de los sistemas ya autorizados. En todo caso, el Ministerio de Transporte y la ANSV deberán publicar en sus portales institucionales el listado actualizado de los sistemas habilitados, su ubicación, fecha de autorización y estado de cumplimiento, para garantizar la transparencia y el control ciudadano. Artículo 11. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.  ÓSCAR HERNÁN SÁNCHEZ LEÓN Senador de la República 

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 29 de Julio del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley X Acto legislativo _____
No. 134 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por: _____


SECRETARÍA GENERAL

I. OBJETO

El presente proyecto de ley tiene por objeto establecer un marco normativo claro para la regulación, operación y control de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos destinados a la detección de infracciones de tránsito. Con ello se busca garantizar que estos sistemas funcionen bajo criterios de legalidad, precisión técnica, transparencia y control público, asegurando la plena identificación del conductor responsable y la validez de las mediciones utilizadas para la imposición de sanciones.

Asimismo, el proyecto plantea soluciones concretas a las deficiencias del régimen vigente, tales como la limitación de la duración de contratos y concesiones, la prohibición de delegación de funciones sancionatorias a particulares, la exigencia de calibración periódica de los dispositivos. Estas medidas permitirán recuperar la confianza ciudadana, fortalecer la vigilancia estatal y proteger el derecho al debido proceso.

II. ASPECTOS GENERALES

El proyecto consta de 11 artículos incluido la vigencia, el artículo 1 establece el objeto de la presente ley, el artículo segundo determina el ámbito de aplicación y los principios rectores, disponiendo que la ley se aplica a todas las autoridades de tránsito del orden nacional, departamental, distrital y municipal. Introduce los principios de legalidad, transparencia, control estatal, temporalidad, eficiencia y supremacía del interés general, orientando el uso de la tecnología hacia la seguridad vial y no hacia fines recaudatorios.

El artículo tercero sustituye el artículo 4° de la Ley 1843 de 2017, precisando que la imposición, validación, notificación y cobro de sanciones constituyen funciones administrativas exclusivas del Estado; Por tanto, se autoriza únicamente la delegación de apoyos técnicos o logísticos, bajo control directo y sin transferir potestades sancionatorias a particulares.

El artículo cuarto adiciona el artículo 134A a la Ley 769 de 2002, estableciendo que los contratos o concesiones celebrados entre autoridades de tránsito y particulares para la instalación, operación o gestión de sistemas tecnológicos no podrán exceder diez (10) años, incluidas las prórrogas. A su vez, prohíbe expresamente la creación de sociedades de economía mixta con participación mayoritaria de capital privado destinadas a estas actividades, garantizando la preeminencia del interés público y la temporalidad de los contratos.

El artículo quinto adiciona el artículo 134B a la Ley 769 de 2002, definiendo los requisitos y límites para la delegación o contratación con particulares. Se exige acto administrativo motivado, se prohíben potestades decisorias o sancionatorias, se establece control estatal permanente, propiedad pública de los datos e información, y se impide el manejo de recursos públicos mediante patrimonios autónomos.

El artículo sexto modifica el párrafo 5° del artículo 7° de la Ley 769 de 2002, disponiendo que la contratación con privados se limitará exclusivamente a actividades técnicas, logísticas o de soporte.

El artículo séptimo adiciona un parágrafo al artículo 2º de la Ley 1843 de 2017, disponiendo que los criterios técnicos para la instalación y operación de los sistemas deberán garantizar, entre otros aspectos, la identificación cierta y verificable del conductor, la calibración periódica de los dispositivos y la definición de márgenes de precisión y error admisibles.

El artículo octavo modifica el artículo 135 de la Ley 769 de 2002, actualizando el procedimiento para la imposición de comparendos. Establece que solo podrá imponerse sanción cuando exista plena identificación del conductor.

El artículo noveno modifica el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, ampliando las reglas de notificación y reforzando las garantías procesales. Se incorpora la obligación de aplicar el principio de *in dubio pro administrado* en los casos donde la evidencia tecnológica admita más de una interpretación razonable, preservando así la presunción de inocencia del ciudadano.

El artículo décimo establece el régimen de transición, otorgando seis (6) meses al Ministerio de Transporte y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para expedir la nueva reglamentación técnica, y un (1) año adicional para la adecuación de los sistemas actualmente operativos. Vencido este término, las autorizaciones que no

cumplan con los nuevos criterios perderán su validez, garantizando la depuración progresiva y la transparencia del sistema.

El artículo undécimo fija la vigencia de la ley y dispone la derogatoria de las normas que le sean contrarias.

III. NECESIDAD DEL PROYECTO

I. Necesidad de reglamentar y limitar los tipos de contratación en los sistemas de detección y autodetección de infracciones

Durante más de una década, el país ha sido testigo de un proceso de privatización encubierta de la función sancionatoria en materia de tránsito, derivada de la falta de claridad normativa sobre los alcances de la delegación y la forma de vinculación de los operadores privados encargados de los sistemas automáticos o semiautomáticos para la detección de infracciones de tránsito. Ante la ausencia de una reglamentación clara múltiples entidades territoriales han celebrado contratos de concesión, asociaciones público-privadas y convenios de cooperación con particulares, en los cuales, de facto, se transfiere parte del poder sancionador del Estado. Esto ha generado conflictos de legalidad, cuestionamientos judiciales, pérdida de legitimidad institucional y afectación de los derechos ciudadanos al debido proceso y a la presunción de inocencia

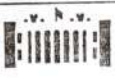
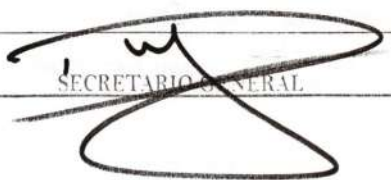
El problema central radica en que, aunque la Ley 1843 de 2017 introdujo disposiciones sobre el uso de medios tecnológicos para la detección de infracciones, omitió establecer un régimen contractual unificado y restrictivo que precisara qué funciones pueden o no delegarse, bajo qué modalidades contractuales, por cuánto tiempo y con qué mecanismos de control estatal. En consecuencia, la implementación de los sistemas de fotodetección ha derivado en una dispersión de modelos de contratación, que varían según cada municipio o departamento, sin criterios uniformes de transparencia, duración ni proporcionalidad económica. Todo esto ha generado una serie de distorsiones institucionales que decantan en la pérdida de legitimidad del aparato sancionador.

La primera fuente de distorsión institucional es la falta de una definición clara sobre el límite entre el apoyo técnico y la delegación de la función sancionadora. En muchos municipios, los contratos suscritos con operadores privados incluyen actividades de validación, notificación y cobro de infracciones, lo que equivale a una transferencia material de la potestad sancionatoria, contraria a la Constitución.

y al principio de legalidad administrativa (artículo 6 y 121 de la Constitución Política). La jurisprudencia ha reiterado que la imposición de sanciones es una manifestación exclusiva de la soberanía estatal, indelegable a particulares, incluso bajo modalidades de concesión o asociación, ejemplo de ello la sentencia C-530 de 2003 se manifestó que “la potestad sancionadora de la administración (...) no es producto del imperio del Estado sin más, sino (...) debe estar dentro de la legalidad” . Sin embargo, la regulación no precisaba con suficiente detalle los contratos que debían celebrarse (concesión, asociación públicoprivada, convenio de colaboración, etc.), ni distinguía claramente cuándo la vinculación privada pasaba de soporte técnico a ejercicio de función decisoria. No obstante, la falta de regulación expresa ha permitido interpretaciones amplias en la práctica contractual, ejemplo el Consejo de Estado señaló en su Concepto 2433 de 2020 que el artículo 7 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) permitía delegar “el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas” Este marco generó zonas grises sobre si los particulares podían asumir funciones materialmente sancionatorias o decisorias, más allá de un mero apoyo técnico. La consecuencia de esta ambigüedad ha sido que Empresas privadas han asumido tareas de revisión y confirmación de infracciones, lo que supone un ejercicio de autoridad administrativa sin el control disciplinario ni fiscal que corresponde a los servidores públicos. La Corte Constitucional, en sentencias como la C-530 de 2003 y la C-818 de 2011, ha señalado que el ejercicio de potestades sancionadoras requiere garantías de imparcialidad y sujeción a la ley que no pueden trasladarse a un agente económico cuya finalidad es el lucro. Sin una delimitación normativa clara, la función sancionadora se contamina con intereses privados, debilitando la confianza ciudadana y abriendo espacio a la discrecionalidad arbitraria. El segundo problema estructural es la duración indefinida o desproporcionada de los contratos de operación tecnológica. En la práctica, se han celebrado concesiones de hasta veinte años, bajo esquemas de participación en el recaudo que garantizan retornos excesivos a los contratistas. Este modelo de incentivos genera un conflicto de interés directo: mientras mayor sea el número de sanciones registradas, mayor es la ganancia del operador. Se ha configurado así un sistema que privilegia el recaudo sobre la seguridad vial, pervirtiendo el objetivo preventivo de las fotodetecciones.	El carácter temporal de los contratos públicos busca precisamente evitar la apropiación privada de funciones permanentes del Estado. Sin embargo, la falta de límites legales claros ha permitido la perpetuación de relaciones contractuales que se renuevan automáticamente, consolidando monopolios tecnológicos locales. Este fenómeno contraviene el principio de temporalidad administrativa y vulnera el artículo 355 de la Constitución, que prohíbe la destinación de recursos públicos a fines lucrativos sin control del Estado. Además, la extensión excesiva de los contratos reduce la capacidad de los municipios para renegociar condiciones, incorporar innovaciones tecnológicas o reasumir directamente la gestión de sus sistemas de tránsito. En algunos casos, la duración contractual ha superado los periodos de administración local, generando un desbalance de poder en el que los operadores privados condicionan las decisiones técnicas y financieras de las autoridades de tránsito. La evidencia de la forma de vinculación para la instalación de dispositivos para la autodetección de infracciones en ciudades como Valledupar, Bucaramanga, Cali y Sincelejo demuestra que, bajo estos modelos, los operadores privados perciben ingresos recurrentes que no guardan relación con los costos de instalación ni mantenimiento de los equipos, configurando un beneficio económico desproporcionado frente a la inversión real. La ausencia de un tope de remuneración legal y de un límite temporal uniforme propicia la captura de rentas públicas y distorsiona los incentivos institucionales. Un tercer aspecto crítico es la tendencia a constituir sociedades de economía mixta o empresas de participación público-privada para operar los sistemas de fotodetección. Si bien este esquema se presenta como una alternativa de gestión eficiente, en la práctica ha servido para eludir los controles propios de la contratación estatal y mantener una posición dominante de los inversionistas privados. En varias entidades territoriales, la participación estatal es minoritaria, lo que implica que las decisiones estratégicas entre las que se incluyen las relacionadas con la imposición, verificación y el cobro de multas, quedan sujetas al interés económico de la mayoría privada. Este modelo vulnera el artículo 210 de la Constitución, según el cual estas entidades deben actuar bajo el control del Estado y no pueden ejercer funciones públicas sin sujeción a la ley. También contraviene la Ley 489 de 1998, que dispone que las empresas mixtas solo
pueden ejercer funciones administrativas cuando el Estado mantiene la mayoría del capital y el control decisorio. El riesgo institucional no es teórico. En municipios como Valledupar y Floridablanca, la participación mayoritaria privada en empresas mixtas ha llevado a la pérdida de control sobre la información, los equipos y los ingresos derivados de las sanciones. En estos casos, los municipios se ven reducidos a un papel simbólico dentro de estructuras corporativas que manejan recursos públicos. Es por ello que, el principio de autonomía territorial no puede interpretarse como licencia para desdibujar la titularidad estatal de la función sancionadora. Los municipios ejercen funciones delegadas del Estado en materia de tránsito y deben garantizar que toda actuación administrativa preserve el interés público. La creación de empresas mixtas con mayoría de capital privado desnaturaliza ese mandato y genera un conflicto directo con el régimen municipal previsto en la Ley 136 de 1994, que reserva al alcalde y a las autoridades locales la dirección de la administración y la ejecución de las políticas públicas. En suma, la dispersión de modelos contractuales, la ambigüedad sobre los límites de la delegación, la extensión indebida de los contratos y la privatización encubierta de la función sancionatoria configuran un escenario que exige una intervención legislativa urgente. La regulación debe establecer con precisión: • Los tipos de contratos permitidos, diferenciando entre soporte técnico y ejercicio de autoridad. • El tiempo máximo de duración, evitando concesiones indefinidas y prórrogas automáticas. • La prohibición de participación mayoritaria privada en empresas mixtas encargadas de funciones de control o sanción. • Los mecanismos de supervisión y auditoría estatal para garantizar la transparencia y la rendición de cuentas. La seguridad vial y la legitimidad del Estado de Derecho dependen de que el ejercicio de la potestad sancionadora sea controlado por servidores públicos sometidos a responsabilidad disciplinaria y fiscal. La experiencia de los últimos años demuestra que la desregulación contractual ha favorecido intereses privados en detrimento del principio de legalidad. 2. Identificación plena del Conductor y garantía del debido proceso en materia sancionatoria de tránsito.	La obligación de que la persona sancionada por una infracción de tránsito sea efectivamente la persona que cometió la falta, así parezca evidente, constituye un presupuesto esencial para la validez del acto sancionador administrativo, puesto que sin ella se contrarían directamente los principios de personalidad de la sanción, imputabilidad individual, debido proceso y legalidad. En el contexto de los sistemas automáticos y semiautomáticos de detección de infracciones (cámaras, radares, dispositivos tecnológicos), esta exigencia adquiere mayor relevancia, pues la tecnología registra principalmente vehículos, no necesariamente conductores, lo que crea un riesgo institucional de que la sanción recaiga sin una identificación suficiente del sujeto sancionado. Desde la Constitución Política de Colombia, el artículo 29 garantiza que «toda persona tiene derecho a un debido proceso»; ello implica, entre otros, que el infractor sea informado de los hechos que se le imputan, tenga oportunidad de defensa, sea oído y que la decisión sancionadora esté fundada en pruebas idóneas, pertinentes y suficientes. En el ámbito sancionador administrativo, la jurisprudencia de la Corte Constitucional de Colombia ha reiterado que la potestad sancionadora aunque manifiesta en normas de tránsito de carácter administrativo debe ejercerse con base en los principios del Estado de Derecho, incluido el principio de legalidad y la responsabilidad personal (Corte Constitucional, Sent. C-530 de 2003; Sent. C-038 de 2020). La legitimidad del ejercicio sancionatorio en tránsito exige que la autoridad acredite, con prueba idónea y suficiente, que la persona a sancionar es efectivamente quien condujo el vehículo al momento de la infracción. Esta exigencia no es accesorio: constituye una condición de validez del acto sancionador porque enlaza con la imputación personal, el principio de legalidad y el debido proceso del artículo 29 de la Constitución. En el contexto de detecciones automatizadas, el estándar probatorio debe orientarse a individualizar al conductor antes de concluir el procedimiento con una decisión sancionatoria, so pena de convertir la tecnología en una presunción de autoría que el orden constitucional no avala. La Corte Constitucional lo ha precisado de forma expresa: la actuación solo puede culminarse cuando la administración ha agotado todos los medios para hacer comparecer al citado y, además, “la sanción sólo puede imponerse cuando aparezca plenamente comprobado que el citado es el infractor”.

Este condicionamiento jurisprudencial impone la carga probatoria sobre la autoridad administrativa la que tiene la obligación de identificar al infractor, garantizar su comparecencia y soportar la decisión en prueba suficiente sobre su autoría; no le está permitido sustituir esa identificación por una presunción derivada de la mera titularidad del vehículo. La consecuencia práctica es clara: cuando el propietario no coincide con el conductor, la citación al primero no implica su vinculación automática como infractor, y la administración debe perseverar en la individualización del verdadero conductor hasta agotar los medios razonables de notificación y comparecencia. Esta regla se reforzó con la C 038 de 2020, en la cual, la corte al resolver la acción contra el parágrafo 1º del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, concluyó que el esquema de "solidaridad automática" con el propietario sin acreditar la individualización del conductor vulneraba el artículo 29 constitucional porque relevaba indebidamente a la administración de su deber probatorio mínimo. Por ello declaró inexecutable dicho parágrafo, zanjando que no basta la lectura de placa ni la condición de dueño para imponer la sanción: es necesario vincular e identificar al infractor real y permitirle ejercer defensa. La Corte ha sido consistente en preservar esta arquitectura de garantías. En sentencia C-321 de 2022 precisó que, si bien los propietarios conservan ciertos deberes (p. ej., mantener condiciones legales del vehículo y atender requerimientos), ello no crea una responsabilidad solidaria automática por las infracciones cometidas por terceros ni habilita a la autoridad para prescindir de la individualización del conductor, lo que confirma que la carga de probar quién condujo permanece en cabeza de la administración. La línea contencioso-administrativa también recoge este entendimiento: al compilar el régimen aplicable del Código de Tránsito, la Sala de Consulta del Consejo de Estado en concepto C.E. 2433 de 2020 recuerda que las multas no pueden imponerse a persona distinta de quien cometió la infracción y que las ayudas tecnológicas son prueba válida en la medida en que permitan la identificación del vehículo o del conductor, de donde se desprende que, si no se logra la individualización del autor, la autoridad debe agotar diligencias y no puede sustituir esa carga por una derivación automática contra el propietario.	En suma, la exigencia de identificación plena del conductor y la carga probatoria estatal no son deducciones abiertas, sino exigencias positivas emanadas de la jurisprudencia constitucional: (i) no se puede culminar la actuación sancionatoria sin agotar medios para hacer comparecer al presunto infractor, (ii) no procede sanción sin probar plenamente que el citado es el autor de la conducta, y (iii) la responsabilidad del propietario no opera como atajo probatorio que releve a la administración de su deber de individualización. Solo bajo estas condiciones la sanción en tránsito satisface el debido proceso y la legalidad material en un sistema que, por apoyarse en tecnologías de captación vehicular, exige mayores cautelas para no convertir la evidencia instrumental en una presunción inconstitucional de autoría. 3. Margen de error en la medición y calibración de dispositivos. La instalación y operación de dispositivos automáticos de detección de velocidad cámaras, radares o equipos vinculados al sistema de foto detección representa un avance importante para la seguridad vial. Sin embargo, cuando estos equipos no cuentan con un margen de apreciación razonable y públicamente establecido, ni con una frecuencia de calibración verificada, se abren brechas importantes de injusticia procesal, debilidad de la prueba y vulneración del principio de legalidad. En Bogotá, la propia Secretaría Distrital de Movilidad confirmó, mediante documentos públicos, que los equipos de fotodetección operan con un Error Máximo Permitido (EMP) de ± 5 km/h, según la tabla 4 de la Norma Técnica Colombiana (NTC) aplicable. En los avisos No. 6 y 8 de abril y mayo de 2025, la entidad informó que "el error máximo permitido se encuentra conforme a la tabla No. 4 de la NTC, equivalente a ± 5 km/h" (Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, 2025a; 2025b). Esta manifestación oficial deja claro que el propio Estado reconoce un rango de incertidumbre en las mediciones. Esa admisión, aunque demuestra cierta transparencia, también revela que sin una regulación normativa clara sobre el margen máximo aceptable, sobre la frecuencia de verificación y sobre la publicación del certificado de calibración, se pierde la garantía de que la medición represente fielmente la realidad del vehículo infractor. En términos jurídicos, ese margen de error debe traducirse en un margen de apreciación sancionatoria: es decir, un espacio razonable dentro del cual la administración se abstiene de imponer sanción cuando la medición se ubica
dentro de la tolerancia reconocida. La razón de esta previsión es sencilla y profundamente constitucional: sin margen de apreciación, un ciudadano podría ser sancionado por una velocidad que se encuentra dentro del rango de error admitido por el propio Estado, lo que equivaldría a una apreciación injusta del hecho sancionable. Así, la calibración y la claridad sobre el EMP se convierten en garantías del debido proceso (artículo 29 CP) y de la seguridad jurídica. La discusión no es meramente técnica. La prensa nacional ha documentado que una proporción significativa de comparendos electrónicos se concentra en velocidades apenas superiores al límite permitido —por ejemplo, entre 51 y 55 km/h en zonas de 50 km/h— (Infobae, 2023; El Tiempo, 2023). Esa coincidencia estadística sugiere que los valores sancionados se ubican justamente en el rango del error reconocido por la calibración de los equipos. En tales condiciones, la ausencia de una regulación explícita sobre la aplicación del margen y la frecuencia de calibración puede dar lugar a sanciones carentes de proporcionalidad y a una pérdida de confianza ciudadana en la legitimidad del sistema de control. Desde el punto de vista técnico, la calibración es el procedimiento que determina si el instrumento de medición conserva su exactitud respecto a un patrón nacional o internacional. En Colombia, esa función recae en laboratorios acreditados ante el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) y bajo la supervisión del Instituto Nacional de Metrología (INM), que establece los intervalos de recalibración recomendados. El INM señala que los instrumentos sujetos a metrología legal deben tener verificaciones periódicas y recalibraciones después de cada traslado, reparación o actualización de software (INM, s. f.). Sin embargo, la normativa de tránsito no establece una frecuencia mínima uniforme, lo que deja a discreción del operador o de la autoridad local la decisión de cuándo y cómo calibrar. Esta ausencia de uniformidad afecta la validez jurídica de las mediciones. Un equipo que no ha sido recalibrado dentro del intervalo recomendado por la metrología puede arrojar resultados fuera de su incertidumbre certificada, comprometiendo la exactitud y, por tanto, la idoneidad de la prueba sancionatoria. En esos casos, la sanción derivada de un dispositivo vencido o sin trazabilidad técnica es jurídicamente cuestionable: no cumple con el estándar probatorio exigido por la Corte Constitucional, que ha establecido que la administración tiene	un "deber probatorio mínimo" en toda actuación sancionadora (Corte Constitucional, 2020). Por otro lado, la experiencia internacional indica que la fijación de intervalos de calibración regulares y verificables aumenta la seguridad jurídica y reduce la litigiosidad. En la Unión Europea, por ejemplo, las normas EN ISO/IEC 17025 establecen la trazabilidad metrológica anual de los equipos de control de velocidad, y los Estados publican las fechas de verificación en registros públicos. Adoptar un esquema semejante en Colombia —con un intervalo mínimo legal y la publicación obligatoria del certificado— fortalecería la confianza ciudadana y la transparencia. De manera complementaria, la publicidad activa de los certificados de calibración es parte del control social. La autoridad debería poner a disposición de la ciudadanía los datos esenciales: número de serie del equipo, fecha de calibración, laboratorio acreditado, margen de error y fecha de vencimiento. La falta de esta información no solo afecta el derecho de defensa del ciudadano, sino que mina la percepción de imparcialidad del sistema. Cuando el ciudadano puede verificar que el equipo que lo sancionó fue calibrado hace pocos meses, y que el margen de error declarado fue razonable, la sanción se percibe como legítima y justa. En conclusión, la adopción de dispositivos automáticos de control de velocidad pone al Estado ante la doble responsabilidad de (i) mejorar la seguridad vial y (ii) respetar los derechos y garantías del ciudadano. Para conciliar ambas responsabilidades, es imperativo que la calibración técnica de los equipos sea exigida legalmente tanto en cuanto al margen de error declarado como al intervalo de verificación y que la administración publique los certificados, márgenes y fechas de revisión, de modo que la sanción sea técnica, legítima y ajustada al principio del debido proceso. De no incorporarse estas exigencias, el sistema de fotomultas corre el riesgo de convertirse en un instrumento de recaudación automática sin control metrológico, lo que socavaría tanto su eficacia preventiva como su aceptación social. IV. FUNDAMENTOS JURIDICOS CONSTITUCIONALES

Artículo 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares. Artículo 6. Los particulares sólo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución y las leyes. Los servidores públicos lo son por la misma causa y por omisión o exlimitación en el ejercicio de sus funciones. Artículo 29. El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas. Nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio. En materia penal, la ley permisiva o favorable, aun cuando sea posterior, se aplicará de preferencia a la restrictiva o desfavorable. Toda persona se presume inocente mientras no se la haya declarado judicialmente culpable. Quien sea sindicado tiene derecho a la defensa y a la asistencia de un abogado escogido por él, o de oficio, durante la investigación y el juzgamiento; a un debido proceso público sin dilaciones injustificadas; a presentar pruebas y a controvertirlas que se alleguen en su contra; a impugnar la sentencia condenatoria, y a no ser juzgado dos veces por el mismo hecho. Es nula, de pleno derecho, la prueba obtenida con violación del debido proceso. Artículo 33. Nadie podrá ser obligado a declarar contra si mismo o contra su cónyuge, compañero permanente o parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil. Artículo 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:	1. Interpretar, reformar y derogar las leyes. LEGAL LEY 769 DE 2002 Artículo 135. Procedimiento. Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo: Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo. Para el servicio además se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia. La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se negara a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono, si lo tuviere. No obstante lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia. El Ministerio de Transporte determinará las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. En este se indicará al conductor que tendrá derecho a nombrar un apoderado si así lo desea y que en la audiencia, para la que se le cite, se decretarán o practicarán las
pruebas que solicite. El comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección del inculpaado o del testigo que lo haya suscrito por este. Parágrafo 1°. La autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad que aquella encargue para su recaudo, dentro de las doce (12) horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta. Cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio. Parágrafo 2°. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el cobro de las multas. LEY 1843 DE 2017 Artículo 1o. Objeto. La presente ley tiene por objeto regular la instalación, adecuada señalización, puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones. Se entenderá por sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos a todas las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, de que trata el parágrafo 2o del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre. JURISPRUDENCIALES SENTENCIA C 038 DE 2020 En suma, aunque tanto en el derecho privado, como en el derecho público se establezcan formas de responsabilidad solidaria frente a obligaciones de resarcir perjuicios, a la luz de la jurisprudencia constitucional, la solidaridad pasiva en materia sancionatoria resulta inconstitucional si conduce a que la sanción recaiga sobre una persona diferente a quien realizó personalmente el acto reprochado. Por lo tanto, de acuerdo con la jurisprudencia, la constitucionalidad de la solidaridad en materia sancionatoria exige el respeto de las siguientes condiciones: (i) los sujetos obligados solidariamente deben ser vinculados al	<i>procedimiento administrativo en el que se determinará la responsabilidad y se impondrá la sanción, para que ejerzan su derecho constitucional a la defensa. Por lo tanto, la sanción no puede ser automática o de plano; (ii) la infracción debe ser personalmente imputable a cada obligado solidariamente, lo que implica que la solidaridad en materia de sanciones administrativas, no permite una forma de responsabilidad por el hecho ajeno y (iii) la infracción debe haber sido cometida de manera culpable por cada uno de los obligados solidariamente, considerando que aunque excepcionalmente es admisible la responsabilidad objetiva, la jurisprudencia constitucional ha exigido siempre responsabilidad por culpa en estos casos, como una manera de mitigar la solidaridad legal.</i> <i>La norma bajo control es abierta y no determina los elementos mínimos de la tipificación del comportamiento, en particular, no es posible identificar, de manera objetiva, a partir de la lectura sistemática del Código Nacional de Tránsito, cuáles de las infracciones tipificadas se predicen del conductor del vehículo y cuáles de ellas, al tratarse de obligaciones no exigibles del acto mismo de la conducción, son legalmente imputables al propietario; (ii) la norma tampoco determina la imputabilidad y culpabilidad respecto del comportamiento y, por el contrario, establece, sin la certeza propia de las normas sancionatorias, que existe solidaridad del propietario del vehículo, por las infracciones de tránsito; (iii) no establece, igualmente, respecto de qué tipo de sanción de las previstas en el Código Nacional de Tránsito se predica la solidaridad en cuestión y no precisa la extensión de la solidaridad, en cuanto a los elementos patrimoniales y no patrimoniales de las sanciones; (iv) existe reserva de ley en la tipificación de los comportamientos, en virtud del principio democrático, razón por la cual, no le correspondería a la Corte Constitucional subsanar los vacíos puestos de presente y arrogarse la competencia de definir todos los elementos anteriormente mencionados respecto de la responsabilidad sancionatoria en cuestión, al tratarse de una clara definición de la política punitiva del Estado.</i> <i>En virtud de ello, (v) es al Congreso de la República, en desarrollo de sus funciones propias, a quien le corresponde definir de manera precisa y suficiente, los elementos de la responsabilidad sancionatoria, mucho más, cuando pretende introducir en la materia, una forma de responsabilidad solidaria la que, de acuerdo con la jurisprudencia constitucional, debe garantizar el respeto pleno del derecho de defensa, ajustarse al principio constitucional de imputabilidad personal, según el cual, en materia de sanciones, nadie puede responder por la infracción cometida por otro y, la responsabilidad objetiva es incompatible con la solidaridad sancionatoria.</i>

SENTENCIA C 321 DE 2022 La Corte señaló que la disposición objeto de análisis se encontraba conforme al derecho a la presunción de inocencia, porque la sanción al propietario no podrá imponerse de manera automática y por el sólo hecho de que se hubiese expedido un comparendo, sino que, la responsabilidad del propietario deberá probarse y establecerse al interior de un proceso administrativo contravencional, al que debe ser vinculado el propietario y que debe surtir en cumplimiento de las garantías propias del debido proceso. Asimismo, indicó que la disposición se encontraba conforme al principio de responsabilidad personal porque la causa de la posible sanción es una omisión imputable al propietario del vehículo que es que este incumpla, de manera culpable, con la obligación de velar porque el vehículo de su propiedad circule conforme a las condiciones previstas en los literales a, b, c, d, y e de la disposición. Es posible sancionar al propietario por no velar porque el vehículo de su propiedad circule conforme a las normas más básicas de tránsito, en cualquier caso, como se advirtió anteriormente, la responsabilidad del propietario deberá establecerse al interior de un proceso administrativo contravencional de tránsito, que deberá adelantarse garantizando derechos de audiencia, defensa, contradicción y, en general, las garantías propias del derecho fundamental al debido proceso. VI.IMPACTO FISCAL Este proyecto no genera ningún impacto fiscal que suponga una modificación específica o puntual en el marco presupuestal, por lo que no exige un gasto adicional del Estado, ni cambios en las rentas nacionales del Presupuesto General de la Nación. VII. CONFLICTO DE INTERÉS Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual "El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo con el artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congreso pueda encontrar".	A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función Congressional, entre ellas la legislativa. "Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así: (...) a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado. b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión. c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil. Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias: a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores. b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro. c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente. d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual. e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.
f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...)" De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos. VIII. CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA Por las razones antes expuestas, dejamos a consideración del honorable Senado de la Republica, el texto de este proyecto de ley orgánica "Por medio del cual se modifica la ley 5 de 1992 y se modifica la participación ciudadana en el estudio de los proyectos de ley, audiencias públicas y se dictan otras disposiciones De los honorables congresistas;  ÓSCAR HERNÁN SÁNCHEZ LEÓN Senador de la República 	 SENADO DE LA REPÚBLICA SECRETARÍA GENERAL EL día 29 de Julio del año 2026 Ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley ☒ Acto legislativo No. 134 Con su correspondiente Exposición de Motivos, suscrito Por: Hs Oscar Sanchez León  SECRETARIO GENERAL

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 29 de Julio de 2026

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.134/26 Senado “POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN DISPOSICIONES PARA LA REGULACIÓN, OPERACIÓN Y CONTROL DE LOS SISTEMAS TECNOLÓGICOS DE DETECCIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO, Y SE MODIFICAN LA LEY 769 DE 2002 Y LA LEY 1843 DE 2017”, 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 el Honorable Senador OSCAR HERNAN SÁNCHEZ LEÓN; y la Honorable Representante MÓNICA KARINA BOCANEGRA. 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.



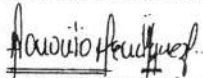
DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 29 DE 2026

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

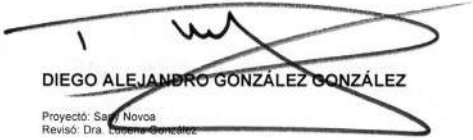
CÚMPLASE

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: SGP Novoa
Revisó: Dra. Luciana González

PROYECTO DE LEY NÚMERO 135 DE 2026 SENADO

por la cual se modifica la Ley 1328 de 2009, se prohíben las prácticas comerciales abusivas, las modificaciones unilaterales y las renovaciones automáticas lesivas en el sector financiero, y se dictan otras disposiciones.

Bogotá.,Julio de 2026

Doctor:
DIEGO ALEJANDRO GONZALEZ
Secretario General
Senado de la República

Asunto. Radicación de proyecto de ley No. 135 de 2026 “Por la cual se modifica la Ley 1328 de 2009, se prohíben las prácticas comerciales abusivas, las modificaciones unilaterales y las renovaciones automáticas lesivas en el sector financiero, y se dictan otras disposiciones”.

Respetado Secretario,

En virtud de nuestras facultades legales y constitucionales como Senador de la República, y en ejercicio de las atribuciones consagradas en el Artículo 154 de la Constitución de Colombia, así como lo establecido en el Artículo 140 de la Ley 5ª de 1992 y las modificaciones del Artículo 13º de la Ley 974 de 2005, se radica ante la Secretaría General del Honorable Senado de la República el proyecto de ley “Por la cual se modifica la Ley 1328 de 2009, se prohíben las prácticas comerciales abusivas, las modificaciones unilaterales y las renovaciones automáticas lesivas en el sector financiero, y se dictan otras disposiciones”.

está compuesta por:

1. Articulado.

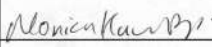
2. Exposición de motivos

Adjunto original y una (1) copia del documento.

Atentamente;



OSCAR HERNÁN SÁNCHEZ LEÓN
Senador de la República



1. ARTICULADO

PROYECTO DE LEY ORDINARIA No. ____ DE 2026 SENADO

"Por la cual se modifica la Ley 1328 de 2009, se prohíben las prácticas comerciales abusivas, las modificaciones unilaterales y las renovaciones automáticas lesivas en el sector financiero, y se dictan otras disposiciones".

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto prohibir y sancionar de manera drástica las prácticas contractuales abusivas por parte de las entidades financieras vigiladas, protegiendo el consentimiento expreso de los usuarios y garantizando la inmutabilidad de los beneficios pactados en los productos financieros.

Artículo 2. Adiciónese dos literales y modifíquese el artículo 11 de la Ley 1328 de 2009, los cuales quedarán así:

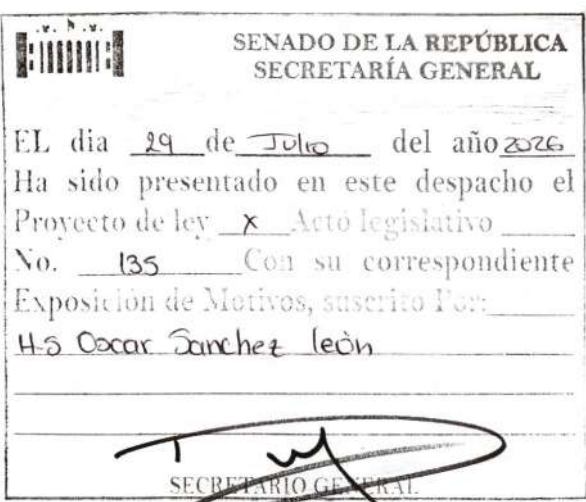
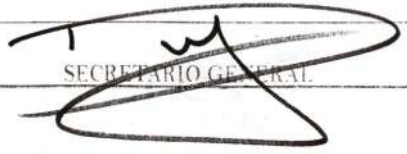
Artículo 11. Prohibición de utilización de cláusulas abusivas en contratos. Se prohíbe las cláusulas o estipulaciones contractuales que se incorporen en los contratos de adhesión que:

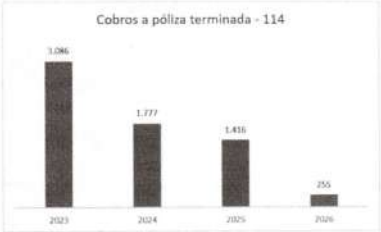
(...)

e. Faculten a las entidades vigiladas a contratar o renovar seguros de carácter voluntario o no obligatorio, omitiendo notificar expresamente al deudor su derecho a cancelar el producto o desistir de su prórroga hasta quince (15) días calendario previos a que esta se haga efectiva.

f. Las que establezcan que la entidad vigilada no es responsable respecto de los perjuicios o daños derivados de ingeniería social, vulnerabilidades de la plataforma o fraude que no sea considerado acto vandálico o errores operativos que puedan afectar la confidencialidad o integridad de la información administrada por la entidad.

g) Las demás que establezca de manera previa y general la Superintendencia Financiera de Colombia.

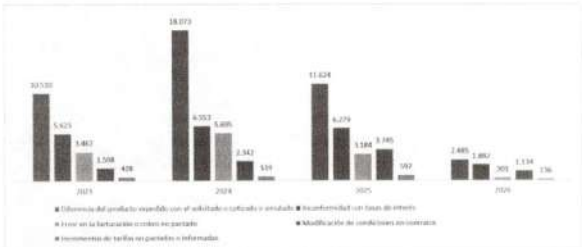
Parágrafo. Cualquier estipulación o utilización de cláusulas abusivas en un contrato se entenderá por no escrita o sin efectos para el consumidor financiero. Artículo 3. Adiciónese dos literales y modifíquese el artículo 12 de la Ley 1328 de 2009, los cuales quedarán así: Artículo 12. Prácticas abusivas. Se consideran prácticas abusivas por parte de las entidades vigiladas las siguientes: (...) d) Omitir la entrega de información clara y oportuna al consumidor financiero sobre su derecho a cancelar o desistir de la renovación de pólizas de seguro no obligatorias. Para la efectividad de esta disposición, la entidad deberá notificar a cada cliente mediante los canales habituales de remisión de extractos mensuales, con una anticipación no menor a cuarenta y cinco (45) días calendario anteriores al vencimiento del término para ejercer dicha cancelación. <u>e) Alterar de manera unilateral los cupos de crédito, parámetros de consumo o condiciones de fidelización, para revocar o eliminar la exención de la cuota de manejo o cualquier otro beneficio comercial que el consumidor financiero ya estuviere disfrutando en sus cuentas de ahorro o tarjetas de crédito.</u> <u>f) Modificar en perjuicio del consumidor financiero las condiciones y beneficios originalmente ofertados en la publicidad o establecidos en el contrato de adhesión, aludiendo a procesos de "optimización de portafolio", "actualización de políticas de riesgo" o figuras similares. Esta práctica solo será legítima cuando la modificación genere un beneficio directo, medible y cuantificable en la economía del consumidor.</u> g) Las demás que establezca de manera previa y general la Superintendencia Financiera de Colombia. Parágrafo. Las prácticas abusivas están prohibidas a partir de la entrada en vigencia de la presente norma y serán sancionables conforme lo dispone la Superintendencia Financiera de Colombia y la ley. Artículo 4. Consentimiento Blindado y Prohibición de Tácita Aceptación. Ninguna entidad financiera podrá interpretar el silencio, la inactividad o la falta de respuesta del consumidor financiero ante comunicaciones de texto, correos electrónicos o avisos en aplicaciones móviles, como una aceptación tácita para la renovación, cobro de comisiones o adición de servicios regulados en esta ley.	Todo consentimiento deberá ser expreso, inequívoco y revocable en cualquier momento a través del mismo canal por el cual se contrató el producto. Artículo 5. Sanción de Ineficacia de Pleno Derecho y Reversión Obligatoria. Las cláusulas, cobros o adiciones contractuales que violen las prohibiciones establecidas en la presente ley serán ineficaces de pleno derecho, sin necesidad de declaración judicial previa. Una vez el consumidor financiero reporte el cobro no consentido, la entidad financiera estará obligada a revertir la transacción en un plazo máximo de cuarenta y ocho (48) horas hábiles, reintegrando el dinero indexado a la tasa de interés de mora vigente, junto con una indemnización sancionatoria equivalente al cien por ciento (100%) del valor cobrado ilegalmente. Artículo 6. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.  ÓSCAR HERNÁN SÁNCHEZ LEÓN Senador de la República 
 SENADO DE LA REPÚBLICA SECRETARÍA GENERAL EL día <u>29</u> de <u>Julio</u> del año <u>2026</u> Ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley <u>X</u> Acto legislativo No. <u>135</u> Con su correspondiente Exposición de Motivos, suscrito Por: <u>H.S. Oscar Sánchez León</u>  SECRETARIO GENERAL	2. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS <i>Un banquero es un hombre que te presta su paraguas cuando brilla el sol y te lo quita en cuanto empieza a llover" Mark Twain</i> I. OBJETO El presente proyecto de ley surge como una respuesta legislativa apremiante ante las crecientes asimetrías que caracterizan la relación entre las entidades del sector financiero y los ciudadanos en el marco de la contratación por adhesión. Esta iniciativa tiene como objeto primordial prohibir y sancionar de manera drástica las prácticas contractuales abusivas ejercidas por las instituciones vigiladas, erigiéndose una modificación al régimen de protección al consumidor financiero que busca nivelar la balanza contractual mediante el amparo absoluto del consentimiento expreso de los usuarios y la garantía plena de la inmutabilidad de las condiciones y beneficios originalmente pactados en sus productos, impidiendo que el poder de mercado de los intermediarios se traduzca en un detrimento económico sistémico para la parte débil de la relación jurídica. Para alcanzar este propósito, el articulado introduce un blindaje riguroso al consentimiento del consumidor, estableciendo el principio rector de que ninguna inactividad, silencio o falta de respuesta del usuario frente a comunicaciones en canales digitales o físicos pueda ser interpretada o instrumentalizada como una aceptación tácita de cargos, renovaciones o adiciones de servicios. Asimismo, la iniciativa aborda de forma directa el fenómeno de las modificaciones unilaterales lesivas que las entidades bancarias suelen implementar bajo el amparo de justificaciones corporativas abstractas, tales como supuestos procesos de optimización de portafolios o actualizaciones de políticas de riesgo. El proyecto prohíbe categóricamente alterar en perjuicio del usuario los cupos de crédito, los parámetros de consumo, las condiciones de fidelización o las exenciones de cuotas de manejo que el cliente ya estuviere disfrutando legítimamente en sus cuentas de ahorro o tarjetas de crédito. Con esta medida, se eleva a rango legal el principio de respeto a la confianza legítima y la oferta publicitaria, dictaminando que cualquier modificación a las condiciones originalmente pactadas solo será válida si se traduce en un beneficio directo, medible y cuantificable para la economía del consumidor.

Finalmente, esta reforma normativa moderniza el régimen de responsabilidad civil y operativa en el ecosistema financiero digital, impidiendo que los establecimientos de crédito diluyan su deber de custodia y trasladen el riesgo de la ciberdelincuencia a los usuarios mediante cláusulas abusivas que los exoneren de responsabilidad frente a la ingeniería social o vulnerabilidades de sus plataformas. Para asegurar que estas prerrogativas no se queden en enunciados nominales, el proyecto consagra la sanción de ineficacia de pleno derecho para las cláusulas e infracciones cometidas, vinculándola a un mecanismo de reversión obligatoria de fondos en un plazo máximo de cuarenta y ocho horas hábiles. Dicha restitución no solo indexará el dinero a la tasa de interés de mora vigente, sino que impondrá una indemnización sancionatoria equivalente al cien por ciento del valor cobrado ilegalmente, creando un desincentivo económico real contra las prácticas comerciales predatorias. II. ASPECTOS GENERALES MARCO CONCEPTUAL 1. El Abuso del Ius Variandi en Contratos de Adhesión Financiera En la dogmática del derecho civil y comercial colombiano, el principio de conmutabilidad contractual impide que una de las partes altere unilateralmente las prestaciones esenciales de un negocio jurídico. La investigación de Gual, Pérez y otros (2024), titulada Las cláusulas abusivas y el test para determinar su control cataloga las facultades de modificación unilateral de las condiciones de un servicio como una manifestación patológica y desproporcionada del ius variandi empresarial. Los autores demuestran que, si bien la Ley 1480 de 2011 prohíbe de forma general estas prácticas en el comercio masivo (artículo 37), en el sector financiero persisten zonas grises. Las entidades financieras recurren de manera sistemática a la modificación de las reglas de juego bajo argumentos corporativos abstractos, amparándose en que las circulares expedidas por la Superintendencia Financiera de Colombia no tipifican todas las variantes lesivas del mercado, lo cual deja al consumidor en una flagrante inestabilidad contractual. Complementando esta postura, Gual, Acosta y Fernández (2023) definen el ius variandi como el poder de alteración de las condiciones del contrato o de las características del producto o servicio con total independencia de la existencia de	un motivo justificado. Los autores señalan que, en la contratación bancaria, las corporaciones recurren a modificaciones sorpresivas, quebrando el principio de conmutabilidad de las prestaciones. La doctrina expuesta en esta investigación defiende la implementación de facultades de modificación siempre y cuando se de un estricto control de transparencia sustancial que ante el advenimiento de un evento ajeno a las partes que, aunque afecte el equilibrio sinalagmático, no comprometa irremediablemente la funcionalidad o esencia del contrato, pues lo que interesa es garantizar la proporcionalidad inicial de las prestaciones pactadas ante las nuevas condiciones económicas, jurídicas y políticas contractuales sobre el alea y los riesgos del mercado, para asegurar la funcionalidad de las prestaciones económicas. 2. La Asimetría Informativa y la Tutela Informativa Proactiva de Derechos El segundo componente conceptual va un paso más allá de lo planteado históricamente dentro del escenario del consentimiento informado y la aceptación expresa de las condiciones bancarias, sino a su vez la investigadora Blanco Barón advierte que las obligaciones legales genéricas de divulgación son insuficientes en el mercado financiero contemporáneo, pues no basta con otorgar la información de forma pasiva, sino que se requiere que el consumidor financiero la asuma, procese y utilice de una manera adecuada. Las corporaciones financieras diseñan entornos digitales y contractuales opacos destinados a invisibilizar los mecanismos de salida de productos accesorios, explotando los sesgos cognitivos de inercia y fatiga informativa del usuario. Para mitigar este desequilibrio, la doctrina jurídica especializada en el entorno financiero propone transitar de forma imperativa hacia un modelo de "transparencia proactiva y disruptiva", abandonando los viejos paradigmas de la simple notificación formal o el preaviso pasivo. Se demuestra que las corporaciones configuran deliberadamente sus plataformas digitales y sus flujos de comunicación bajo técnicas de arquitectura de la elección orientadas a obstaculizar la cancelación de servicios y automatizar cobros recurrentes. Lo que la literatura denomina <i>sludge</i>, que es creación de «muros invisibles» y costos de transacción cognitivos para desincentivar acciones que perjudican al proveedor, como cancelar una suscripción, rechazar cookies o solicitar la eliminación de datos personales. Clics adicionales, menús ocultos, lenguaje confuso, pantallas intermedias innecesarias: cada uno de estos elementos es un obstáculo calculado. Cuando Richard Thaler —premio Nobel de Economía—										
acuñó el término <i>sludge</i>, lo definió precisamente como el uso perverso de la arquitectura de elección para dificultar decisiones que beneficiarían al individuo. Este fundamento técnico justifica directamente la introducción de un preaviso mínimo de cuarenta y cinco (45) días calendario mediante los extractos mensuales, ya que rompe la inercia transaccional provocada por el diseño del software bancario y le otorga al ciudadano una ventana de tiempo real, visible y oportuna para evaluar y ejecutar su derecho de desistimiento. 3. La Teoría del Riesgo Creado y la Responsabilidad por Fraude Electrónico frente a la Falacia de la Ingeniería Social El incremento sustancial de los fraudes en entornos virtuales exige redefinir la atribución de responsabilidad operativa en la banca digital, rebatiendo el argumento institucional de la exclusión por manipulación externa. En el artículo de investigación de William Jiménez Gil (2025), se controvierte directamente la costumbre bancaria de negar reembolsos amparándose en la "ingeniería social" de la que es víctima el cuentahabiente. El estudio demuestra que el fraude mediante phishing o suplantación en aplicativos ocurre porque coexisten brechas internas en los protocolos de confidencialidad de datos que las entidades custodian y fallas en el monitoreo preventivo de transacciones anómalas. Se plantea la necesidad de pasar de una tesis de responsabilidad subjetiva donde se demuestre la culpabilidad de la entidad bancaria, hacia un criterio de imputación objetiva en el cual no sea necesario para el usuario probar la negligencia, sino demostrar el daño, el nexo de causalidad y el banco deberá ser quien demuestre la culpa exclusiva de la víctima. Según cifras de la Superintendencia Financiera de Colombia, en 2023 se registraron más de 140000 casos de fraude electrónico en el sector financiero, con pérdidas que superaron los 4500 Millones de pesos, para el 2024 esta cifra disminuyó en 110.000 casos con un valor que supera los 25.000 millones de pesos. SOPORTE ESTADÍSTICO OFICIAL: COMPORTAMIENTO DE LAS QUEJAS EN EL SECTOR FINANCIERO Con el propósito de evidenciar el impacto real, la recurrencia y la magnitud de las prácticas comerciales objeto de regulación, se incorporan a continuación las estadísticas oficiales consolidadas de los últimos tres (3) años, obtenidas mediante derecho de petición elevado ante la Superintendencia Financiera de Colombia. Este registro métrico consolida el volumen de reclamaciones	presentadas formalmente por los consumidores financieros ante el ente de control, segmentadas bajo las tipologías fácticas que fundamentan la necesidad de la presente reforma legal: Renovaciones automáticas no consentidas: Reclamaciones asociadas a la prórroga inconsulta de pólizas de seguro voluntarias o servicios de asistencia complementarios. Modificaciones unilaterales: Quejas derivadas de la alteración arbitraria de las condiciones contractuales originarias, cupos de crédito o la supresión imprevista de las condiciones de exención de cobros como cuotas de manejo. Desmejora de beneficios: Reportes por la eliminación o menoscabo de prerrogativas de fidelización, incentivos y ventajas comerciales originalmente publicitadas o pactadas con el usuario. A continuación, se presentan los cuadros estadísticos detallados que reflejan la tendencia y el crecimiento de esta problemática en el mercado financiero nacional: a) Renovaciones automáticas no consentidas de pólizas o asistencias Para este literal se tomó como referencia el motivo 114 – Cobros a póliza terminada, por corresponder a eventos en los que se generan cobros asociados a pólizas cuya vigencia finalizó o que se encuentran terminadas. Cobros a póliza terminada - 114  <table><tr><th>Año</th><th>Cobros a póliza terminada - 114</th></tr><tr><td>2023</td><td>1,096</td></tr><tr><td>2024</td><td>1,777</td></tr><tr><td>2025</td><td>1,430</td></tr><tr><td>2026</td><td>255</td></tr></table> Es imperativo resaltar una limitación metodológica crítica detectada en la respuesta de la Superintendencia Financiera de Colombia ante el requerimiento de información sectorial. Al solicitar los datos desagregados sobre reclamaciones por renovaciones automáticas no consentidas de pólizas de seguro, el ente de control precisó que sus sistemas de registro consolidan y tipifican estas quejas bajo el	Año	Cobros a póliza terminada - 114	2023	1,096	2024	1,777	2025	1,430	2026	255
Año	Cobros a póliza terminada - 114										
2023	1,096										
2024	1,777										
2025	1,430										
2026	255										

criterio genérico de "pólizas terminadas". El sistema actual de captura de datos invisibiliza el fenómeno específico de las prórrogas inconsultas en seguros de desempleo, vida u otros productos de adscripción voluntaria, camuflando el abuso comercial bajo la figura de una terminación ordinaria del vínculo contractual.

Este vacío en la taxonomía de las quejas institucionales evidencia de forma contundente la insuficiencia de la regulación vigente. La reciente Circular Externa 06 de 2025 de la Superintendencia Financiera ha demostrado ser un instrumento inocuo para exigir, vigilar o garantizar una publicidad efectiva en torno a la facultad que le asiste al consumidor financiero de cancelar estos productos opcionales. Al no existir una obligación fiscalizadora segmentada, las entidades bancarias continúan ejecutando renovaciones automáticas sin el debido preaviso, sabiendo que el sistema supervisor carece de alertas métricas para identificar esta modalidad de fraude al consentimiento.

Por consiguiente, la inclusión expresa de esta causal en el articulado del proyecto de ley se erige como una medida correctiva e inaplazable. Ante la miopía estadística y la laxitud de las circulares administrativas vigentes, se requiere una norma de rango legal que obligue a la separación técnica de estas conductas abusivas, dotando al Estado de herramientas reales de fiscalización y obligando a los establecimientos de crédito a implementar una política de transparencia proactiva e ineludible en beneficio de los usuarios.



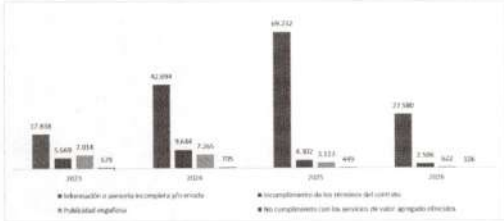
El análisis de la tendencia histórica de quejas presentadas por los usuarios evidencia la urgencia inaplazable de prohibir por vía legal la alteración unilateral de los cupos de crédito, las modificaciones contractuales espurias y la imposición de tarifas no informadas. Al observar el comportamiento del indicador relativo a la

modificación de condiciones en contratos, se registra una escalada alarmante y sostenida: las reclamaciones pasaron de 1.508 casos en 2023 a 2.342 en 2024, alcanzando su punto más crítico en 2025 con 3.745 quejas, lo que representa un incremento superior al 148% en solo dos años para esta tipología. Este preocupante ascenso refleja que las entidades financieras alteran de manera sistemática las reglas de juego una vez que el usuario ya ha adherido al producto, mermando por completo su seguridad jurídica y su capacidad de previsión económica. A este escenario de vulnerabilidad se suma el comportamiento de los incrementos de tarifas no pactadas o informadas, que escalaron de forma ininterrumpida de 428 quejas en 2023 a 597 en 2025.

El hecho de que incluso en el año 2026 con un corte temporal parcial ya se contabilicen 1.134 reclamaciones por modificaciones contractuales y 136 por incrementos tarifarios arbitrarios, confirma que las circulares y mecanismos de control vigentes son absolutamente inocuos para contener el abuso de la posición dominante. Esta realidad estadística demuestra que las instituciones vigiladas trasladan sus costos comerciales al consumidor de forma unilateral, haciendo imperativa una restricción legal que castigue la inestabilidad contractual y garantice la inmutabilidad de lo pactado originalmente.

c) Desmejora o eliminación de beneficios publicitados o pactados originalmente

Para este literal se incluyeron los motivos asociados a incumplimiento de condiciones pactadas u ofrecidas, publicidad, información o asesoría sobre beneficios, así como servicios de valor agregado ofrecidos.



La correlación entre las tácticas de captación comercial y la distorsión del consentimiento del usuario queda plenamente demostrada al analizar las

alarmantes cifras asociadas a la desmejora o eliminación de beneficios originalmente pactados o publicitados. El indicador más crítico y descriptor de esta problemática es la información o asesoría incompleta y/o errada, la cual experimentó una escalada exponencial al pasar de 17.838 quejas en 2023 a 42.694 en 2024, alcanzando su punto más alarmante en 2025 con la alarmante cifra de 69.232 reclamaciones.

Este comportamiento estadístico devela que los establecimientos de crédito inducen de manera sistemática al error a los ciudadanos durante la fase precontractual, valiéndose de la enunciación ambigua o engañosa de beneficios temporales que son percibidos por el usuario como condiciones permanentes de su producto. Esta manipulación informativa se complementa con la persistencia de la publicidad engañosa, que registró 7.014 casos en 2023 y 7.265 en 2024, consolidando un escenario donde el consentimiento lejos de ser un acto libre e informado es viciado mediante ofertas de fidelización que las entidades revocan unilateralmente una vez capturado el cliente.

El hecho que, en el año 2026, con un corte temporal parcial, ya se computen 27.580 quejas por asesorías deficientes y 2.506 por incumplimiento de los términos del contrato, confirma que la omisión de las restricciones reales del portafolio es una práctica estructural. Cuando la banca instrumentaliza la asimetría técnica para que el consumidor firme bajo premisas falsas, se configura un vicio del consentimiento por error provocado, haciendo imperativa una reforma legal que penalice de forma drástica el incumplimiento de las condiciones originalmente ofertadas en la publicidad.

III. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

El presente proyecto no encuentra antecedentes legislativos en los últimos años en el Congreso de Colombia.

IV. DERECHO COMPARADO

El Modelo Chileno: Inmutabilidad Contractual y Responsabilidad Objetiva por Fraude

El ordenamiento jurídico de Chile constituye uno de los referentes más avanzados y rigurosos en la proscripción de conductas abusivas por parte de las entidades bancarias y en la limitación del riesgo operativo trasladado al usuario en caso de

suplantación o robo. A través de la Ley N° 19.496, el legislador chileno plantea que:

Artículo 3.- En el caso de que los medios de pago a que se refiere esta ley sean utilizados con posterioridad al aviso de extravío, hurto, robo o fraude, el emisor será responsable de tales operaciones y sus consecuencias económicas, en virtud de lo señalado en el artículo anterior.

Por ende, el usuario del respectivo medio de pago quedará liberado de responsabilidad por estos conceptos, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pudiese corresponderle con motivo del extravío, hurto, robo o fraude respectivo.

Las cláusulas de los contratos que impongan el deber de prueba sobre el usuario, por operaciones realizadas con posterioridad al aviso de extravío, hurto, robo o fraude, no producirán efecto alguno y se tendrán por no escritas.

Artículo 4.- Tratándose de operaciones anteriores al aviso a que se refiere el artículo 2 de esta ley, el usuario deberá reclamar al emisor aquellas operaciones respecto de las cuales desconoce haber otorgado su autorización o consentimiento, en el plazo de treinta días hábiles siguientes al aviso.

El reclamo podrá incluir operaciones realizadas en los ciento veinte días corridos anteriores a la fecha del aviso efectuado por el usuario.

En relación con las operaciones no autorizadas incluidas en el reclamo, se considerará especialmente la circunstancia de que el emisor haya enviado una alerta de fraude al usuario, identificando las operaciones sospechosas, y que exista constancia de su recepción por parte del usuario, conforme al contrato de prestación de servicios financieros correspondiente.

Tan pronto el usuario tome conocimiento de la existencia de operaciones no autorizadas, deberá dar aviso conforme a lo previsto en el artículo 2 de esta ley. En los casos en que el usuario desconozca haber autorizado una operación, corresponderá al emisor probar que dicha operación fue autorizada por el usuario y que se encuentra registrada a su nombre.

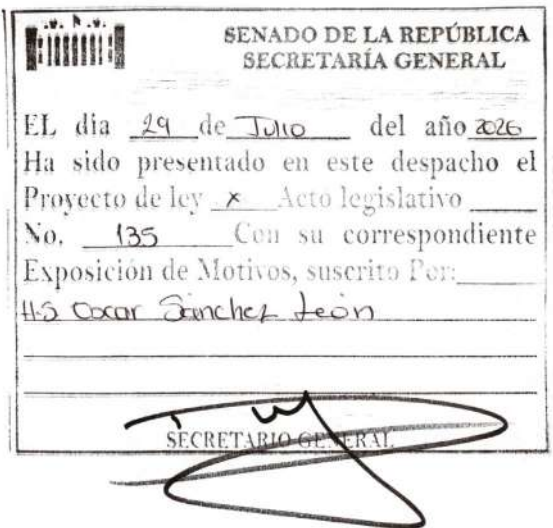
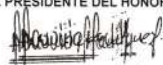
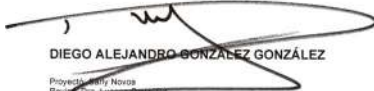
El solo registro de las operaciones no bastará, necesariamente, para demostrar que esta fue autorizada por el usuario, ni que el usuario actuó con culpa o descuido que le sean imputables, sin perjuicio de la acción contra el autor del delito.

El Modelo Peruano: Control Especial de Conducta de Mercado y Transparencia en Seguros

Artículo 85.- Contratación de servicios financieros y modificaciones contractuales Sin perjuicio de la observancia de los derechos reconocidos al consumidor en el

<i>presente Código, las entidades del sistema financiero pueden decidir la contratación con los usuarios del servicio en función a las condiciones particulares de riesgo, el comportamiento crediticio, las características de los productos que se diseñen para los mercados y la falta de transparencia debidamente reglamentada por la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones.</i> <i>Cuando las modificaciones o la resolución del contrato tengan por sustento la aplicación de normas prudenciales emitidas por la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones, las empresas no se encuentran obligadas a cursar a sus clientes la comunicación previa que se exige en el artículo 5 de la Ley núm. 28587, Ley Complementaria a la Ley de Protección al Consumidor en Materia de Servicios Financieros. Las normas prudenciales emitidas por la citada autoridad son aquellas tales como las referidas a la administración del riesgo de sobreendeudamiento de deudores minoristas o por consideraciones del perfil del cliente vinculadas al sistema de prevención del lavado de activos o del financiamiento del terrorismo.</i> El Modelo Mexicano: Fiscalización de Contratos de Adhesión y Supresión de Cláusulas Leoninas En los Estados Unidos Mexicanos, la protección del consumidor bancario está encomendada a un régimen especial capitulado en la Ley de Protección y Defensa al Usuario de Servicios Financieros, norma que faculta a la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (CONDUSEF) para ejercer un control preventivo y correctivo sobre las conductas de las instituciones de crédito. La ley confiere la atribución expresa de revisar y ordenar modificaciones obligatorias a los contratos de adhesión emitidos por los bancos, con el fin de suprimir de manera inmediata cualquier cláusula leonina o disposición abusiva que faculte a la entidad a dar por terminado o alterar unilateralmente las condiciones comerciales, tarifas o beneficios originalmente ofrecidos al cliente en la publicidad. DEL PROCEDIMIENTO PARA ORDENAR LA SUPRESIÓN DE CLÁUSULAS ABUSIVAS <i>CUARTA.- Para identificar la existencia de Cláusulas Abusivas, la Comisión Nacional podrá en cualquier momento analizar de forma integral el Contrato de</i>	<i>Adhesión y cualquier otro documento que sea parte del mismo, de acuerdo al sector, producto o servicio de que se trate y, en su caso, al contratante. Lo anterior lo podrá realizar a través de:</i> <i>I. El registro y, en su caso, autorización de los Contratos de Adhesión en los registros de contratos de adhesión que administre la Comisión Nacional;</i> <i>II. El ejercicio de evaluación y supervisión que realice a las Instituciones Financieras;</i> <i>III. Los procedimientos de atención a Usuarios que conozca, y</i> <i>IV. El ejercicio de sus demás atribuciones.</i> <i>QUINTA.- Para ordenar la supresión de Cláusulas Abusivas, la Comisión Nacional se sujetará a lo siguiente:</i> <i>I. Informará a la Institución Financiera, mediante oficio, la orden de supresión de la Cláusula Abusiva de que se trate, para que en un plazo de diez días hábiles, contado a partir de aquel en que surta efectos la notificación del oficio, manifieste por escrito lo que a su derecho convenga, acompañando la documentación que soporte su dicho, y II. Resolverá lo conducente en un plazo de diez días hábiles siguientes, contado a partir de aquel en que se cumpla el plazo para el pronunciamiento de la Institución Financiera.</i> <i>SEXTA.- Las Instituciones Financieras contarán con un plazo de quince días hábiles, contado a partir de la fecha de notificación de la resolución que se emita en términos de la fracción II de la disposición anterior, para acreditar ante la Comisión Nacional, la modificación al formato de Contrato de Adhesión en el que se suprima la Cláusula Abusiva respectiva.</i> <i>SÉPTIMA.- La Comisión Nacional informará a su Junta de Gobierno de las resoluciones por las que se ordene la supresión de Cláusulas Abusivas; asimismo, las publicará en su página electrónica en la red mundial denominada "internet", a través del Buró de Entidades Financieras a que se refiere el artículo 8 Bis de la Ley y por cualquier otro medio que estime conveniente.</i> V. FUNDAMENTOS JURÍDICOS CONSTITUCIONALES Artículo 78. La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización.
Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios. El Estado garantizara la participación de las organizaciones de consumidores y usuarios en el estudio de las disposiciones que les conciernen. Para gozar de este derecho las organizaciones deben ser representativas y observar procedimientos democráticos internos. LEGALES LEY 1748 DE 2014. Por medio de la cual se establece la obligación de brindar información transparente a los consumidores de los servicios financieros y se dictan otras disposiciones. LEY 1793 DE 2016. Por medio de la cual se dictan normas en materia de costos de los servicios financieros y se dictan otras disposiciones. LEY 1555 DE 2012. Por medio de la cual se permite a los consumidores financieros el pago anticipado en las operaciones de crédito y se dictan otras disposiciones. JURISPRUDENCIALES • Sentencia SC16496-2016: Fecha: 16 de noviembre de 2016. Magistrada Ponente: Margarita Cabello Blanco. Asunto: Recurso de casación interpuesto contra la decisión de segunda instancia en un proceso ordinario donde se cuestiona la responsabilidad contractual de un banco derivada de un sobregiro generado por retiros fraudulentos y el consiguiente reporte negativo en centrales de riesgo. En esta sentencia, la Corte reiteró la responsabilidad objetiva de los bancos en la protección de los recursos de sus clientes. El caso se refería a la apertura fraudulenta de una cuenta de ahorros a nombre de una persona, sin su consentimiento, y la posterior realización de transacciones fraudulentas. La Corte determinó que el banco incumplió con su deber de verificar la identidad del cliente al momento de abrir la cuenta, lo que facilitó el fraude. Se enfatizó que	los bancos deben actuar con diligencia y cuidado en todas sus operaciones, y que no pueden escudarse en la falta de culpa para evadir su responsabilidad. La Corte reiteró que las entidades financieras tienen una responsabilidad profesional derivada de la naturaleza riesgosa de su actividad y su deber de garantizar la seguridad en las operaciones bancarias. No obstante, concluyó que el banco cumplió con las medidas necesarias y no se demostró negligencia en su proceder. •Sentencia SC18614-2016: Fecha: 19 de diciembre de 2016. Magistrado Ponente: Ariel Salazar Ramírez. Resumen de los hechos: Una sociedad anónima sufrió un fraude electrónico donde se sustrajeron \$124 millones de su cuenta de ahorros mediante el uso del portal empresarial proporcionado por el banco. Se argumentó que el banco no capacitó adecuadamente al cliente ni garantizó la seguridad del portal, mientras que el banco alegó culpa del cliente por negligencia en el uso de las claves de acceso y en la protección de los equipos utilizados. Ratio decidendi: La Corte estableció que la actividad bancaria es riesgosa por naturaleza y los bancos deben garantizar la seguridad de los sistemas transaccionales. Los bancos solo pueden exonerarse si demuestran fuerza mayor, caso fortuito o culpa del cliente. Se adoptó un estándar de responsabilidad profesional de tipo empresarial que implica mayores exigencias que la diligencia normal. En este caso, la Corte condenó al banco a responder por los perjuicios causados a un cliente que fue víctima de phishing. El cliente accedió a una página web falsa que simulaba ser la del banco, proporcionando sus datos confidenciales, lo que permitió a los delincuentes realizar transferencias no autorizadas desde su cuenta. La Corte argumentó que el banco tenía la obligación de implementar medidas de seguridad adecuadas para prevenir este tipo de fraude, y que su incumplimiento generaba su responsabilidad, incluso si no había actuado con culpa. • Sentencia SC1230-2018. Fecha: 25 de abril de 2018. Magistrado Ponente: Luis Alfonso Rico Puerta. Resumen de los hechos: La Corte aborda un caso de responsabilidad civil extracontractual en el que la Caja de Compensación Familiar – Cajas de Compensación Familiar de Colombia (Cajacopi) demandó al Banco Agrario de

Colombia, sede San Benito Abad (Sucre), por la apertura irregular y negligente de una cuenta de ahorros a nombre de la demandante, sin su autorización. El 6 de abril de 2005, se abrió una cuenta de ahorros en el Banco Agrario a nombre de Cajacopi, sin que esta hubiera solicitado dicha apertura. Personas inescrupulosas suplantaron a la entidad, presentando documentación falsa para realizar la apertura de la cuenta. Posteriormente, se realizaron transacciones fraudulentas que afectaron los recursos de Cajacopi. Ratio decidendi: La Corte concluyó que el Banco Agrario no adoptó las medidas necesarias para verificar la autenticidad de la documentación presentada y la identidad de quien solicitó la apertura de la cuenta. Se estableció que el banco tenía la obligación de implementar controles más rigurosos para evitar la suplantación de identidad y proteger los intereses de sus clientes y terceros. Por lo tanto, se casó la sentencia del Tribunal y se restableció la decisión de primera instancia, responsabilizando al Banco Agrario por los perjuicios causados a Cajacopi. La Corte determinó que los bancos tienen una responsabilidad profesional empresarial basada en la teoría del riesgo creado. Se exige a las entidades financieras estándares altos de prudencia y seguridad. El banco solo puede exonerarse si demuestra una causa extraña que rompa el nexo causal, como culpa del cliente o fuerza mayor. • Sentencia SC5176-2020. Fecha: 18 de diciembre de 2020. Magistrado Ponente: Luis Alonso Rico Puerta. Resumen de los hechos: Una empresa presentó una demanda contra el Banco BBVA Colombia S.A., alegando que la entidad financiera había incumplido sus obligaciones contractuales al permitir el pago fraudulento de dos órdenes de transferencia, identificadas como 608 y 613, emitidas el 8 de octubre de 1997. Estas órdenes fueron alteradas, resultando en la desviación de fondos hacia cuentas no autorizadas. Matización de la Responsabilidad Objetiva: Esta sentencia introduce una matización importante a la tendencia aparentemente uniforme hacia la responsabilidad objetiva. Subraya que, al menos en casos donde se alega un incumplimiento específico de deberes contractuales y existen indicios de fallas internas o falta de diligencia en la custodia de documentos, la prueba de la culpa o negligencia del banco vuelve a ser un elemento central. Énfasis en los Deberes Contractuales: La SC5176-2020 pone un mayor énfasis en los deberes específicos que el banco tiene para con sus clientes en el marco del contrato, como el deber de custodia y la obligación de garantizar la seguridad en	el manejo de las operaciones. El incumplimiento de estos deberes, por negligencia o culpa, es lo que genera la responsabilidad. Presunción como Mecanismo de Protección: La mención de la presunción de responsabilidad por la naturaleza riesgosa de la actividad bancaria actúa como un mecanismo para no dejar indefenso al consumidor, incluso en un esquema de responsabilidad subjetiva. Obliga al banco a demostrar su diligencia y la causa extraña para exonerarse. Necesidad de Análisis Caso por Caso: La aparente contradicción entre esta sentencia y otras que favorecen la responsabilidad objetiva subraya la necesidad de analizar las circunstancias específicas de cada caso de fraude electrónico. •Sentencia T-360/2022 de la Corte Constitucional. Fecha: 13 de octubre de 2022. Magistrado Ponente: Hernán Correa Cardozo Caso: Acción de tutela presentada por una persona que fue objeto de suplantación de identidad con sus datos biométricos huella y cedula que fueron utilizados para abrir productos en una entidad bancaria mediante la presunta vulneración de sus derechos fundamentales al buen nombre, honra, habeas data y debido proceso. Fallo: Sala Sexta de Revisión de la Corte Constitucional. Resumen de los hechos: Ismael Silva Rodríguez alegó que fue reportado en la central de riesgos Datacrédito por incumplimiento en pagos de productos financieros (crédito, tarjeta de crédito, cuenta de ahorros) que no adquirió. Atribuyó estos reportes a un caso de suplantación de identidad, originado tras entregar su cédula y huellas digitales a supuestos representantes de una empresa fraudulenta. El Banco sostuvo inicialmente que los productos fueron solicitados a través de su aplicación móvil utilizando datos biométricos y la cédula del accionante. Sin embargo, una investigación interna del banco concluyó que hubo uso fraudulento de sus datos personales. El juez de primera instancia declaró improcedente la tutela, argumentando que existían otros mecanismos judiciales como el proceso penal. El Banco incluyó una nota en el reporte crediticio indicando "víctima de falsedad personal", pero mantuvo los registros en las centrales de riesgo. La Corte destacó que el habeas data protege la veracidad, integridad y finalidad de los datos personales. El reporte negativo por obligaciones inexistentes
(producto del fraude) vulnera estos principios, ya que el accionante no dio consentimiento para la adquisición de los productos ni para el reporte de información inexacta. Responsabilidad demostrada del banco: Las entidades financieras tienen la obligación de realizar investigaciones diligentes en casos de posible fraude o suplantación. Aunque el Banco realizó una investigación, no adoptó medidas efectivas para corregir el reporte crediticio al confirmar la inexistencia de las obligaciones. Improcedencia de mantener la información negativa: La inclusión de la nota "víctima de falsedad personal" en el reporte no subsana la vulneración, ya que los productos no tienen validez jurídica al ser obtenidos fraudulentamente. La Corte declaró que mantener esta información afecta crediticio del accionante. VI. IMPACTO FISCAL Este proyecto no genera ningún impacto fiscal que suponga una modificación específica o puntual en el marco presupuestal, por lo que no exige un gasto adicional del Estado, ni cambios en las rentas nacionales del Presupuesto General de la Nación. VII. CONFLICTO DE INTERÉS Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual "El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo con el artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar". A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función Congresional, entre ellas la legislativa. <i>"Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:</i>	<i>(...) a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.</i> <i>b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.</i> <i>c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.</i> <i>Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:</i> <i>a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.</i> <i>b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.</i> <i>c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.</i> <i>d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.</i> <i>e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.</i>

f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...)". De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos. VIII. CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA Por las razones antes expuestas, dejamos a consideración del honorable Senado de la República, el texto de este proyecto de ley "Por la cual se modifica la Ley 1328 de 2009, se prohíben las prácticas comerciales abusivas, las modificaciones unilaterales y las renovaciones automáticas lesivas en el sector financiero, y se dictan otras disposiciones". Atentamente;  OSCAR HERNÁN SÁNCHEZ LEÓN Senador de la República	
 SENADO DE LA REPÚBLICA SECRETARÍA GENERAL EL día <u>29</u> de <u>Julio</u> del año <u>2026</u> Ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley <u>x</u> Acto legislativo _____ No. <u>135</u> Con su correspondiente Exposición de Motivos, suscrito Por: _____ <u>H. Oscar Sánchez León</u>  SECRETARIO GENERAL	SECCIÓN DE LEYES SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES Bogotá D.C., 29 de Julio de 2026 Señor Presidente: Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.135/26 Senado "POR LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 1328 DE 2009, SE PROHIBEN LAS PRÁCTICAS COMERCIALES ABUSIVAS, LAS MODIFICACIONES UNILATERALES Y LAS RENOVACIONES AUTOMÁTICAS LESIVAS EN EL SECTOR FINANCIERO, 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 el Honorable Senador OSCAR HERNAN SÁNCHEZ LEÓN, y la Honorable Representante MÓNICA KARINA BOCANEGRA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión TERCERA 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 29 DE 2026 De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión TERCERA 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: Ley 135/26 Revisó: Mónica Karina Bocanegra

CONTENIDO

Gaceta número 1011 - martes, 11 de agosto de 2026

SENADO DE LA REPÚBLICA

Págs.

PROYECTOS DE LEY

Proyectos de Ley número 134 de 2026 Senado, por medio de la cual se establecen disposiciones para la regulación, operación y control de los sistemas tecnológicos de detección de infracciones de tránsito, y se modifican la Ley 769 de 2002 y la Ley 1843 de 2017.	1
Proyecto de Ley número 135 de 2026 Senado, por la cual se modifica la Ley 1328 de 2009, se prohíben las prácticas comerciales abusivas, las modificaciones unilaterales y las renovaciones automáticas lesivas en el sector financiero, y se dictan otras disposiciones.	9