



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° 1014

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

EDICIÓN DE 10 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ VÁSQUEZ

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

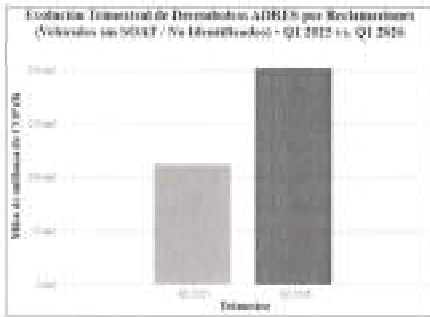
PROYECTO DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 141 DE 2026 SENADO

por medio de la cual se establece un incentivo tarifario en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) por no siniestralidad, se fija un recargo por siniestralidad reiterada y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C., 11 de agosto de 2026 Destino: DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ Secretario General Senado de la República B. S. D. Asunto: Ratificación del proyecto "Por medio de la cual se establece un incentivo tarifario en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) por no siniestralidad, se fija un recargo por siniestralidad reiterada y se dictan otras disposiciones" Aprobado secretario general. En cumplimiento de nuestro deber constitucional y legal, actuando en consecuencia con lo establecido en la Ley 9ª de 1992, se ratifica el Proyecto de Ley "Por medio de la cual se establece un incentivo tarifario en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) por no siniestralidad, se fija un recargo por siniestralidad reiterada y se dictan otras disposiciones" Coordina: GERSON VÁSQUEZ VALDERRAMA H. Senador de la República.	PROYECTO DE LEY No. 141 DE 2026 "Por medio de la cual se establece un incentivo tarifario en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) por no siniestralidad, se fija un recargo por siniestralidad reiterada y se dictan otras disposiciones" El Congreso de Colombia DECRETA: Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer un incentivo tarifario sobre la prima en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) a favor de los tomadores que no siniestralen la póliza durante el año de vigencia, igualmente fija un recargo por siniestralidad reiterada al salir de la prima, se ratifican las disposiciones de articulación y verificación institucional del cumplimiento de la póliza y se dictan otras disposiciones relacionadas con el aseguramiento obligatorio de accidentes de tránsito. Artículo 2. Incentivo tarifario sobre la prima en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). Los tomadores de un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) que no hayan registrado siniestros durante el periodo de vigencia de su póliza anterior, tendrán derecho a un descuento sobre el valor de la prima vigente para la categoría correspondiente de su vehículo al momento de la adquisición de una nueva póliza sobre el mismo vehículo. Igualmente el descuento deberá ser analizado y ajustado conforme al mecanismo de fijación de la prima del SOAT que se realice anualmente por parte del Gobierno Nacional a través de la Superintendencia Financiera de Colombia. Parágrafo 1. El Gobierno Nacional, a través de la Superintendencia Financiera de Colombia, determinará a su vez el porcentaje de descuento que trate este artículo, con fundamento en criterios técnicos y actuariales, el comportamiento de siniestralidad de cada tomador y la siniestralidad histórica del ramo, de manera que dicho porcentaje se convierta en una totalidad desde el momento en que el tomador acredite el cumplimiento de la condición de no siniestralidad, y constituya en todo momento un incentivo real y verificable a la no siniestralidad. Artículo 3. Recargo tarifario sobre la prima en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) por siniestralidad reiterada. Los tomadores de un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) cuya póliza de siniestralidad haya (1) o más veces durante un mismo periodo de vigencia, se le hará un recargo sobre el valor de la prima vigente de conformidad a la categoría correspondiente de su vehículo al momento de la adquisición de una nueva póliza sobre el mismo vehículo. Cuando el tomador asocie el cobramiento de la póliza a un vehículo de transporte público, lo determinado en este artículo operará cuando se siniestrale cuatro (4) o más veces durante un mismo periodo de vigencia. En todo caso el recargo deberá ser analizado y ajustado conforme al mecanismo de fijación de la prima del SOAT que se realice anualmente por parte del Gobierno Nacional a través de la Superintendencia Financiera de Colombia.
---	--

Parágrafo 1. El Gobierno Nacional, a través de la Superintendencia Financiera de Colombia, determinará anualmente el porcentaje de descuento de que trata este artículo, con fundamento en criterios técnicos y actuariales, el comportamiento de siniestralidad de cada tarifa y la sostenibilidad financiera del ramo, de manera que dicho porcentaje consista en todo momento en un incentivo real y verificable a la no siniestralidad. Parágrafo 2. En ningún caso el recargo podrá tener o aplicarse de manera que disminuya la suficiencia legítima de la cobertura por parte de los víctimas de accidentes de tránsito. Artículo 4. Derecho de contradicción. El beneficiario podrá recurrir ante la aseguradora y, en su defecto, ante la Superintendencia Financiera de Colombia, la aplicación del recargo cuando considere que la información de siniestralidad oportuna por el sistema de verificación que se disponga para la contradicción es incorrecta o no corresponde a su póliza. Esta solicitud se deberá realizar dentro de los términos y mediante el canal habilitado que para el efecto establezca el Gobierno Nacional. Artículo 5. Integridad en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). El Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), las compañías aseguradoras que operen en el ramo del SOAT, la Administración de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (ADRES) y la Superintendencia Financiera de Colombia deberán garantizar la integridad de sus sistemas de información, con el fin de disponer en tiempo real y en la periodicidad que se reglamente, la información necesaria para: - Determinar la siniestralidad o no siniestralidad de cada vehículo para efectos de la aplicación del descuento y el recargo de que trata la presente ley. - Reportar desde la subcuenta ECAT/ADRES los casos de subcuentas SOAT vigentes involucradas en accidentes de tránsito. Artículo 6. Reporte de siniestralidad. Las compañías aseguradoras que operen el ramo del SOAT deberán reportar a Fiscalía, dentro de los plazos que reglamente el Gobierno Nacional, la información de los siniestros pagados por cada póliza, con el fin de alimentar el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito del RUNT de que trata esta ley. Artículo 7. Régimen de sanciones. El Gobierno Nacional contará con un portafolio de castigos (B) como sanciones a partir de la vigencia de la presente ley para implementar la aquí establecida. Artículo 8. Evaluación de impacto. El Gobierno Nacional presentará a las comisiones de la Cámara de la República, a los 60 (60) días de entrada en vigencia de esta ley, un informe sobre el impacto del incentivo tarifario en los niveles de siniestralidad y siniestralidad del SOAT. Artículo 9. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias. Conclusión: GERARDO VARGAS ALDEBON Honorable Senador de la República	SENADO DE LA REPÚBLICA SECRETARÍA GENERAL EL día <u>03 de Agosto</u> del año <u>2026</u> Ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley <u>144/2026</u> No. <u>144/2026</u> Exposición de Motivos <u>H. Gerardo Vargas Aldebon</u> SECRETARIO GENERAL
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS PROYECTO DE LEY No. 144 DE 2026 "Por medio de la cual se establece un incentivo tarifario en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) por no siniestralidad, se fije un recargo por siniestralidad reiterada y se dicten otras disposiciones" Objeto de la iniciativa legislativa El presente proyecto de ley busca modernizar el régimen del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) a partir de cuatro componentes complementarios: (i) un esquema tarifario más técnico y transparente; (ii) incentivos que promuevan la tenencia oportuna del seguro; (iii) mecanismos refinados de atribución institucional para su verificación; y (iv) beneficios diferenciales para los usuarios que no hayan reportado siniestros. 1. Antecedentes y marco jurídico Antecedentes 1. Creación y naturaleza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito fue creado mediante la Ley 10 de 1986, reglamentada posteriormente por el Decreto 182 de 1989, con el propósito de garantizar la atención oportuna de las víctimas de accidentes de tránsito con independencia de quién resulte responsable del siniestro. Esta característica – la cobertura objetiva, sin necesidad de establecer culpa – constituye el rasgo definitorio del SOAT y lo diferencia de los seguros de responsabilidad civil en tránsito hasta la actualidad del día de hoy para que opere la cobertura. Con la finalidad de la Ley 180 de 1985 (art. 192 y art. 193), posteriormente de la Ley 760 de 2003 –Código Nacional de Tránsito Terrestre–, particularmente en su artículo 41 y concordancia, el SOAT quedó concebido como un requisito de circulación obligatorio para todo vehículo automotor que transite por el territorio nacional, bajo penas de sanciones económicas y sanciones penales. La finalidad principal de la póliza ha sido garantizar la prestación de servicios médicos y quirúrgicos, el reconocimiento de indemnizaciones y demás coberturas derivadas de los accidentes de tránsito, además que las víctimas puedan disponer de los recursos económicos o indemnizativos que a su vez les permitan. En Colombia, el SOAT se concibió como un instrumento articulado al Sistema General de Seguridad Social en Salud, en reconocimiento de que los accidentes de tránsito constituyen un evento de alto impacto sanitario, social y económico para el país. Esta articulación no se materializó con la creación del vehículo automotor del tránsito como de póliza vigente y no puede ser identificable, la atención de la víctima debe tenerse sobre los recursos del Sistema, a través de la Administración de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (ADRES) – lo que evidencia que el	cumplimiento efectivo del SOAT no es solo una obligación individual del propietario del vehículo, sino una condición para la sostenibilidad financiera del propio Sistema de Salud. 2. Integración del SOAT al Sistema General de Seguridad Social en Salud. El SOAT no es un instrumento aislado del sistema de aseguramiento en salud, sino que se encuentra articulado con este a través de la Subcuenta de Infortúnidos Catastróficos y Accidentes de Tránsito (ECAT), administrada históricamente por el Fondo de Solidaridad y Garantía (Fogafog) y, desde su liquidación, por la Administración de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (ADRES). Esta subcuenta cumple una función de última instancia cuando la víctima de un accidente de tránsito no puede ser cubierta por una póliza SOAT vigente –porque el vehículo cuando no la tiene, no ha sido identificada–, o se superaron los topes de cobertura de la póliza individual–, en la subcuenta ECAT/ADRES la que asume el pago de la atención médica, con cargo a los recursos parafiscales del sistema. Esta situación institucional revela con claridad el problema estructural que hacen aludido al presente proyecto de ley: la creación del SOAT no solo dispense el incentivo, sino que modale el costo de su cumplimiento al sistema de salud pública, generando una sostenibilidad negativa que termina siendo financiada por todos los usuarios del sistema, y no por quien debe asumir el riesgo mediante la contratación del seguro. La magnitud de este cargo se ha incrementado de forma significativa en los últimos periodos. Entre enero y marzo de 2026, ADRES desembolsó 303.000 millones de pesos por reclamaciones derivadas de accidentes ocasionados por vehículos sin SOAT o no identificados, cifra que prácticamente duplica el valor pagado en el mismo periodo de 2025 (112.000 millones de pesos). Adicionalmente, solo en marzo de 2026 se reportaron cerca de 39.000 nuevos casos de siniestros, lo que representa un incremento cercano al 57% en el número de reclamaciones frente al mismo mes del año anterior, y un aumento superior al 70% en los montos reclamados.



Información sobre la evolución tarifaria de vehículos ADOES por Nivelamiento. Fuente: Datos de la Estrategia Nacional de Transporte y Movilidad. Elaboración: Unidad de Planeación y Desarrollo Urbano, Bogotá, D.C., Colombia. Disponible en: <https://www.udpa.gov.co/>

Estas cifras evidencian que el fenómeno de la evasión no es un problema exclusivamente contractual entre asegurados y tomadores del seguro, sino un problema fiscal y de sostenibilidad del sistema de salud que plantea los interrogantes legítimos que se expone a continuación.

3. Elementos del régimen tarifario

El régimen tarifario del SCAT ha sido objeto de sucesivos ajustes normativos orientados, al menos en su propósito declarado a, incrementar la cobertura y reducir la evasión, partiendo siempre en el supuesto de menores costos, que concuerda la mayor proporción del parque automotor nacional y, simultáneamente, los mayores niveles de cumplimiento.

Ejeto de tarifas altas y fuga subterránea Durante buena parte de la vigencia del esquema, las primas del SCAT, especialmente para motocicletas se inscribieron en niveles que sin ser excesivamente altos, propiciaron considerable desproporción frente a valores comercial de sus vehículos, lo que incentivó en muchos permisionarios de evasión.

Ejeto de subsidios y descuentos focalizados Mediante el Decreto 1497 de 2022 se estableció un subsidio para la adquisición del SCAT de motocicletas, medida a que se proyectó en las vigencias siguientes ante la necesidad de una tarifa de inscripción en masa en la norma.

Ejeto de reducción tarifaria general (2023-2026) En este periodo el Gobierno Nacional, a través de la Superintendencia de Financiera, aplicó reducciones sucesivas en las tarifas del SCAT, con la expectativa de que presión más baja incentivara la formalización de un mayor número de vehículos. Sin embargo, la evidencia disponible indica que esta estrategia no produjo los resultados esperados, pues a la reducción de tarifas, la evasión se incrementó en niveles cercanos al 47% para el parque automotor general y superior al 58% en el caso específico de las motocicletas.

Ajuste tarifario de 2026 El 30 de diciembre de 2025, la Superintendencia Financiera anunció los cambios

del SCAT aplicables desde el 1 de enero de 2026, con un incremento promedio del 5% para motocicletas y del 0,1% para vehículos particulares, poniendo fin al ciclo de reducciones tarifarias de los dos años previos.

El debate sobre el rumbo de la política tarifaria Durante 2025, el propio superintendente Financiero planteó públicamente la conveniencia de revisar al alza las tarifas del SCAT para determinados segmentos de usuarios, argumentando que la reducción tarifaria aplicada en los dos años anteriores no había logrado los resultados esperados ni en cobertura ni en formalización del aseguramiento.



Fuente: Elaboración propia basada en el Decreto 1497 de 2022 del Ministerio de Salud y Protección Social. Los datos de la Superintendencia Financiera de Colombia (SFC) y los niveles de evasión provenientes de la ADOES (2025).

Este ciclo de reducciones, subsidios e incrementos tarifarios —sin que ninguno haya logrado revertir de forma sostenida los niveles de evasión— constituye una de las principales entendiendo que justifican este proceso de ley, la evidencia disponible, respecto que operar la tarifa, por sí sola, no basta para superar la inercia del SCAT. Se requiere, en cambio, un esquema complementario que combine incentivos positivos, verificación institucional efectiva y beneficios diferenciados para los usuarios cumplidos, que es justamente el objeto de esta iniciativa.

4. Problemática actual y necesidad de reforma

El diagnóstico más reciente disponible confirma que la evasión del SCAT en Colombia constituye un problema estructural, persistente y de magnitud creciente, con impactos directos sobre la seguridad vial, la sostenibilidad fiscal del sistema de salud y la protección efectiva de las víctimas de accidentes de tránsito.

Magnitud de la evasión Según el balance oficial del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) al cierre de 2025, el 49% de los vehículos activos en el país circulan sin el Seguro Obligatorio de Responsabilidad de Terceros vigente, lo que en otros términos representa 8.555.081 vehículos sin SCAT vigente. En la misma línea, el más reciente informe de FiscoCol —la Federación de Asociaciones Colombianas— señala que, de un parque automotor de 17,9 millones de vehículos, solo el 52% cumple con el SCAT vigente.

Consecuencias del problema en motocicletas La evasión se concentra de manera particular en el segmento de motocicletas, que además constituye la porción más numerosa del parque automotor nacional: al cierre de 2025, el RUNT registra 21.345.925 vehículos activos, de los cuales 12.326.194 son motocicletas (58% del total nacional). FiscoCol estima que la evasión en este segmento asciende al 59%.

es decir, que solo cuatro de cada diez motocicletas circulan con el seguro vigente. Cabe resaltar, además, que entre el 2023 y 2025, el parque de motocicletas registradas en cerca de 13,9 millones, de las cuales solo 5,7 millones contaban con SCAT vigente.

Heterogeneidad territorial El fenómeno no se distribuye de manera uniforme en el territorio nacional, dejando de evasión regional marcada que varía marcadamente desde la evasión del SCAT y de la responsabilidad de terceros en el 90%, a niveles cercanos al 100% en algunas zonas, lo que evidencia la necesidad de fortalecer los mecanismos de verificación y control, particularmente en zonas con menor presencia institucional.

Insuficiencia del régimen sancionatorio vigente como elemento disuasivo Bajo la estructura sancionatoria actual, la multa por circular sin SCAT equivale a 30 salarios mínimos legales vigentes, cifra que para 2025 ascendió a aproximadamente 3.750.000 pesos. La persistencia de niveles de evasión cercanos al 58% del parque automotor —pese a la existencia de esta sanción y de la posibilidad de inscripción del vehículo— refleja que el enfoque exclusivamente punitivo ha resultado insuficiente para modificar el comportamiento de los permisionarios de vehículos, lo que justifica explorar un esquema complementario basado en incentivos positivos, para quienes cumplen con la obligación.

Impacto fiscal de la evasión sobre el sistema de salud Como se señaló en el numeral 2, la evasión del SCAT traslada el costo de la atención de víctimas a la subentidad SCAT/ADRES, cuyos desembolsos por este concepto se han incrementado de manera acelerada, duplicándose entre el primer trimestre de 2025 y el primer trimestre de 2026.

Conclusión del diagnóstico El conjunto de la evidencia disponible —evasión estructural cercana al 59% del parque automotor, concentración crítica en motocicletas, alta variabilidad territorial, insuficiencia del esquema sancionatorio y presión fiscal creciente sobre el sistema de salud— configura un problema de política pública que no puede resolverse por los ajustes tarifarios aplicados en los últimos años y que requiere una intervención legislativa integral, orientada no solo a ajustar tarifas, sino a reducir las brechas para la tenencia del seguro, fortalecer la verificación institucional y reconocer beneficios diferenciados a los usuarios que cumplen oportunamente con esta obligación.

5. Estrategias técnicas-institucionales de la verificación institucional

Una de las barreras que explica la persistencia de la evasión es la fragmentación de la información entre los distintos entes que intervienen en el control de la obligación de portar el SCAT.

Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) concentra la información de matrícula y estado de los vehículos, pero no cuenta con la información de vigencia de pólizas SCAT, lo que impide operar en tiempo real, particularmente en organismos de tránsito municipales con menor capacidad tecnológica.

FiscoCol, ad más que el registro nacional de pólizas SCAT expedidas por las aseguradoras afiliadas, información que constituye la fuente primaria para verificar la vigencia del seguro, pero cuyo cumplimiento con las autoridades de control en vía —particularmente la Policía Nacional de Tránsito y los organismos de tránsito departamentales y municipales— presenta brechas operativas.

ADRES gestiona los recursos de la subentidad SCAT y procesa las reclamaciones derivadas de accidentes con víctimas no identificados sin SCAT, pero opera como órgano subalterno de la entidad, es decir, después de que el daño ya se ha materializado y el costo ya se trasladó al sistema de salud.

Organismos de tránsito municipales y departamentales son la autoridad de control en vía, pero operan con capacidades desiguales —tecnológicas, de personal y presupuestales— para verificar en tiempo real la vigencia del SCAT, lo que explica en parte la elevada heterogeneidad territorial en los niveles de evasión reportados por el RUNT.

Este diagnóstico evidencia que el problema no es exclusivamente de incentivos económicos para el usuario, sino también de capacidad institucional para verificar el cumplimiento de la obligación de manera oportuna y en el punto de control. Por ello, el fortalecimiento de la verificación institucional que propone esta propuesta de ley busca cerrar la brecha entre la información que poseen de manera dispersa en RUNT, FiscoCol y ADRES, y la disponibilidad efectiva para las autoridades de control en el momento y lugar en que se opera la obligación sobre la circulación de vehículos.

6. Justificación de los incentivos para la tenencia del SCAT

6.1. Punto de partida: el agotamiento del enfoque exclusivamente punitivo y tarifario

Los antecedentes normativos en los numerales 3 y 4 permiten revisar una conclusión central para el diseño de esta iniciativa: durante casi cuatro décadas, la política pública frente a la evasión del SCAT ha oscilado entre dos órdenes polarizados —el ajuste de tarifas y el régimen sancionatorio— sin que ninguno de los dos, ni en combinación, haya logrado reducir de manera sostenida el incumplimiento. Las reducciones tarifarias aplicadas entre 2023 y 2025 no redujeron la evasión estructural cercana al 47% del parque automotor y al 58-59% del segmento de motocicletas; la multa vigente de aproximadamente 3.750.000 pesos para 2026, traslada a la inspección de los vehículos, siempre ha sido suficiente para mantener el incumplimiento de una proporción significativa de permisionarios, especialmente en los municipios donde la presencia de autoridades de control es más débil.

Esta evidencia sugiere que el problema no es únicamente de presión económica de usuarios, sino de diseño de incentivos: un esquema que solo castiga el incumplimiento, sin reconocer ni distinguir a quienes cumplen de manera sostenida, no genera una señal positiva que refuerce la permanencia en el sistema. De ahí la necesidad de introducir un instrumento de política complementario a los dos anteriores: el reconocimiento de beneficios legales a los usuarios que mantienen su SCAT vigente y no presentan alusiones.

6.2. Fortalecimiento de comportamientos económicos y de cumplimiento regulatorio

La literatura sobre cumplimiento normativo (regulatory compliance) y economía del comportamiento ha documentado de manera consistente que los esquemas regulatorios basados exclusivamente en la amenaza de sanción tienden a producir cumplimiento parcial cuando la probabilidad subjetiva de ser controlado es baja. Esto se evidencia en el escenario que revela los datos de evasión municipal descritos en el numeral 4: un escenario donde la evasión del SCAT y de la responsabilidad de terceros alcanza entre el 95% y el 100% del parque automotor, la percepción de riesgo de sanción es, en la práctica, nula, de modo que la multa deja de operar como elemento disuasivo real.

Antes de ser formalizada, la introducción de un incentivo positivo —un beneficio que el usuario obtiene por cumplir, y no solo una multa que evita por no incumplir— actúa sobre un mecanismo distinto de la conducta: refuerza la decisión de mantener el seguro vigente en el tiempo, no solo en el momento puntual de un control de tránsito, sino también de la evasión de derechos del propietario del vehículo. El incentivo modifica el lado positivo del balance costo-beneficio: lo que se gana por cumplir, mientras que la sanción actúa únicamente sobre el lado negativo de lo que se pierde por incumplir. La evidencia reciente en los mercados financieros indica que actuar solo sobre este segundo lado de la ecuación ha resultado insuficiente.

6.3 Efecto esperado sobre la persistencia del aseguramiento La evidencia comparada sobre esquemas de financiación al fuera del sector – tanto en seguros de automóviles como en otros ramos– indica que este tipo de disposiciones tiende a incrementar la persistencia de los asegurados en el sistema, es decir, la probabilidad de que un usuario que ya cuenta con el seguro lo renueve de manera oportuna al vencimiento de la póliza. Este efecto de persistencia es particularmente relevante para el caso del SOAT, donde buena parte de la evasión de pago se corresponde a vehículos que nunca han sido asegurados, más a vehículos cuyo seguro venía y se ha renovado de manera puntual, como lo sugiere la cifra de 3.000.000 vehículos con SOAT vigente al cierre de 2023 reportada por el SUNE. En consecuencia, un esquema de incentivos para usuarios no asegurados puede tener un efecto proporcionalmente mayor sobre la sostenibilidad oportuna que sobre la formalización de vehículos que nunca han contado con el seguro, lo cual debe tenerse en cuenta al momento de diseñar el artículo de ley y de dimensionar los costos de reducción de siniestros que se plantean con el nivel base de impacto. 6.4 Coherencia con la función de solidaridad del sistema Finalmente, el esquema de incentivos que propone este proyecto es coherente con la función de solidaridad que, como se explicó en el numeral 1, es inherente al SOAT, es la medida en que la reducción de la evasión disminuye la presión sobre la subsección ECAT/AJ2025, los recursos que hay a disposición a cubrir accidentes causados por vehículos no asegurados o con identificaciones pólizas diferentes para otros fines del sistema de salud, y para financiar los propios incentivos que aquí se proponen, otorgados al citado vínculo entre cumplimiento individual y sostenibilidad colectiva del sistema. En síntesis, el proyecto de ley propone el reconocimiento de beneficios diferenciados para los usuarios no asegurados del SOAT como un nuevo instrumento de política pública –distinto y complementario al ajuste tributario y al régimen sancionatorio– orientado a incrementar la tenencia puntual del seguro, reducir la evasión estructural documentada en el diagnóstico, y disminuir la presión fiscal que actualmente recae sobre la subsección ECAT/AJ2025. 7. Antecedentes legislativos El Congreso de la República ha tramitado en otros ordenes distintos iniciativas relacionadas con el SOAT, cuyo análisis resulta relevante tanto para justificar la necesidad de la presente reforma como para identificar riesgos jurídicos y de diseño normativo que deben tenerse en su articulación. 7.1 Ley 2164 de 2021 La Ley 2164 de 2021, cuyo propósito fue incentivar la compra y vigencia del seguro (Obligatorio de Accidentes de Tráfico), se generó a partir de las iniciativas legislativas 488 de 2020 en Senado y 818 de 2020 en Cámara. Esta norma recogió el espíritu del Decreto 1378 de 2020 de la Cámara de Representantes, el cual planteaba una estructura de beneficios progresivos de hasta el 30% para los conductores que demostraran una conducta ejemplar en las vías durante periodos prolongados. El texto definitivo integró diversas disposiciones en el artículo 41 del Código Nacional de Tráfico, otorgando un nuevo mecanismo (excepción) del 10% en la prima para quienes, tras un tiempo sin siniestros y cumpliendo con la renovación a tiempo, acumularan este beneficio durante la vigencia de 2021, bajo los términos del Decreto 1574 del mismo año. Aunque la Corte Constitucional, mediante Sentencia C-395 de 2022, declaró inaplicable el artículo 37 de la Ley 2164 de 2021 en lo que respecta a la extensión mínima del descuento por buen comportamiento vial, continuando que este tipo de beneficios es constitucionalmente legítimo y compatible con la estructura del SOAT, la misma sentencia declaró inaplicable la expresión “El día por el que [SOAT] comienza en el parágrafo 3”, así como la totalidad del parágrafo 3º, por considerar que la fijación de un porcentaje específico de descuento en el base de la ley invade las competencias del Gobierno Nacional para la determinación técnica y actual de los	tercios del monto, función que corresponde a la Superintendencia Financiera de Colombia conforme a los principios de equidad, uniformidad y maximización del artículo 200 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero. 7.2 Proyecto de Ley 795 de 2024 Bajo la autoría del Honorable Representante Oscar Sánchez León, esta iniciativa legislativa pretende reformar la arquitectura de sobre del SOAT para el segmento de motocicletas. La propuesta contempla la expansión de los rangos tarifarios, trasladando de los tres categorías actuales por cilindraje a un esquema de cinco niveles. Con este ajuste se busca que los vehículos de alta cilindraje, actualmente ubicados en un solo tramo, asuman una carga prescricional más adecuada con su función comercial y perfil de riesgo. El artículo de ley superó satisfactoriamente su discusión en primer debate ante la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes. Todo antecedente comparte con el presente proyecto el diagnóstico de fondo sobre la falta de proporcionalidad tarifaria como una de las causas de la evasión, particularmente en el segmento de motocicletas de cilindraje medio y alto. Sin embargo, su enfoque se limita exclusivamente al ajuste de la estructura tarifaria, sin abordar los componentes de incentivos positivos ni de verificación institucional que constituyen el objeto central de la presente iniciativa. En este sentido, el proyecto que aquí se presenta no duplica sino que complementa este antecedente, abordando dimensiones del problema de evasión que dicho proyecto no cubre. 7.3 Proyecto de ley sobre pago del SOAT en cuotas (Senado, 2024) De autoría del senador José Vicente Carrero, este iniciativa propone permitir el pago del SOAT en cuotas –trimestrales, bimestrales o semestrales– en lugar del pago único de la prima anual, con el argumento de que buena parte de la población no cuenta, en su solo momento, con los recursos necesarios para adquirir el seguro. Esta anterioridad evidencia que el Congreso de la República ya ha identificado una causa adicional de evasión –la restricción de liquidez de los propietarios de vehículos– distinta de las que aborda directamente el presente proyecto (prevención y verificación institucional). Su existencia refuerza el argumento de que la evasión del SOAT es un fenómeno institucional que requiere intervenciones legislativas complementarias, entre, y no una solución única. 7.4 Antecedentes reglamentarios complementarios Aunque no corresponden a proyectos de ley sino a decretos del Gobierno Nacional, resulta pertinente mencionar el Decreto 1497 de 2022 –que instituyó el subsidio para la adquisición del SOAT de motocicletas de bajo cilindraje– y el Decreto 1574 de 2021 –que reglamentó el procedimiento de verificación del descuento por buen comportamiento vial creado por la Ley 2164 de 2021– en la medida en que este último es modelo, a nivel operativo, buena parte del problema de cómo verificar que un usuario no ha tenido siniestros, ejercicio técnico que resulta directamente relevante para el diseño del componente de verificación institucional que propone el presente proyecto de ley. 7.5 Proyecto de ley de economía del SOAT para motocicletas de hasta 250 cc. (SOAT zero). 11 de mayo de 2025. La senadora Patricia Valencia introdujo ante el Legislativo una iniciativa que pretende excluir de la obligación del SOAT a los ciclomotores de cilindraje inferior a 250 cc. Esta propuesta plantea que la flexibilidad estructural del financiamiento de las prestaciones asistenciales derivadas de siniestros viales donde intervengan dichos vehículos. En su exposición, la senadora contrasta que la medida impactaría positivamente a cerca de 12,5 millones de ciudadanos de los estratos socioeconómicos 1, 2 y 3, argumentando que la alta desproporción en este grupo responde a limitaciones
de liquidez y no a una desconexión del tema. El impacto presupuestal, presentado en 2,5 millones de pesos, se financiará mediante la reorganización de partidas de funcionamiento del Ministerio de la Igualdad. Adicionalmente, el texto otorga un subsidio al Registro para regularizar la integridad de los bases de datos, los protocolos de auditoría y el registro de transacciones para el flujo de recuperación al sistema de salud. 7.6 Antecedentes reglamentarios complementarios Aunque no corresponden a proyectos de ley sino a decretos del Gobierno Nacional, resulta pertinente mencionar el Decreto 1497 de 2022 –que instituyó el subsidio para la adquisición del SOAT de motocicletas de bajo cilindraje– y el Decreto 1574 de 2021 –que reglamentó el procedimiento de verificación del descuento por buen comportamiento vial creado por la Ley 2164 de 2021– en la medida en que este último es modelo, a nivel operativo, buena parte del problema de cómo verificar que un usuario no ha tenido siniestros, ejercicio técnico que resulta directamente relevante para el diseño del componente de verificación institucional que propone el presente proyecto de ley. 8. Derecho comparado La experiencia internacional en materia de seguros obligatorios de accidentes de tránsito ofrece relevantes datos para el diseño de esquemas de incentivo y verificación: • Chile cuenta con el Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP), de naturaleza y cobertura similares al SOAT colombiano, con un esquema de verificación centralizada basado en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados, que permite el cruce automático de información entre aseguradoras y autoridades de tránsito al momento de la verificación técnica y el pago de primas de circulación. • España, dentro del marco del seguro obligatorio de responsabilidad civil de vehículos a motor, ha desarrollado el Póliza de Tráfico los Asegurados (ITVA), un mecanismo de verificación en tiempo real que permite a las autoridades de tránsito confirmar la vigencia del seguro sin necesidad de que el conductor porte el documento físico, y que ha sido modelado como un factor relevante en la reducción de los niveles de evasión. • México, en el proceso de tránsito hacia la obligatoriedad del seguro vehicular en distintas entidades federativas, ha explorado esquemas de bonificación para conductores sin siniestros, en una lógica similar a la que este proyecto busca introducir para los usuarios no asegurados del SOAT. Datos referentes presentan una tendencia común: los países que han logrado reducir de manera sostenida la evasión se lo han hecho únicamente mediante ajustes de tarifa, sino combinando (i) verificación electrónica institucional entre tránsito y (ii) esquemas de incentivos o bonificación para los asegurados cumplidos, que se precisan en el enfoque que adopta la presente iniciativa.	III. Análisis fiscal y de impacto La jurisprudencia constitucional ha sido sustancial y positiva en señalar que el análisis de impacto fiscal pivota en el artículo 7º de la Ley 899 de 2003 no constituye un requisito de trámite cuya inobservancia genera un vicio de inconstitucionalidad, es una condición habilitante para la aprobación de un proyecto de ley en primer debate. Desde la Sentencia C-322 de 2007, la Corte Constitucional precisó que dicha disposición constituye “un importante instrumento de racionalización de la actividad legislativa”, cuya finalidad es que el Congreso delibere con conocimiento de causa sobre los costos fiscales de sus iniciativas, pero sin que ello se traduzca en una carga insuperable para el legislador ni en un poder de veto por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público sobre el trámite y aprobación de los proyectos de ley, como lo reiteró expresamente la Sentencia C-601 de 2007 al aclarar que “no es el poder de veto “limitar la autonomía del legislador y el principio de separación de las ramas del poder público”. En la misma línea, la Sentencia C-322 de 2007 precisó que la carga del Congreso “no exige un análisis detallado y exhaustivo del costo fiscal y los flujos de financiamiento”, sino apenas una correspondencia mínima que permita establecer los alcances fiscales para valorar los efectos fiscales de la iniciativa, motivo unificado reiteradamente por la Sentencia C-340 de 2013. En consecuencia, la ausencia de un análisis exhaustivo del Ministerio de Hacienda y Crédito Público al momento de radicar o dictar en primer debate el presente proyecto de ley no requiere su trámite legislativo, sin perjuicio de que, en cumplimiento del deber de racionalidad fiscal que la misma norma impone, el Congreso de la República deberá considerar dicho concepto en las etapas subsiguientes del trámite, tal como se desarrolló en el numeral II de la presente exposición de motivos. IV. Conflicto de interés De acuerdo a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 283 de 2018, “Por lo cual se modifica parcialmente la Ley 54 de 1997”, se hacen las siguientes consideraciones a fin de descartar las circunstancias o ejemplos que podrían generar conflicto de interés en la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 265 de la Ley 5 de 1992, quedando por el artículo 1 de la Ley 283 de 2018, a cuyo tenor son: “Artículo 265. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que puedan surgir en el ejercicio de sus funciones. Se entiende como conflicto de interés una situación donde la decisión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio personal, actual y directo para el congresista. a) Beneficio particular, aquel que otorga un privilegio o gran ventaja a una institución, asociación o persona obligatoria a favor del congresista de la que es posesor o socio de los ciudadanos. Incluye normas que afecten investigaciones, penas, exoneraciones, permisos y subvenciones a fin que se beneficien personas vinculadas. b) Beneficio actual, aquel que efectivamente se configura en los beneficios personales y económicos al momento en el que el congresista participa de la decisión.

“El beneficiario deberá estar en posesión de forma específica respecto del compromiso de no cobro pago, computación o computación permanente, y por tanto dentro del segundo grado de consanguinidad, agnación o afinidad a primer nivel. [...]”

Señor secretario la Sala Plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su sesión ordinaria del 14 de julio de 2016, M.P. Carlos Enrique Moreno Robey, señaló que:

“No cualquier interés configura la causal de desestimación de recurso, pues se sabe que solo lo será aquel del que se pueda probar que es directo, es decir, que por sí el despacho beneficia, perjudica o afecta al recurrente en cuanto al asunto que fue controvertido por el legislador particular, que el mismo sea específico y personal, bien para el compromiso o porque se encuentran relacionados con él y actual y inmediato, que concierne para el recurrente en que se está la participación respecto del compromiso, lo que cualquier sucesor en legítima, futuro o eventualidad. También se tiene presente que el interés puede ser de cualquier naturaleza, real o, en su caso, moral, sea derivado o propio”.

Por lo anterior, se estima que esta iniciativa legislativa no genera conflictos de interés para su discusión y notación, toda vez que se trata de un proyecto de carácter general que no causa un beneficio o perjuicio particular, actual y directo. No obstante lo anterior, es necesario precisar que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o estudio del presente Proyecto de Ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 281 de la Ley 5 de 1992 modificada por la Ley 203 de 2010, no divide al Congreso de los debates convalida al trámite en los que pueda estar tramitando.

Concluyendo,

CERDAS VARGAS VÁLDEZ
Honorable Senador de la República

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 03 de Agosto del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley N.º 148/26 Comisión de Asesoría
Exposición de Motivos
H. C. German Vargas Valtelón

SECRETARIO GENERAL

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Boletín O.C., 3 de Agosto de 2026

Señor Presidente:

Con el fin de reportar el Proyecto de Ley No. 14 522 Senado “POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN INCENTIVO FISCAL EN EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT) POR NO SINIESTRALIDAD, SE FIJA UN RECARGO POR SINIESTRALIDAD REITERADA 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 **CERDAS VARGAS VÁLDEZ**. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **SEXTA**, Constitucional, Plenario del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

BRIO ALFONSO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
Senador de la República

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – AGOSTO 3 DE 2026

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

CÓMPLESE.

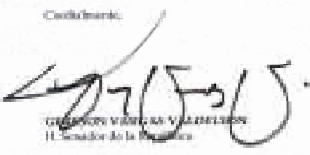
EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

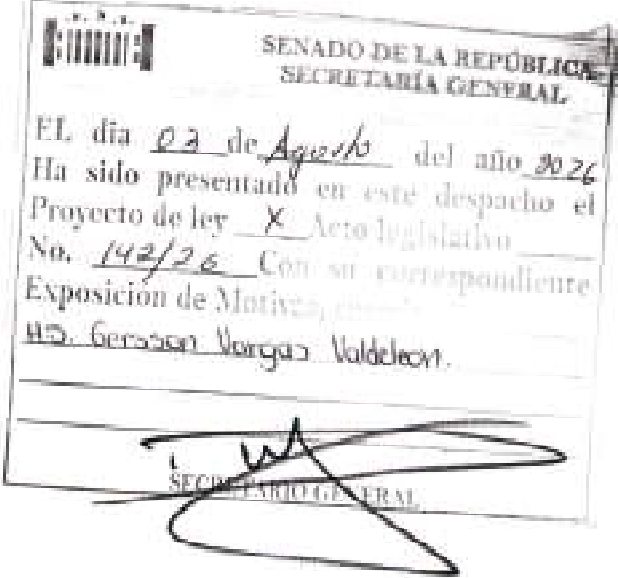
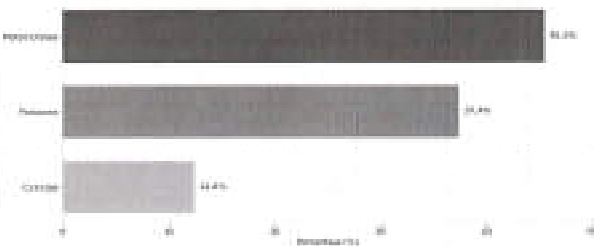
HONORIO MIGUEL HERRÍQUEZ PINEDO
SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

BRIO ALFONSO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
Senador de la República

PROYECTO DE LEY NÚMERO 142 DE 2026 SENADO

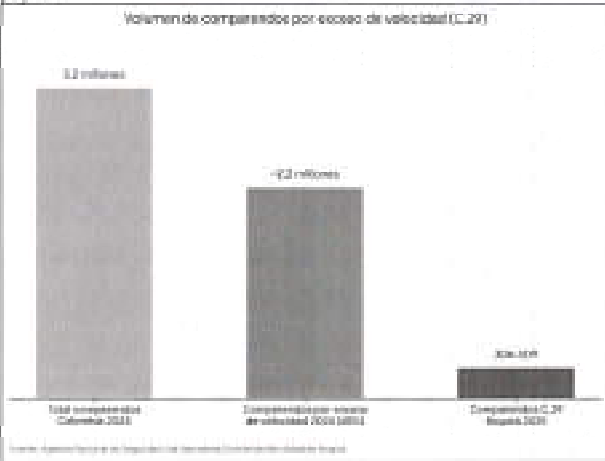
por medio de la cual se establece la sanción gradual por exceso en el límite de velocidad permitida y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C., 3 de agosto de 2026. Doroteo DOROTEO ALFONSO RODRIGUEZ Secretario General Senado De La República E. S. D. Asunto: radiación del Proyecto de Ley "Por medio de la cual se establece la sanción gradual por exceso en el límite de velocidad permitida y se dictan otras disposiciones" Aportado secretario general, En cumplimiento de nuestro deber constitucional y legal, actuando en concordancia con lo establecido en la Ley 5ª de 1992, en su calidad de Composita de la República, radico ante su despacho, para que se tenga el trámite legislativo correspondiente al siguiente Proyecto de Ley: "Por medio de la cual se establece la sanción gradual por exceso en el límite de velocidad permitida y se dictan otras disposiciones" Cofirmante,  DOROTEO ALFONSO RODRIGUEZ El Senador de la República	PROYECTO DE LEY No. 142 DE 2026 "Por medio de la cual se establece la sanción gradual por exceso en el límite de velocidad permitida y se dictan otras disposiciones" El Congreso de Colombia DECRETA: Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto, establecer la sanción gradual por el exceso en el límite de velocidad permitida, se determinan medidas para que la información sobre la velocidad máxima permitida sea pública para los ciudadanos, se fortalecen los mecanismos para la corrección de la trampa tecnológica y se dictan otras disposiciones relacionadas en mejorar los mecanismos de detección, monitoreo para la correcta medición de la velocidad utilizando Sistemas Automatizados, Sensores Automatizados y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al artículo 54(1)(F). Artículo 2. Sanción Gradual por exceso en el límite de velocidad permitida. Modifíquese el inciso C-29 del artículo 131 de la Ley 769 de 2022, el cual quedará así: "C-29. Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida. Además de la multa general prevista para las infracciones del inciso C-29, esta conducta será sancionada de acuerdo con el exceso de velocidad así: - Desde cero (0) y hasta quince (15) kilómetros por hora por encima del límite será sancionada con multa equivalente a ocho (8) SMLDV. - Desde diecisiete (17) y hasta treinta (30) kilómetros por hora por encima del límite será sancionada con multa equivalente a quince (15) SMLDV. - Igual o superior a treinta y uno (31) kilómetros por hora por encima del límite será sancionada con multa equivalente a treinta (30) SMLDV. Cuando el vehículo posea servicio de transporte público, la conducta se sancionará conforme a la multa fijada prevista en el inciso D-19 del presente artículo, salvo que el exceso de velocidad se encuentre en el rango señalado en el numeral 3 del presente literal, caso en el cual se aplica en la multa a él prevista, por ser esta más grave. En ningún caso habrá lugar a la acumulación de sanciones." Las disposiciones del artículo 136 de la Ley 769 de 2022 se aplicarán a los conductores de los numerales 1 y 2. La conducta del numeral 3 no tendrá exclusión de la multa. Parágrafo. Los valores señalados en los numerales 1, 2 y 3 del presente literal se aplicarán simultáneamente en el monto puntuable en que tiene el salario mínimo legal vigente, según certificación que emita el Ministerio de Transporte antes del 31 de marzo de cada año." Artículo 3. Información sobre la velocidad superior a la máxima permitida. La orden de comparencia que se adelanta por la presunta infracción a la conducta C29 deberá contener en la casilla "Observaciones de los Agentes de Tránsito" la información sobre el límite señalado, la velocidad medida, la velocidad resultante y la trampa de corrección empleada para la misma. El Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones de Tránsito - SIMIT y el Registro Único Nacional de Infracciones de Tránsito del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNIT, deberán disponer de los campos necesarios para que la información sobre las comparencias interpusas por la presunta infracción a la conducta C29 se indique el exceso de velocidad infringido. La información relativa a la trampa de corrección tecnológica y al certificado de calibración vigente de cada equipo será de acceso público general, la información específica de cada comparencia individual será accesible al presunto infractor y a las autoridades competentes, en los términos de la Ley 1388 de 2022. El acto que decida la comisión de la infracción deberá indicar el límite señalado, la velocidad medida, la velocidad resultante, el equipo utilizado y la identificación del certificado de calibración o certificación correspondiente. Artículo 4. Trampa de corrección para los Sistemas Automatizados, Sensores Automatizados y otros medios Tecnológicos - SAST que realicen medición de velocidad. Toda dispositivo de medición de velocidad utilizado por los Sistemas Automatizados, Sensores Automatizados y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito (SAST), deberá incorporar y hacer pública una trampa tecnológica de corrección, entendida como el margen de inventariedad de medición que debe darse como la velocidad registrada antes de proceder a la validación de cualquier orden de comparencia. La trampa de corrección tecnológica deberá ser la establecida en el certificado de calibración vigente de cada equipo, la cual debe ser específica por un instrumento actualizado. La autoridad de tránsito deberá aplicar dicho margen de manera consistente al momento de la validación del comparendo, sin necesidad de solicitud de parte. El certificado de calibración con la trampa de corrección tecnológica deberá estar disponible públicamente en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de forma previa a la disposición de cualquier comparendo, información que deberá estar consignada como garantía del debido proceso y del principio de publicidad. Parágrafo transitorio. El Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones de Tránsito - SIMIT y el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNIT, contarán con un plazo de tres (3) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley para adecuar sus sistemas de información a lo dispuesto en los artículos 1ª y 4ª de la presente ley. Artículo 5. Reportes Tránsito para los Sistemas Automatizados, Sensores Automatizados y otros medios Tecnológicos - SAST que realicen medición de velocidad. Modifíquese el artículo 15 de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así: "Artículo 15. Reportes Tránsito. La autoridad Nacional de Tránsito, se encargará de que, para la instalación de sistemas de medición de velocidad, sensores automatizados y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, se cumpla con los requisitos de la ley. - Que en cumplimiento de la ley, se realice la instalación de los sistemas de medición de velocidad en las vías y se realice la correspondiente conservación de los sistemas de tránsito que deben ser mantenidos en buen estado. - Que se realice la instalación de los sistemas de medición de velocidad en las vías y se realice la correspondiente conservación de los sistemas de tránsito que deben ser mantenidos en buen estado. El presente artículo se aplicará a los sistemas de medición de velocidad que se instalen en las vías y se realice la correspondiente conservación de los sistemas de tránsito que deben ser mantenidos en buen estado. Del presente artículo:  DOROTEO ALFONSO RODRIGUEZ El Senador de la República
	3. Contar con un equipo de registro de tránsito automatizado. Queque que puede ser integrado por policía especializada y/o personal de planta, de conformidad con lo establecido en la Ley 1388 de 2022. 4. La información registrada o implementada para informar a las personas de la comisión de infracciones tecnológicas, sensores automatizados y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones. 5. Que los sistemas que realicen medición de velocidad deben tener sistemas que verifiquen la totalidad del rango de medición de velocidad permitida y sancionable en la vía donde están instalados. Incluyendo los rangos de velocidad en rangos altos. En ningún caso podrá autorizarse la instalación de un dispositivo cuyo rango de medición certificado sea inferior al límite máximo de velocidad permitida en la vía, más un margen mínimo de exceso determinado a través de rangos altos de velocidad. Los Sistemas utilizados para la medición de velocidad deben contar con tecnología que garantice la exactitud de las mediciones. Parágrafo transitorio. El Ministerio de Transporte, junto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, reglamentará lo determinado en el numeral 3 del presente artículo dentro de los tres (3) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, incluyendo la información a rangos altos de velocidad. En cumplimiento de lo establecido en la ley, se realice la instalación de los sistemas de medición de velocidad en las vías y se realice la correspondiente conservación de los sistemas de tránsito que deben ser mantenidos en buen estado. Artículo 6. Registro de infracciones. Las infracciones a la conducta C-29 cometidas con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley, cuyo comparendo no se encuentre en firme, se someterán a las disposiciones más favorables aquí previstas, en aplicación del principio de favorabilidad propia del derecho administrativo sancionatorio. Artículo 7. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, en perjuicio de los plazos respectivos de adopción e implementación previstos en los artículos 4ª, 5ª y 6ª de la presente ley.

	EXPOSICIÓN DE MOTIVOS PROYECTO DE LEY No. 142 DE 2026 “Por medio de la cual se establece la sanción gradual por exceso en el límite de velocidad permitida y se dictan otras disposiciones” I. Objeto de la iniciativa legislativa El presente proyecto de ley tiene por objeto modificar el régimen sancionatorio previsto en el literal C.29 del artículo 171 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), modificando la sanción única y fija que hoy existe por conducir a una velocidad superior a la permitida, por un esquema de sanciones gradual escalonada en función del exceso de velocidad objetivamente cometido. De manera complementaria, la iniciativa busca: (i) garantizar la publicidad y transparencia de la información relativa a los límites de velocidad, la velocidad medida y la fuerza de corrección meteorológica aplicada en cada comparámetro; (ii) tenerse los registros técnicos exigidos a los Sistemas Automatizados, Semiautomatizados y otros medios Telemétricos (SAST) para la detección de infracciones de tránsito, modificando para tal efecto el artículo 17 de la Ley 769 de 2002 y (iii) asegurar que la fuerza de corrección meteorológica sea, en el momento de implementación de medidas que apliquen de oficio por la autoridad de tránsito antes de la aplicación de cualquier orden de comparendo, como garantía del debido proceso y del principio de publicidad de los actos administrativos. En síntesis, el proyecto persigue un doble propósito de un lado, dotar de mayor proporcionalidad, racionalidad y capacidad disuasiva al régimen sancionatorio del exceso de velocidad, hoy considerado la principal causa de siniestralidad vial en Colombia, y de otro, blindar dicho régimen frente a los riesgos de orden constitucional que la jurisprudencia ha identificado en el pasado a los sistemas de detección electrónica de infracciones, particularmente en materia de legalidad, tipicidad, debido proceso y publicidad. II. Problemática que justifica la iniciativa A. Magnitud del problema de seguridad vial en Colombia La evidencia técnica disponible confirma que el exceso de velocidad continúa siendo uno de los factores de riesgo más determinantes en la ocurrencia de siniestros viales en el país. De acuerdo con los informes del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONOSV), adscrito a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), el exceso de velocidad se ubica entre las principales causas probables de los siniestros viales registrados en Colombia, junto con la desobediencia a las señales de tránsito, la conducción bajo efectos del alcohol y las fallas mecánicas. En 2024 se registraron 1.707 muertos por siniestros viales en el territorio nacional, cifra que se suma a los 6240 fallecimientos ocurridos en 2025, lo que revela una tendencia preocupantemente crítica, no obstante las leyes reformatorias observadas en períodos anteriores. Según cifras compiladas con base en el ONOSV, el exceso de velocidad explica entre del 23,4 % de los hitos de causa probable de fatalidades
viales analizadas en el primer trimestre de 2025, solo superado por la desobediencia a las señales de tránsito. A su vez, la Organización Panamericana de la Salud (OPS) ha identificado el exceso de velocidad como la principal causa de siniestros viales en países de la región, entre ellos Colombia, en el marco de más de 345.000 muertes por siniestros viales registradas en las Américas durante 2023, equivalentes al 12 % de la mortalidad vial mundial por esta causa. Los actores viales más vulnerables continúan siendo quienes se movilizan en medios expuestos, para 2024, a nivel mundial, la mayor proporción de fatalidades por siniestros viales correspondió a motocicletas (48,5 %), seguidas de peatones (37,4 %) y ciclistas (12,6 %). Esta distribución evidencia que el exceso de velocidad no solo contribuye al siniestro, sino que traslada un riesgo desproporcionado a terceros que no tienen posibilidad real de anticipar ni de mitigar el impacto de una colisión a alta velocidad. Distribución de fatalidades viales por tipo de actor vial, 2024  Dado el punto de vista de la física del riesgo vial, esta evidencia técnica sugiere que el aumento de la velocidad incrementa de manera no lineal la energía cinética liberada en una colisión y, con ella, la probabilidad y severidad de los lesiones. Esta dual en la materia han estado que, en promedio, cada incremento de un kilómetro por hora en la velocidad de circulación se traduce en un aumento cercano al 6 % en los siniestros con lesiones y de alrededor del 2 % en los siniestros con resultado fatal. Esta relación no lineal y creciente es precisamente la que justifica, desde el punto de vista técnico, que la sanción no sea uniforme, sino que se ajuste de manera proporcional a medida que el exceso de velocidad se hace mayor, en particular en los rangos altos que son los de mayor letalidad potencial. Exposiciones de gestión de velocidad implementadas en ciudades como Bogotá mediante operativos de control, señalización y campañas pedagógicas confirman el efecto disuasivo del control efectivo de la velocidad, solo en 2025 se realizaron 4.600 operativos de control, con 18.047 comparendos imputados por exceso de velocidad, medidas que se traducieron en una reducción cercana al 24,8 % en muertos y del 25 % en personas lesionadas en los corredores intermedios entre acceso y salida de sus vías. La evidencia confirma que el control efectivo de la velocidad, acompañado de un régimen sancionatorio racional, proporcional y con reglas claras, constituye una política pública que alta capacidad de salvar	viales. B. Falencias del régimen sancionatorio vigente No obstante lo anterior, el régimen sancionatorio vigente presenta al menos cuatro falencias que la presente iniciativa busca corregir: (i) Ausencia de graduación punitiva: La sanción por exceso de velocidad prevista en el literal C.29 del artículo 171 de la Ley 769 de 2002 es hoy una sanción fija que no diferencia entre quien excede el límite en un margen leve por ejemplo, 11 km/h y quien lo hace en un margen extremo más de 50 km/h, pese a que el riesgo generado por ambos conductos es sustancialmente distinto. Esta indiferenciación resulta contraria al principio de proporcionalidad que la jurisprudencia constitucional exige para toda régimen administrativo sancionador, como se desarrolla en el numeral II de esta exposición de motivos. (ii) Insuficiente publicidad de la información técnica: No existe claridad normativa sobre la obligación de hacer pública, de manera gratuita y verificable, la fuerza de corrección meteorológica de los equipos SAST en la información operativa del exceso de velocidad detectado, lo que ha generado incertidumbre y cuestionamientos fundamentados sobre el debido proceso en la imposición de comparendos por estos medios, así como la documentación por la doctrina especializada en la materia. (iii) Cobertura técnica incompleta de los equipos de medición: Los equipos técnicos actualmente exigidos a los sistemas SAST no garantizan de manera expresa que estos cubran la totalidad del rango de velocidades permitidas en la vía donde se instalan, incluidos los excesos en rangos altos, que son precisamente los de mayor letalidad según la evidencia técnica reseñada. (iv) Riesgo de ineptitud vial ya identificado por la Corte Constitucional: La experiencia normativa reciente en materia de detección electrónica de infracciones en particular el procedimiento de la Ley 769 de 2002 demuestra que los desarrollos legislativos que no incorporan expresamente garantías de imparcialidad, publicidad y veracidad técnica quedan expuestos a graves riesgos de constitucionalidad, con el consiguiente costo institucional y la incertidumbre jurídica que ello genera tanto para los ciudadanos como para las autoridades de tránsito. Estas cuatro falencias explican por qué la presente iniciativa no se limita a endurecer la sanción, sino que aborda de manera integral el régimen jurídico y técnico que regula la detección y sanción del exceso de velocidad. III. Antecedentes y marco jurídico A. Marco constitucional La iniciativa encuentra fundamento directo en los artículos 15, 21, 31 y 34 de la Constitución Política. El artículo 2º establece como función del Estado la protección de la vida, honra y bienes de los ciudadanos en Colombia, mandando que legitima la intervención del legislador en la regulación del tránsito automotor como actividad pública. El derecho a la vida, consagrado en el artículo 31, y el derecho a la libre circulación prevista en el artículo 34, deben armonizarse con el deber de las autoridades de garantizar condiciones seguras de movilidad.

La jurisprudencia constitucional ha calificado de manera reiterada la conducción de vehículos automotores como una actividad poligráfica que, por sí misma, atenta a la convivencia como un riesgo permanente de sufrir un daño, lo que justifica una intervención estatal atenuada e intensa. La Sentencia C-1068 de 2003 precisó que la regulación del tránsito busca establecer límites razonables al ejercicio de la libertad de locomoción con el fin de mantener condiciones esenciales de vida en comunidad, entre otros principios sectoriales sectoriales, en primer lugar, la seguridad de los usuarios. En la misma línea, la Sentencia C-2011 de 2012 confirmó que las restricciones al tránsito terrestre son constitucionalmente admisibles cuando persiguen garantizar la seguridad y la salubridad públicas, razones que la Sentencia C-405 de 2014 explicó que la peligrosidad inherente de la conducción genera una relación de especial sujeción entre los conductores y las autoridades de tránsito, que habilita la imposición de deberes y cargas más estrictas que en otros ámbitos de la vida social. De esta línea jurisprudencial se sigue una consecuencia personal relevante para el trámite legislativo: el control de constitucionalidad que recae sobre los reglamentos de tránsito debe ser directo o directamente en la libertad de configuración del legislador, procurando en atención al carácter riesgoso de la actividad regulada y a la finalidad de protección de la vida y la integridad de los usuarios de la vía que los anima, alta entended de deferencia constitucional relativa la legitimidad de la presente iniciativa, que se limita a graduar una sanción ya existente en función de su criterio objetivo la magnitud del exceso de velocidad sin crear nuevos restricciones a la libertad de locomoción. Finalmente, el artículo 29 de la Constitución, que consagra el debido proceso incluido el debido proceso administrativo, constituye el eje central de las garantías que la presente iniciativa busca reforzar en materia de detección electrónica de infracciones, en la medida en que exige que toda sanción administrativa esté precedida de reglas claras, previamente establecidas y de conocimiento público. B. Marco legal vigente El régimen sancionatorio del exceso de velocidad está actualmente contenido en el literal C-28 del artículo 128 de la Ley 769 de 2002, que prevé una sanción única e independiente de la magnitud del exceso aplicable a la cuantía general de las infracciones del literal C. Dicha ley regula, además, en su artículo 136, los descuentos aplicables a quien acepta la comisión de la infracción, mecanismo que la presente iniciativa conserva para los rangos de menor gravedad. Por su parte, la Ley 1085 de 2007 regula la instalación y puesta en marcha de los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros sistemas Tecnológicos (SAT) para la detección de infracciones de tránsito, estableciendo en su artículo 11 los requisitos técnicos que deben cumplir dichos sistemas. En dicho artículo que el proyecto introduce nuevos requisitos relacionados con la cobertura del rango de medición y la exactitud tecnológica exigida a los equipos. A su vez, la Ley 1497 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo) consagra en su artículo 3º el principio de publicidad de las actuaciones administrativas, que debe de traducirse en las obligaciones de información que introduce el artículo 2º del proyecto. C. Precedente jurisprudencial relevante 1. Legalidad, tipicidad, debido proceso y presunción de inocencia en la detección electrónica de infracciones. La Corte Constitucional, mediante Sentencia C-616 de 2021, declaró inaplicable el parágrafo 2º del artículo 1º de la Ley 1085 de 2007, norma que establecía la responsabilidad solidaria del propietario del vehículo con el conductor en las contravenciones detectadas por medios tecnológicos, sin exigir que en	el proceso contraaccional se acreditara su participación culpable en la infracción. La Corte precisó que dicha solidalidad conlleva una forma de responsabilidad objetiva, incompatible con los artículos 4º y 129 de la Constitución, y reiteró que correspondió al Congreso en ejercicio de la reserva de ley en materia sancionatoria definir con precisión y suficiencia los elementos de la responsabilidad, garantizando en todo caso el respeto al derecho de defensa, a la presunción de inocencia y al principio de imputación personal. Bajo este precepto, la propia Corte reconoció que, conforme a su jurisprudencia previa (Sentencias C-210 de 2000, C-890 de 2005, C-480 de 2000, C-489 de 2001 y C-499 de 2013), no era la posible presunción de responsabilidad por parte de terceros administrativos cuando ello implicaba sancionar a persona distinta de quien comete la infracción. Es importante destacar que la propia Corte aclaró que la declaración de inaplicabilidad de la solidalidad sancionatoria no comporta la inconstitucionalidad del sistema de detección electrónica de infracciones como tal, el cual puede seguir operando siempre que se ajuste a las garantías del debido proceso. Este precedente resulta directamente relevante para la presente iniciativa, en la medida en que los artículos 3º y 4º del proyecto reforman precisamente las garantías de tipicidad, individualización y verificabilidad de la información utilizada para sancionar, elementos que la doctrina especializada ha identificado como componentes esenciales del debido proceso administrativo en materia de tránsito (ver). 2. Principio de proporcionalidad y necesidad de graduación de las sanciones administrativas. La jurisprudencia constitucional ha sido enfática en señalar que, si bien el legislador goza de una amplia libertad de configuración en materia sancionatoria, la administración no puede incluir en su materia penal, idéntica la variedad de sanciones y de rangos de la actividad social en que estas operan, como la exigida la Sentencia C-616 de 2021, dicha libertad no es absoluta y debe sujetarse al principio de proporcionalidad. En la Sentencia C-598 de 2006, la Corte precisó que la graduación de las sanciones administrativas exige la fijación de tipos mínimos y máximos, de manera que la autoridad sancionadora cuente con parámetros objetivos para individualizar la sanción según la gravedad de la conducta, evitando así la arbitrariedad, sin perjuicio de que la propia autoridad administrativa debe medir la graduación ante un universo de un cuadro limitado de sanciones previstas. Este criterio fue reiterado por la Corte en la Sentencia C-096 de 2021, al analizar rangos dirigidos precisamente contra la sanción de una graduación punitiva alta y de tipos mínimos en un régimen sancionatorio administrativo. El esquema analizado que introduce el artículo 2º del presente proyecto con cuatro rangos de exceso de velocidad y sanciones crecientes en función de la gravedad de la conducta responde de manera directa a esta exigencia jurisprudencial, al establecer criterios de graduación objetivos, precisos, públicos y verificables, que sustituyen la actual sanción de cuantía única e indistintiva. Se trata, además, de un modelo ampliamente validado en el derecho comparado la legislación chilena (Ley de Tránsito 18.249) distingue el exceso de velocidad en infracciones menos graves, graves y gravísimas según rangos de kilómetros por hora, con sanciones crecientes que incluyen la suspensión de la licencia en los rangos más altos; y el ordenamiento español, a través de la Dirección General de Tráfico (DGT), igualmente gradúa la sanción y la pérdida de puntos del conductor según tramos de exceso de velocidad sobre el límite establecido. La intersección de estos modelos con la estructura de rangos propuesta en el artículo 2º del proyecto confirma que se trata de un diseño normativo razonable, técnicamente contrastado y compatible con las mejores prácticas regulatorias en la materia. 3. Publicidad de los actos administrativos y garantía del debido proceso técnico. La doctrina especializada en la materia ha documentado de manera reiterada las dificultades que ha ocasionado el debido proceso administrativo en el trámite de las sanciones, derivadas, entre otras
factores, de la falta de acceso oportuno y verificable de los ciudadanos a la información técnica que sustenta la sanción (límite establecido, velocidad medida, certificado de calibración y franja de corrección aplicada). Dicha doctrina ha identificado como principios rectores del derecho administrativo sancionatorio aplicables a esta materia la legalidad, la reserva de ley y la tipicidad de la sanción, destacando como hitos de esta línea el Concepto 2403 de 2019 de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado y la ya citada Sentencia C-408 de 2021. La presente iniciativa recoge esta premisa y la traduce en obligaciones concretas de publicidad a cargo del Sistema Integrado de Información sobre Límites y Sanciones de Tránsito (SILMT), del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en desarrollo del principio de publicidad de los actos administrativos consagrado en el artículo 7º de la Ley 1497 de 2011. D. Marco técnico-metroológico La franja de corrección metroológica que consagran los artículos 4º y 5º del proyecto se apoya en el Sistema Nacional de la Calidad, regulado por el Decreto Único Reglamentario 1079 de 2013, en cuyo artículo los instrumentos de medición sujetos a control metroológico deben someterse a procesos periódicos de verificación y calibración. Dicha calibración debe ser ejecutada por laboratorios acreditados que demuestren su competencia técnica conforme a la norma NTC-ISO/IEC 17025, acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) o por organismos que hagan parte de los Acuerdos Multilaterales de Reconocimiento (MLA/MRA) en los que este participe, todo ello bajo la vigilancia de la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) en su calidad de autoridad nacional de metrología legal. Según que el certificado de calibración y, por lo tanto, la franja de corrección aplicable provenga de un sistema técnico objetivo y esté disponible públicamente antes de la imposición del componente, dada de su naturaleza técnica, esta garantía de exactitud de la medición y, con ella, el debido proceso del presunto infractor, tiene afinidad en coherencia con el estándar internacional de metrología legal trazabilidad al Sistema Internacional de Unidades, verificación periódica y acreditación independiente y más que la validez de la sanción depende de la sola afirmación de la autoridad de tránsito, respaldada por un estándar técnico verificable por cualquier ciudadano. E. Nuevo normativo en la fijación de una franja de corrección metroológica (justificación expeditiva del artículo 4º) La legislación técnica actualmente vigente sobre los equipos de medición de velocidad presenta un vacío puntual que el artículo 4º del presente proyecto busca cerrar de manera expresa. La Resolución 151 de 2020 del Instituto Nacional de Metrología (INM) —que establece las alternativas para obtener trazabilidad metroológica en mediciones de velocidad de vehículos— y la Resolución 2009044001245 de 2020 del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial —que fijó los criterios técnicos para la aprobación de la SAT— regulan en detalle la trazabilidad de los equipos frente a los patrones de referencia nacional, los procedimientos autorizados de calibración y los requisitos documentales del respectivo certificado. Sin embargo, en ninguno de los documentos se establece una tolerancia, margen de error o franja de corrección que debe descontarse de la velocidad registrada por el equipo antes de validar la comisión de la infracción. En efecto, la normativa vigente requiere que se califique el equipo y cómo se demuestran su exactitud, pero queda abierto sobre qué procedimiento de medición o sistema a todo instrumental, por pronto que sea— debe recurrirse a favor del presunto infractor al momento de decidir el componente. En la práctica, esta laguna normativa ha sido suplida de manera desigual y no vinculante por algunos organismos de tránsito: por ejemplo, en Bogotá se han aplicado márgenes de tolerancia superior de entre 1 y 5 km/h aplicados administrativamente según el tipo de equipo, sin que exista una norma de rango nacional que imponga dicho margen de manera uniforme, verificable y expedita por el ciudadano en todo	las operaciones de tránsito del país. La ausencia de una regla general explica la existencia de casos documentados en los que se han impuesto componentes por exceder a 52 o 59 km/h en vías con límite de 50 km/h, es decir, apenas 2 o 3 km/h por encima del límite señalado, sin que exista en el acto administrativo el debido proceso diferenciado requerido por la incoherencia propia del instrumento o si corresponde a la forma, falta del registro. Esta indeterminación, que bajo el régimen sancionatorio vigente —de cuantía única o única en efecto práctico limitado, adquiere una relevancia jurídica mucho mayor bajo el esquema de sanción gradual que introduce el artículo 2º del presente proyecto. En la medida en que la gravedad de la sanción difiere dependiendo del rango de exceso sobre la conducta, a rangos de error no reconocido puede ser determinante para decidir si una infracción se sanciona en el rango más leve o se traslada a un rango superior, e incluso, en los casos límite, si dicha conducta cae o no dentro del rango más grave —superior a 51 km/h—, que conlleva la suspensión de la licencia de conducción. Un exceso medido de 52 km/h sin descuento de la franja de corrección metroológica podría, en realidad, corresponder a una velocidad real de 49 o 49 km/h si el equipo tiene un margen de error de hasta 3 o 4 km/h, lo cual llevaría a sancionar al conductor por una infracción atenuada —y más grave— de la efectivamente cometida. Por esta razón, el artículo 4º del proyecto no se limita a reiterar la exigencia de calibración ya prevista en las mediciones realizadas, sino que introduce dos elementos normativos muy importantes: (i) la obligación de que la franja de corrección metroológica certificada sea aplicada al efecto por la autoridad de tránsito, sin necesidad de solicitud de parte, antes de validar cualquier orden de componente; y (ii) la obligación de que dicho certificado, con sus respectivos datos de corrección, esté disponible públicamente en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de manera previa a la imposición del componente. De esta manera, se traslada al Estado —y no al ciudadano— la carga de acreditar la exactitud de la medición, en coherencia con la presunción de inocencia y con el precedente fijado por la Sentencia C-408 de 2021 en materia de garantías mínimas exigibles a los sistemas de detección electrónica de infracciones. La magnitud del universo de casos afectados por este vacío normativo no es menor. De acuerdo

conciencia de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en 2024 se impusieron en Colombia más de 3,2 millones de comparendos de tránsito, de los cuales cerca del 68 % correspondió a faltas relativas por exceso de velocidad, entre las, alrededor de 2,2 millones de comparendos C-29 a nivel nacional en un solo año. A nivel local, la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá reportó que el comparendo C-29 fue la infracción de tránsito más frecuente en la ciudad durante 2023, con 306.509 casos registrados, muy por encima de cualquier otra infracción del Código Nacional de Tránsito. Dado este volumen, incluso un porcentaje reducido de comparendos afectados por la ausencia de una franja de corrección uniforme representa un número significativo de ciudadanos potencialmente sancionados con base en una medición cuya fiabilidad no fue reconocida, lo que confirma la necesidad y la urgencia de la regla que introduce el artículo 4° del presente proyecto.



IV. Contenido y alcance del anteproyecto

A continuación, se explica el alcance específico de cada dispositivo del proyecto, así como su relación con la problemática y el marco jurídico descritos en los números II y III anteriores.

Artículo 1° (Objeto). Define el alcance general de la ley, articulando los tres ejes de la iniciativa: la

la sanción gradual, la publicidad de la información y el fortalecimiento técnico de los sistemas SAGT. Su función es orientar la interpretación sistemática del resto del anteproyecto, dejando claro que las tres modificaciones no son independientes entre sí, sino que responden a una misma política pública de gestión segura de la movilidad.

Artículo 2° (Sanción gradual). Modifica el literal C-29 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, sustituyendo la sanción (p.ej. por un esquema de tres rangos: - de 0 a 15 km/h, de 16 a 30 km/h a igual o superior a 31 km/h - por encima del límite, con multas equivalentes a 8 SMLDV, 15 SMLDV y 30 SMLDV respectivamente). Se mantiene la posibilidad de descargo por pronto pago para los dos primeros rangos, excluyéndose para el tercer más grave, excluyéndose para el mismo más grave, en coherencia con el principio de proporcionalidad antes descrito: a mayor gravedad de la conducta, mayor es el margen de indulgencia procesal que resulta razonable reconocer. Se establece además una regla especial de consumo para el transporte escolar, remitiendo a la sanción más grave aplicable, en atención a la especial vulnerabilidad de la población menor de edad transportada.

Artículo 3° (Publicidad de la información). Impone la obligación de consignar en la orden de comparendo y en el acto sancionatorio la información técnica completa de la infracción (límite señalado, velocidad media, velocidad resultante, franja de corrección y resultado de calibración), y ordena al SAGT y al HSDT disponer de la información correspondiente de acceso público, en desarrollo del principio de publicidad y de las garantías de defensa del presunto infractor. Esta disposición radica en obligaciones concretas y verificables, el estándar de debido proceso técnico que la describe ha sido acordado frente al régimen actual de fotodetección.

Artículo 4° (Franja de corrección metodológica). Consagra la obligación de aplicar de oficio la franja de corrección metodológica certificada, previa disposición política del respectivo organismo de calibración en el formato de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como garantía del debido proceso. Al operar de oficio surge, sin necesidad de solicitud de parte, la norma técnica al límite de rango de sanción, la exactitud de la medición, en lugar de dejarla en criterio del ciudadano sancionado, en coherencia con la presunción de inocencia.

Artículo 5° (Requisitos técnicos de los SAGT). Modifica el artículo 11 de la Ley 1445 de 2007 para exigir que los equipos de medición cubran la totalidad del rango de velocidades sancionable en la vía donde se instalan (incluyendo los rangos altos de exceso), perfilando la instalación de dispositivos con rango de medición certificado inferior al límite máximo de velocidad de la vía. Se incluye un parágrafo transitorio que otorga plazos razonables tres meses para la implementación y otros meses adicionales para la adecuación técnica al Sistema de Tránsito, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial y a los organismos de tránsito, de manera que la exigencia técnica no genere una interrupción abrupta de los sistemas actualmente en operación.

Artículo 6° (Régimen de tránsito). Garantiza la aplicación del principio de favorabilidad a los procesos sancionatorios en caso al momento de entrada en vigencia de la ley, en armonía con la autonomía administrativa inherente del régimen que se modifica y con la discreción en la interpretación constitucional sobre aplicación de la norma más favorable en materia sancionatoria en caso.

Artículo 7° (Vigencia). Establece que la ley rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

V. Fundamento constitucional de la iniciativa

El juicio de constitucionalidad de una medida de intervención administrativa como la aquí propuesta surge cuando, conforme a la metodología descrita por la propia Corte Constitucional, que la medida (i) persiga una finalidad legítima e importante, (ii) sea técnica (para administrarla, (iii) exista certeza, en tanto no existan alternativas igualmente eficaces y menos gravosas, y (iv) sea proporcional en sentido estricto, entre es, que sus beneficios superen sus costos o afectaciones. La intensidad del acto estatal, tratándose de regulación del tránsito automotor, es diferente o distinta, en atención a la amplia libertad de configuración legislativa reconocida en esta materia.

Finalidad legítima e importante. La medida persigue la protección de la vida y la integridad de los usuarios de la vía, bienes jurídicos de la máxima jerarquía constitucional (arts. 1° y 13 C.P.) frente a una causa de vulnerabilidad ampliamente documentada y estadísticamente verificable, como se expone en el numeral II de esta exposición de motivos.

Metodología. La evidencia empírica muestra tanto la relación entre velocidad y seguridad de las personas, como los resultados de las políticas de gestión de velocidad ya implementadas en el país demuestran que gradual es la más efectiva herramienta de gestión de velocidad y reduce la exactitud y publicidad de la medición son medidas efectivamente conducentes para reducir la siniestralidad vial.

Necesidad. El esquema propuesto es acorde a sanciones más graves que las ya existentes en el ordenamiento como la privación de la libertad, sino que además y gradual una sanción administrativa ya existente (la multa del literal C-29), reservando la medida de mayor cuantía exclusivamente para el rango de exceso más grave, es el que la evidencia técnica indica el mayor riesgo de resultado fatal.

Proporcionalidad en sentido estricto. Los beneficios esperados de la medida reducida de la siniestralidad vial, fortalecimiento del debido proceso y de la seguridad pública del sistema de detección electrónica sepan ampliamente la carga que la medida impone a los destinatarios, la cual se limita a un ajuste en la cuantía de una sanción preexistente y a nuevas obligaciones de publicidad de información en cabeza de las autoridades, sin menoscabar derechos fundamentalmente relacionados a los ya limitados por el propio Código Nacional de Tránsito.

De la respuesta se sigue que el proyecto de ley se ajusta a los postulados constitucionales que rigen el derecho administrativo sancionatorio en materia de tránsito (i) respecto la reserva de ley al ser el propio Congreso quien define, de manera precisa y selectiva, los elementos de la sanción y sus efectos de graduación, en línea con lo exigido por la Sentencia C-478 de 2021 (ii) satisfacer el principio de proporcionalidad al establecer, tanto mínimos y máximos diferenciados según la gravedad objetiva de la conducta, conforme a las Sentencias C-798 de 2008 y C-604 de 2022, (iii) fortalecer el debido proceso administrativo y la presunción de inocencia, al garantizar la publicidad previa y verificable de la información técnica que sustenta cada sanción, y (iv) se cuenta en evidencia técnica y estadística verificable sobre la incidencia del exceso de velocidad en la siniestralidad vial del país, lo que dota a la medida de la finalidad legítima e importante exigida por el juicio de proporcionalidad. Por estas

razones, la iniciativa resulta ser compatible con la Constitución Política, sino que además corrige, de manera anticipada, los riesgos que la jurisprudencia constitucional ha denunciado en el pasado a reglamentos normativos similares en materia de detección electrónica de infracciones.

VI. Análisis fiscal y de impacto

La jurisprudencia constitucional ha sido reiterativa y precisa en señalar que el análisis de los costos fiscales pivota en el artículo 7° de la Ley 859 de 2003 no constituye un requisito de trámite cuya incumplimiento genere un vicio de inconstitucionalidad, si una condición facilitante para la aprobación de un proyecto de ley en primer debate. Desde la Sentencia C-003 de 2007, la Corte Constitucional preside que dicho dispositivo constituye "un importante instrumento de racionalización de la actividad legislativa", cuya finalidad es que el Congreso dedique sus recursos de manera sobre los costos fijos de sus instituciones, pero sin que ello se traduzca en una carga insuperable para el legislador ni en un golpe de talo a favor del Ministerio de Hacienda y Crédito Público sobre el trámite y aprobación de los proyectos de ley, como lo entendió expresamente la Sentencia C-091 de 2007 el asunto que corresponde al poder público". En la misma línea, la Sentencia C-022 de 2020 precisó que la carga del Congreso "no exige un análisis detallado y exhaustivo del costo fiscal y los fuentes de financiación", sino apenas una consideración mínima que permita establecer los relevantes impactos para valorar los efectos fiscales de la iniciativa, criterio aplicado reiteradamente por la Sentencia C-040 de 2021. En consecuencia, la Agencia de un aval fiscal expone del Ministerio de Hacienda y Crédito Público al momento de radicar o debatir en primer debate el presente proyecto de ley no impide su trámite legislativo, sin perjuicio de que, en cumplimiento del deber de racionalidad fiscal que la misma norma impone, el Congreso de la República deberá consultar dicho concepto en los etapas subsiguientes del trámite, tal como se desarrolla en el numeral III de la presente exposición de motivos.

VII. Conflicto de interés

Dado el alcance a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2015 de 2016, "En la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992", se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir las circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés en la ubicación y votación de la presente iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2003, a cuyo tenor son:

"Artículo 286. Agente de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran tener en el ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la aflicción o retención de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, puede resultar en un beneficio particular, actual o futuro a favor del congresista.

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias y crea desventajas para un individuo o grupo de personas a favor del congresista de los que no goza el resto de los congresistas. Incluye aquellas que afectan el patrimonio personal, las disposiciones, finales o administrativas a las que se convenga formalmente vincularlo.

b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y concretas

el momento en que el congresista participe de la decisión.

El *Brigada Directa* apoya que se produzcan de forma expedita respecto del congresista, de sus colegas, compañeros o competidores, permanentemente, o por lo menos dentro del seguimiento de congresistas, según la calidad o puesto vital. (...)”

Señor congresista la Sala Plena Controversias Administrativas del Honorable Consejo de Estado en su sentencia RM58 del 16 de julio de 2019, M.P. Carlos Enrique Monsalvo Buitán, señaló que:

“No cualquier hecho configura la causal de desvirtuación de un acto pues se debe que dicho acto quepueda producir efectos de derecho, es decir, que por su naturaleza produzca efectos jurídicos en favor o en perjuicio de alguien que sea susceptible por el legislador, particular, que el mismo sea expedito o personal. Para que el congresista o cualquier otro funcionario relacionado con él y actual o eventual que concierne para el momento en que ocurre la participación o exclusión del congresista, lo que evalúa causas conexas, físicas o jurídicas. También se tiene en cuenta que el hecho puede ser de cualquier naturaleza, concreta, abstracta o moral, sin distinción alguna”.

Por lo anterior, se afirma que esta iniciativa legislativa no genera conflicto de interés para su discusión y votación, toda vez que se trata de un proyecto de carácter general que no crea un beneficio o prestación particular, actual y directo. No obstante, la anterior, se advierte que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al interés o ventaja del presente Proyecto de Ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5 de 1992 modificado por la Ley 2090 de 2016, exhorta al Congreso a identificar causas adicionales en las que proceda su tramitación.

Dell Honorable Senador



GERMÁN VARGAS LLERAS
H. Senador de la República

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

El día 03 de Agosto del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley N.º 141/26 Acto legislativo
No. 142/26 Con su correspondiente
Exposición de Motivos
H. Germán Vargas Lleras


SECRETARÍA GENERAL

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN
LEYES

Boletín D.C., 3 de Agosto de 2026

Señor Presidente:

Con el fin de repasar el Proyecto de Ley No 142/26 Senado “POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE LA SANCIÓN GRADUAL POR EXCESO EN EL LÍMITE DE VELOCIDAD PERMITIDA 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 GERMAN VARGAS LLERAS. La materia es conforme al mencionado Proyecto de Ley de 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 – AGOSTO 3 DE 2026

De conformidad con el informe de Secretaría General, devolvo por repando el suscrito Proyecto de Ley a la Comisión SEXTA Constitucional y envío copia del mismo a la imprenta nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CEPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA



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



DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
Secretario General

CONTENIDO

Gaceta número 1014 - Martes, 11 de agosto de 2026	
SENADO DE LA REPÚBLICA	
PROYECTO DE LEY	
	Págs.
Proyecto de Ley número 141 de 2026 Senado, por medio de la cual se establece un incentivo tarifario en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) por no siniestralidad, se fija un recargo por siniestralidad reiterada y se dictan otras disposiciones	1
Proyecto de Ley número 142 de 2026 Senado, por medio de la cual se establece la sanción gradual por exceso en el límite de velocidad permitida y se dictan otras disposiciones.....	6