

SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

PROYECTO DE LEY NO. 032 DE 2026

"Por medio de la cual se regula la utilización de los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito, se garantiza el debido proceso, la responsabilidad subjetiva, la transparencia en su operación y destinación de recursos, y se dictan otras disposiciones"

Bogotá D.C., 20 de julio de 2026

Doctor

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ

Secretario General

Senado de la República

Asunto: Radicación de Proyecto de Ley ***"Por medio de la cual se regula la utilización de los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito, se garantiza el debido proceso, la responsabilidad subjetiva, la transparencia en su operación y destinación de recursos, y se dictan otras disposiciones"***

Doctor González:

De manera atenta y en consideración de los artículos 139 y 140 de la Ley 5 de 1992 presento al Senado de la República el Proyecto de Ley ***"Por medio de la cual se regula la utilización de los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito, se garantiza el debido proceso, la responsabilidad subjetiva, la transparencia en su operación y destinación de recursos, y se dictan otras disposiciones"*** iniciativa legislativa que cumple con las disposiciones correspondientes al orden de redacción consagrado en el artículo 145 de la citada Ley.

Agradezco disponer el trámite legislativo previsto en el artículo 144 de la Ley 5 de 1992 respecto del siguiente proyecto.

Cordialmente,

ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

Senador de la República

Revisó y aprobó: Carlos Giraldo - Asesor jurídico UTL
Proyecto: Daniela Cardenas Antolínez -Asesora Jurídica UTL

ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ
Senador



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

PROYECTO DE LEY NO. 032 DE 2026

"Por medio de la cual se regula la utilización de los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito, se garantiza el debido proceso, la responsabilidad subjetiva, la transparencia en su operación y destinación de recursos, y se dictan otras disposiciones"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1º OBJETO: La presente ley tiene por objeto regular la autorización, instalación, operación, control y utilización de los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito, con el fin de garantizar el debido proceso y la responsabilidad subjetiva en el ejercicio de la potestad sancionatoria del Estado, fortalecer su finalidad preventiva como instrumento para la protección de la vida y la seguridad vial, establecer criterios técnicos, objetivos y transparentes para su implementación, regular el régimen de concesiones y la destinación de los recursos provenientes de su operación, y asegurar que dichos sistemas respondan exclusivamente al interés general y a la reducción de la siniestralidad vial, excluyendo cualquier finalidad predominantemente recaudatoria.

ARTÍCULO 2- RESPONSABILIDAD SUBJETIVA Y PROHIBICIÓN DE SANCIONES AUTOMÁTICAS. Las multas por infracciones de tránsito detectadas mediante medios tecnológicos no podrán imponerse de manera automática al propietario del vehículo. La autoridad de tránsito deberá adelantar un proceso administrativo sancionatorio en el que se identifique plenamente al conductor infractor.

La sola condición de propietario no constituye prueba suficiente para la imposición de la sanción.

Las infracciones que dependen materialmente de la conducta de conducción solo podrán sancionarse a la persona respecto de la cual se demuestre su autoría. Las infracciones derivadas del incumplimiento de obligaciones legales atribuidas al propietario podrán imputarse a éste, siempre que la autoridad demuestre su responsabilidad personal y culpabilidad dentro del procedimiento contravencional. En ningún caso la titularidad del vehículo constituirá, por sí sola, prueba suficiente de responsabilidad.

ARTÍCULO 3º. REQUISITOS PARA LA INSTALACIÓN. Los sistemas de detección electrónica sólo podrán instalarse en puntos de alta accidentalidad, debidamente acreditados mediante estudios técnicos que demuestren la correlación entre la ubicación del dispositivo y la reducción de siniestros viales.

Senador
CORREA JIMENEZ



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

Los contratos de concesión para la operación de estos sistemas no podrán establecer porcentajes de remuneración basados en el número de comparendos impuestos o recaudados.

ARTÍCULO 4º. GARANTÍAS DEL DEBIDO PROCESO, NOTIFICACIÓN Y DERECHO DE DEFENSA. La información captada por los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos constituirá noticia de la presunta comisión de una infracción y podrá dar lugar a la expedición de una orden de comparendo, pero no constituirá por sí misma sanción ni prueba incontrovertible de responsabilidad. Ninguna multa podrá imponerse sin que previamente se adelante el procedimiento administrativo contravencional previsto en la Ley 769 de 2002 y en las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan, con plena observancia de la presunción de inocencia, la responsabilidad personal y subjetiva, la legalidad, la tipicidad, la culpabilidad, la contradicción, la defensa, la imparcialidad y la doble instancia cuando esta resulte procedente.

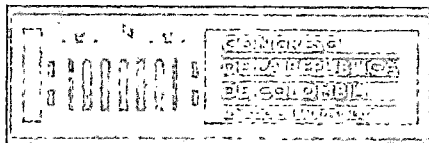
La orden de comparendo deberá ser validada por un agente de tránsito competente y notificada dentro del término y por los medios previstos en la ley. Con la notificación, la autoridad pondrá a disposición del presunto infractor, de forma gratuita, íntegra, clara y accesible: i) las imágenes, videos y demás registros originales que sustentan la detección; ii) la fecha, hora y ubicación georreferenciada del hecho; iii) la conducta presuntamente infringida y la norma aplicable; iv) la identificación del dispositivo, su autorización vigente y el certificado de calibración, mantenimiento o verificación metrológica exigible para la fecha de los hechos; v) la señalización existente en el lugar; vi) la identificación del agente que efectuó la validación; y vii) la información precisa sobre los términos, canales y mecanismos para comparecer, solicitar audiencia, aportar y controvertir pruebas e interponer los recursos procedentes.

La autoridad de tránsito deberá demostrar los elementos objetivos de la infracción y, según la naturaleza de la conducta imputada, la autoría y culpabilidad del conductor o la responsabilidad personal y culpable del propietario respecto del incumplimiento de los deberes legales que le sean exigibles. La propiedad del vehículo, por sí sola, no permitirá presumir que su titular lo conducía ni fundamentar responsabilidad objetiva o solidaridad sancionatoria.

El presunto infractor podrá alegar y acreditar cualquier circunstancia que excluya la responsabilidad, la antijuridicidad o la culpabilidad. La autoridad deberá valorar de manera individual, integral y motivada, entre otras, la fuerza mayor o el caso fortuito; el hurto, la suplantación, la clonación de placas o el uso no autorizado del vehículo; la falla mecánica imprevisible e irresistible; la inexistencia, insuficiencia o falta de visibilidad de la señalización; el error o funcionamiento irregular del dispositivo; y la necesidad de atender una emergencia médica real, actual o inminente, propia o de un tercero. La sola invocación de estas circunstancias no producirá exoneración automática; su valoración atenderá a la prueba disponible y a criterios de necesidad, idoneidad, proporcionalidad, conexidad temporal y ausencia de una alternativa razonable menos lesiva para la seguridad vial.

La decisión que imponga la sanción deberá identificar al responsable, exponer la valoración

ANTONIO
CORREA
Senador



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

de las pruebas de cargo y de descargo, resolver expresamente los argumentos de defensa y explicar la configuración de la conducta y de la culpabilidad. Toda duda razonable que subsista sobre la autoría o responsabilidad se resolverá a favor del investigado. La inobservancia de las garantías previstas en este artículo dará lugar a las consecuencias establecidas en la Constitución, la ley y el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO 5°. REGULACIÓN DE TARIFAS Y CONCESIONES. Las tarifas por los servicios conexos a la detección electrónica de infracciones estarán sujetas a regulación directa de la Superintendencia de Transporte. Los contratos de concesión para la operación de estos sistemas no podrán estipular porcentajes de comisión por recaudación que incentiven fines exclusivamente lucrativos sobre los preventivos.

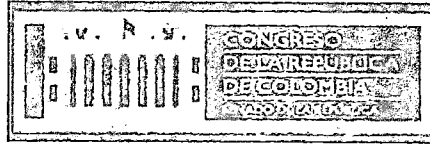
ARTÍCULO 6°. PLANEACIÓN, COMPETENCIA Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA INSTALACIÓN. La instalación, operación, traslado o renovación de sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito continuará sometida a las competencias, autorizaciones y criterios técnicos establecidos en la Ley 1843 de 2017, el Decreto Ley 2106 de 2019 y las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan. Las autoridades territoriales de tránsito conservarán sus competencias de planeación y gestión, y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Transporte y las demás autoridades nacionales ejercerán las funciones de regulación, autorización, seguimiento y control que les atribuya el ordenamiento jurídico.

Antes de solicitar la autorización para instalar, trasladar o renovar un dispositivo fijo, la autoridad territorial de tránsito deberá adelantar una fase pública de diagnóstico y participación ciudadana. Para tal efecto, publicará durante un término no inferior a treinta (30) días calendario, en su sede electrónica y en un lugar visible de la zona de influencia: i) el estudio técnico de siniestralidad y riesgo vial; ii) la localización proyectada y su justificación; iii) la caracterización de usuarios y actores viales afectados; iv) las alternativas de intervención examinadas, incluida la adecuación de infraestructura, señalización, control operativo y pedagogía; v) los indicadores de resultado y la metodología de evaluación; vi) el esquema de financiación, operación y contratación; y vii) un resumen en lenguaje claro y accesible.

Durante dicho término se habilitarán canales presenciales y electrónicos para presentar observaciones y propuestas. Además, la autoridad realizará, como mínimo, una audiencia pública en el área de influencia, con convocatoria amplia y accesible a residentes, juntas de acción comunal, organizaciones de víctimas de siniestros viales, transportadores, peatones, ciclistas, personas con discapacidad, instituciones educativas, comerciantes, veedurías ciudadanas y demás interesados. La convocatoria se publicará con una antelación no inferior a quince (15) días calendario.

La participación ciudadana tendrá carácter incidente, pero no sustituirá la competencia decisoria de las autoridades ni constituirá poder de veto sobre medidas necesarias para proteger la vida y la seguridad vial. La solicitud de autorización deberá incorporar la matriz de observaciones recibidas y una respuesta técnica, individual o temática, completa y motivada, indicando cuáles propuestas fueron acogidas o rechazadas y las razones de la decisión. La

ANTONIO
CORREA
Senador



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

autoridad nacional competente verificará el cumplimiento de esta fase como requisito de procedibilidad de la solicitud.

La información del trámite, los estudios, las observaciones ciudadanas, las respuestas institucionales, la autorización y los informes de evaluación posterior permanecerán disponibles en formato abierto y reutilizable, salvo las reservas previstas en la Constitución y la ley. La ciudadanía podrá ejercer control social mediante las veedurías ciudadanas y los demás mecanismos previstos en la Ley 1757 de 2015 y en las normas concordantes.

PARÁGRAFO. Cuando exista un riesgo grave, cierto e inminente para la vida o integridad de los actores viales, debidamente sustentado en acto administrativo motivado, podrán adoptarse dispositivos temporales por un término máximo de noventa (90) días calendario mientras se surte el procedimiento participativo. Esta excepción no procederá para eludir la participación ciudadana ni para autorizar de manera definitiva el dispositivo.

ARTÍCULO 7- RESPONSABILIDAD DE LOS CONCEJALES Y DIPUTADOS. La aprobación de sistemas de fotomultas por parte de concejales o diputados sin el cumplimiento de los requisitos técnicos, ambientales y de siniestralidad previstos en esta ley, será considerada falta disciplinaria gravísima, sin perjuicio de la responsabilidad fiscal y penal a que haya lugar.

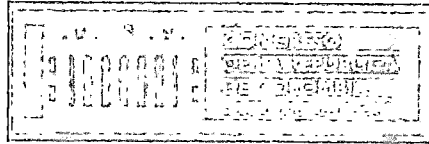
ARTÍCULO 8- CONDICIONES TÉCNICAS Y REVISIÓN. Todos los sistemas deberán cumplir condiciones técnicas de habilitación, homologación y precisión certificadas por el Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC), en cumplimiento de las sentencias de la honorable Corte Constitucional sobre identificación del infractor. Las cámaras que no cumplan estas condiciones a la fecha de promulgación deberán ser retiradas inmediatamente.

ARTÍCULO 9. DEVOLUCIÓN DE RECURSOS. Se ordena a las entidades territoriales y concesionarios el retorno inmediato de los valores recaudados por concepto de sanciones impuestas en contravención a los estándares de notificación y responsabilidad subjetiva establecidos por la Honorable Corte Constitucional.

ARTÍCULO 10- DESTINACIÓN DE RECURSOS. Los recursos derivados del recaudo se destinarán obligatoriamente a obras de infraestructura física (puentes peatonales, señalización, obras de mitigación de siniestralidad). Se prohíbe destinar más del 10% a capacitaciones. Los gobernadores y alcaldes rendirán informe anual obligatorio en audiencia pública sobre la ejecución física y financiera de estos recursos. Se prohíbe enajenar o pignorar estos recursos como garantía de préstamos con entidades bancarias públicas o privadas.

ARTÍCULO 11. AUDIENCIA PÚBLICA ANUAL DE RENDICIÓN DE CUENTAS SOBRE EL RECAUDO Y LOS RESULTADOS DE LOS SISTEMAS DE DETECCIÓN. Las autoridades territoriales de tránsito que operen directamente o por intermedio de terceros sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos para la detección de presuntas

ANTONIO CORREA
Senador



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

infracciones realizarán, por lo menos una vez al año y dentro del primer trimestre de cada vigencia, una audiencia pública específica de rendición de cuentas sobre la gestión de la vigencia anterior.

Con una antelación no inferior a treinta (30) días calendario, la autoridad publicará en su sede electrónica, en formato abierto, reutilizable y con desagregación por dispositivo: i) el número de detecciones, comparendos validados, actuaciones iniciadas, sanciones impuestas, decisiones absolutorias, revocatorias y procesos pendientes; ii) el valor facturado, recaudado y efectivamente incorporado al presupuesto; iii) los costos de instalación, operación, mantenimiento, validación, notificación, cobro y defensa judicial; iv) los contratos, contratistas, interventores, esquemas de remuneración y pagos efectuados; v) la destinación presupuestal y ejecución física y financiera de los recursos; vi) las obras, programas y acciones financiadas; vii) los indicadores comparables de siniestralidad, mortalidad, lesiones, velocidad y comportamiento vial antes y después de la instalación; viii) el cumplimiento de las metas y los beneficios verificables para la seguridad vial; y ix) las quejas, reclamaciones, fallas detectadas y medidas correctivas adoptadas.

La convocatoria garantizará participación presencial y virtual, accesibilidad para personas con discapacidad, formulación anticipada y directa de preguntas, intervención de veedurías ciudadanas y publicación de la grabación, el acta, las respuestas, los compromisos, los responsables y los plazos de cumplimiento. Las preguntas que no puedan responderse durante la audiencia serán contestadas de fondo dentro de los quince (15) días hábiles siguientes y publicadas en el mismo sitio.

La audiencia prevista en este artículo complementa y no sustituye las obligaciones generales de rendición de cuentas, transparencia, acceso a la información pública, control fiscal, control político y participación ciudadana. La autoridad competente remitirá el informe y el acta a la corporación pública territorial correspondiente, a los organismos de control y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para lo de sus competencias.

ARTÍCULO 12. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

Senador de la República

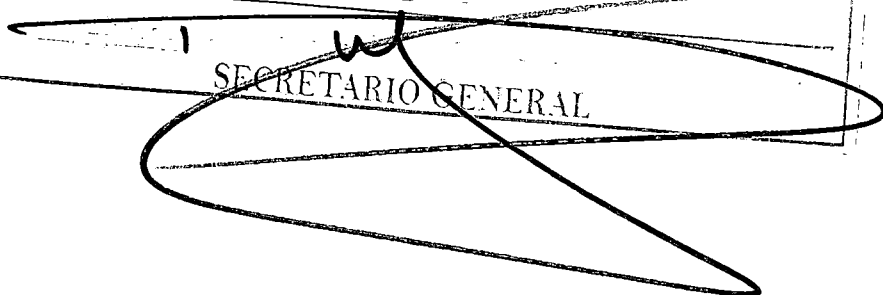
Revisó y aprobó: Carlos Giraldo - Asesor jurídico UTL

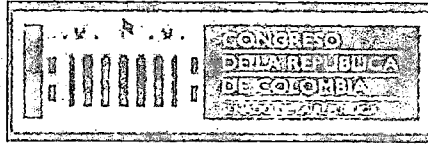
Proyecto: -Asesor Jurídica UTL



SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 21 de Julio del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley _____ Acto legislativo _____
No. 032/26 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por: S. Antonio José Correa J.


SECRETARIO GENERAL



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

PROYECTO DE LEY NO. 032 DE 2026

“Por medio de la cual se regula la utilización de los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito, se garantiza el debido proceso, la responsabilidad subjetiva, la transparencia en su operación y destinación de recursos, y se dictan otras disposiciones”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. MOTIVACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA

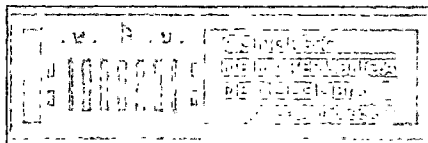
La seguridad vial constituye un asunto de interés público directamente relacionado con la protección de la vida, la integridad personal, la movilidad y el uso seguro del espacio público. Los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos para detectar presuntas infracciones pueden contribuir legítimamente a prevenir comportamientos riesgosos, obtener evidencia técnica y focalizar la intervención estatal en puntos críticos. Su utilización, sin embargo, solo resulta constitucionalmente legítima cuando conserva una finalidad primordialmente preventiva, se encuentra respaldada por criterios técnicos verificables y se somete plenamente a los límites que gobiernan el ejercicio de la potestad sancionatoria administrativa.

La expansión de estos dispositivos ha suscitado cuestionamientos ciudadanos sobre tres dimensiones estrechamente vinculadas: primero, la transformación práctica de la detección tecnológica en una sanción casi automática; segundo, la ausencia de una intervención efectiva de las comunidades en la selección de los lugares de instalación; y tercero, la insuficiente trazabilidad sobre los ingresos recaudados, los costos contractuales y los beneficios concretos obtenidos en materia de reducción de siniestros. Cuando el ciudadano percibe que la cámara opera como instrumento fiscal antes que, como medida de seguridad vial, se deteriora la confianza legítima en la Administración y se debilita la eficacia pedagógica de la regulación del tránsito.

El comparendo no equivale jurídicamente a una declaración de responsabilidad. Es un orden formal de comparecer y el punto de partida de una actuación contravencional en la que deben garantizarse la presunción de inocencia, la defensa, la contradicción, la carga probatoria de la Administración y la decisión motivada. La evidencia tecnológica puede demostrar datos relevantes acerca del vehículo, el lugar, la hora o la velocidad registrada, pero no siempre acredita por sí sola la identidad del conductor, la imputabilidad jurídica de la conducta ni la inexistencia de circunstancias eximentes. Confundir la detección con la sanción conduce a modalidades de responsabilidad objetiva incompatibles con el artículo 29 de la Constitución.

Por esa razón, el proyecto fortalece el artículo relativo al debido proceso y precisa que ninguna multa puede imponerse antes de que el investigado conozca integralmente el soporte técnico de la imputación, disponga de una oportunidad real de comparecer, pueda solicitar y controvertir pruebas y obtenga una decisión que examine sus argumentos. La iniciativa no desconoce el valor probatorio de los medios tecnológicos; lo somete a un procedimiento que permita verificar su autenticidad, integridad, confiabilidad, legalidad y suficiencia para demostrar los elementos objetivos y subjetivos de la infracción.

ANTONIO CORREA
Senador



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

La regulación propuesta también reconoce que existen circunstancias excepcionales que pueden excluir la responsabilidad. Entre ellas se encuentran la fuerza mayor, el caso fortuito, el hurto o uso no autorizado del automotor, la clonación de placas, una falla mecánica imprevisible e irresistible, la señalización inexistente o insuficiente, la operación defectuosa del dispositivo y la necesidad de atender una emergencia médica real, actual o inminente. Estas circunstancias no constituyen permisos generales para infringir las normas de tránsito ni producen una exoneración automática: deben ser alegadas, probadas y valoradas conforme a criterios de necesidad, proporcionalidad, conexión temporal y ausencia de una alternativa razonable menos lesiva para los demás actores viales.

En materia de instalación, el proyecto adopta un modelo de participación incidente que respeta la distribución constitucional y legal de competencias. No entrega a particulares, concejos o asambleas una potestad de autorización técnica que corresponde a las autoridades administrativas, ni establece un veto popular frente a medidas necesarias para proteger la vida. En cambio, exige que la Administración publique el diagnóstico de siniestralidad, la justificación de la ubicación, las alternativas consideradas y el esquema contractual; escuche a los habitantes y usuarios del área de influencia; y responda motivadamente las observaciones antes de presentar la solicitud de autorización. Así, la participación se convierte en un insumo obligatorio y verificable de la decisión, sin sustituir la competencia de la autoridad.

Finalmente, la iniciativa incorpora una audiencia pública anual y específica de rendición de cuentas. No basta con informar cuánto se recaudó. Es necesario revelar cuánto costó operar el sistema, quiénes recibieron pagos, qué proporción llegó efectivamente al presupuesto público, en qué se invirtió y, especialmente, si disminuyeron la mortalidad, las lesiones, los excesos de velocidad o los comportamientos peligrosos en cada punto intervenido. La legitimidad de la fotodetección exige que sus resultados puedan ser contrastados públicamente y que la continuidad de cada dispositivo repose en evidencia de seguridad vial, no en su productividad sancionatoria.

II. OBJETIVOS DEL PROYECTO

2.1. Objetivo general

Establecer un marco integral para la autorización, instalación, operación y control de los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos de detección de presuntas infracciones de tránsito, de modo que su utilización responda prioritariamente a la prevención de siniestros y a la protección de la vida, garantice el debido proceso y la responsabilidad subjetiva, incorpore participación ciudadana incidente y asegure transparencia sobre la contratación, el recaudo, la destinación de los recursos y los resultados alcanzados.

2.2. Objetivos específicos

Impedir la imposición automática de multas y reafirmar que el registro tecnológico da lugar a una presunta infracción que debe ser discutida dentro del procedimiento contravencional.

ANTONIO
CORREA
JIMÉNEZ



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

Garantizar el acceso oportuno y gratuito a la totalidad de la evidencia técnica, así como una oportunidad material de defensa, contradicción, solicitud probatoria y recurso.

Diferenciar las infracciones atribuibles materialmente al conductor de los deberes legales exigibles al propietario, proscribiendo la responsabilidad objetiva y la solidaridad sancionatoria.

Establecer parámetros para valorar circunstancias eximentes, incluidas las emergencias médicas reales, sin menoscabar la seguridad de los demás usuarios de la vía.

Asegurar que la ubicación de los dispositivos se fundamente en estudios de riesgo y siniestralidad, y no en expectativas de recaudo.

Incorporar una fase previa de información, audiencia y respuesta motivada a las observaciones de las comunidades afectadas, respetando las competencias de las autoridades.

Eliminar incentivos contractuales que vinculen la remuneración privada con el número o valor de comparendos y sanciones.

Fortalecer el control social mediante información abierta y audiencias anuales sobre ingresos, costos, contratos, destinación y resultados verificables de seguridad vial.

III. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

3.1. Fundamentos constitucionales

La iniciativa desarrolla los artículos 1, 2 y 11 de la Constitución Política, que fundan el Estado social de derecho en la dignidad humana y ordenan a las autoridades proteger la vida y garantizar la efectividad de los derechos. La intervención tecnológica en el tránsito persigue una finalidad constitucionalmente imperiosa —la seguridad vial—, pero debe desplegarse mediante instrumentos idóneos, necesarios y proporcionados, sin sacrificar las garantías de los administrados.

El artículo 29 superior dispone que el debido proceso se aplica a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas. De esta cláusula se derivan, en el derecho administrativo sancionador, los principios de legalidad, tipicidad, presunción de inocencia, responsabilidad personal, culpabilidad, defensa, contradicción, publicidad, imparcialidad y decisión motivada. Los artículos 15 y 74 complementan estas garantías al proteger los datos personales y asegurar el acceso a los documentos públicos, sin perjuicio de las reservas legales.

Los artículos 2, 40, 103 y 270 reconocen la participación ciudadana y el control social sobre la gestión pública. Los artículos 209 y 287 exigen, simultáneamente, que la función administrativa se ejerza con eficacia, economía, imparcialidad, publicidad y coordinación, y que se respete la autonomía de las entidades territoriales dentro de los límites de la Constitución y la ley. El proyecto armoniza estos mandatos: la ciudadanía interviene y obtiene respuesta, mientras la decisión técnica permanece en cabeza de la autoridad legalmente competente.

ANTONIO CORREA
Senador



3.2. Régimen legal aplicable

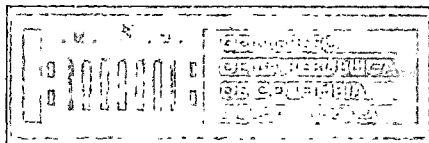
La Ley 1843 de 2017 regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos. Entre otros aspectos, establece criterios de autorización, señalización, validación y notificación, e incorpora reglas sobre la evidencia y el procedimiento. El artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019 modificó su artículo 2 y trasladó a la Agencia Nacional de Seguridad Vial la competencia de autorización de estos sistemas, bajo los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la propia Agencia. Posteriormente, el artículo 113 de la Ley 2294 de 2023 introdujo reglas adicionales sobre instalación o habilitación de dispositivos fijos y móviles. Por ello, el artículo 6 propuesto conserva expresamente las competencias vigentes y adiciona una fase participativa previa, sin alterar indebidamente el núcleo técnico de la autorización.

La Ley 1437 de 2011 —Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo— aporta los principios de la actuación administrativa, las reglas sobre publicidad, pruebas, motivación, recursos y control de legalidad. La Ley 1712 de 2014 desarrolla el derecho de acceso a la información pública y los principios de transparencia activa y máxima publicidad. La Ley 1757 de 2015 regula la promoción y protección del derecho a la participación democrática, el control social y la rendición de cuentas. Estas normas respaldan la publicación de estudios, datos contractuales, indicadores y respuestas institucionales prevista en el proyecto.

También son relevantes la Ley 1503 de 2011 y las disposiciones posteriores que estructuran la política de seguridad vial, así como los principios de la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y la Ley 1474 de 2011 en materia de contratación, transparencia, selección objetiva y prevención de incentivos económicos contrarios al interés general. La prohibición de remunerar al operador con base en el número o valor de comparendos busca evitar que el esquema contractual distorsione la finalidad preventiva del sistema.

IV. MARCO JURISPRUDENCIAL

London



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

4.1. Sentencia C-530 de 2003

Al examinar disposiciones del Código Nacional de Tránsito, la Corte Constitucional reconoció la legitimidad del empleo de ayudas tecnológicas para detectar infracciones. Al mismo tiempo, precisó que estas herramientas no desplazan el procedimiento ni las garantías del presunto infractor. La tecnología facilita la actividad probatoria de la Administración, pero no sustituye el juicio jurídico de responsabilidad.

4.2. Sentencia C-980 de 2010

La Corte reiteró que el debido proceso administrativo comprende el conocimiento oportuno de la actuación, la posibilidad de ser oído, la defensa, la presentación y controversia de pruebas, una decisión motivada y la impugnación cuando proceda. En el ámbito del tránsito, diferenció el comparendo de la sanción: la orden de comparecer no constituye por sí misma una multa, pues la responsabilidad debe definirse mediante la actuación prevista por el legislador.

4.3. Sentencia T-051 de 2016

En materia de fotodetección, la Corte protegió el debido proceso frente a deficiencias de notificación. La providencia subrayó que el conocimiento efectivo y oportuno de la actuación es presupuesto para ejercer la defensa y controvertir la imputación. Esta regla justifica que junto con la notificación se facilite acceso completo a la evidencia y se informen con claridad los términos, canales y mecanismos de comparecencia.

4.4. Sentencia C-038 de 2020

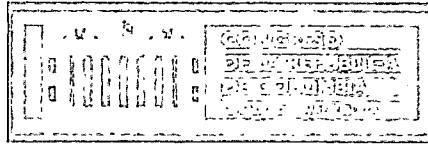
Esta decisión constituye el precedente central sobre responsabilidad en fotomultas. La Corte declaró inexecutable la solidaridad del propietario por las infracciones captadas mediante medios tecnológicos cuando no existía una imputación personal de su conducta. Señaló que la responsabilidad sancionatoria es personal y que la Administración debe demostrar la participación o el comportamiento jurídicamente reprochable del sujeto sancionado. La identificación del vehículo o de su propietario no equivale necesariamente a la identificación del infractor.

De este precedente se desprenden dos consecuencias para el proyecto: las conductas que dependen materialmente de la conducción exigen demostrar quién las realizó; y las obligaciones atribuidas por la ley al propietario tampoco permiten responsabilidad automática, pues deben acreditarse su incumplimiento personal y culpable. La iniciativa recoge ambas reglas y evita que la titularidad opere como presunción irrefutable de autoría.

4.5. Sentencia C-321 de 2022

Al revisar los deberes del propietario incorporados por la Ley 2161 de 2021, la Corte declaró la exequibilidad condicionada de la disposición, bajo el entendido de que el propietario solo puede ser sancionado cuando en el procedimiento administrativo se pruebe que, de manera culpable, incurrió en las infracciones analizadas. La providencia aclaró que no se creó responsabilidad solidaria entre propietario y conductor ni una forma de responsabilidad objetiva. Este condicionamiento sustenta la diferenciación que realiza el articulado entre autoría del conductor y deberes propios del titular del vehículo.

Mano de Antonio José Correa Jiménez



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

4.6. Sentencias C-138 de 2023 y C-031 de 2024

La jurisprudencia posterior ha reiterado la centralidad de la responsabilidad personal y del procedimiento administrativo sancionatorio en materia de tránsito. La Sentencia C-138 de 2023 recordó que las medidas que vinculan al propietario deben interpretarse sin desconocer el debido proceso y la imputación subjetiva. La Sentencia C-031 de 2024 examinó nuevamente el régimen de fotodetección y las competencias territoriales, resaltando que el ejercicio de las funciones de tránsito se encuentra sujeto al marco legal y a las garantías constitucionales. El artículo 6 se formula precisamente para añadir participación sin trasladar ni vaciar las competencias existentes.

4.7. Jurisprudencia sobre impacto fiscal

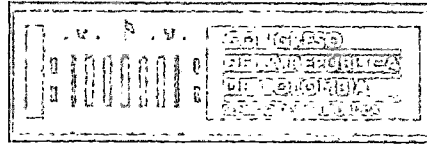
En las sentencias C-502 de 2007, C-373 de 2009 y C-425 de 2023, entre otras, la Corte ha explicado que el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 constituye una herramienta de racionalidad legislativa y sostenibilidad fiscal. El Congreso debe hacer explícitos los efectos fiscales previsibles de las iniciativas que ordenen gasto o concedan beneficios, sin que esta exigencia pueda convertirse en un poder de veto del Ministerio de Hacienda ni en una barrera insalvable para la iniciativa parlamentaria. Cuando la información técnica para cuantificar el costo se encuentra principalmente en poder del Ejecutivo, corresponde al Ministerio concurrir al debate y aportar los datos y estimaciones pertinentes.

V. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, debe examinarse expresamente la incidencia fiscal de la iniciativa y su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. El proyecto no crea una entidad, fondo, planta de personal, subsidio, beneficio tributario ni apropiación obligatoria con cargo directo al Presupuesto General de la Nación. Tampoco ordena a la Nación financiar la instalación de nuevos dispositivos. Su contenido es principalmente regulatorio y se dirige a autoridades de tránsito que ya ejercen funciones de autorización, operación, notificación, cobro, transparencia, participación y rendición de cuentas.

Las obligaciones de publicar estudios y datos, habilitar canales de observación, realizar una audiencia previa y efectuar una audiencia anual de rendición de cuentas generan costos administrativos de implementación. En principio, estos pueden ser atendidos con la infraestructura institucional, tecnológica y presupuestal existente, mediante los recursos que legalmente financian la gestión del tránsito y la seguridad vial, sin perjuicio de la autonomía presupuestal territorial y de las apropiaciones aprobadas en cada vigencia. La ley no exige crear dependencias ni contratar personal adicional; las autoridades podrán integrar estas actuaciones a sus procesos ordinarios de planeación, participación, transparencia y rendición de cuentas.

La prohibición de esquemas de remuneración ligados al número o valor de comparendos puede modificar la estructura económica de contratos futuros, pero no ordena gasto público adicional. Su finalidad es alinear la contratación con resultados de disponibilidad, calidad, mantenimiento y seguridad vial, evitando incentivos recaudatorios. Los contratos en ejecución deberán sujetarse al régimen constitucional de derechos adquiridos, equilibrio económico, modificación y terminación contractual; por tanto, la



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

aplicación de la ley no puede interpretarse como autorización para desconocer situaciones contractuales consolidadas sin el procedimiento y la valoración fiscal correspondientes.

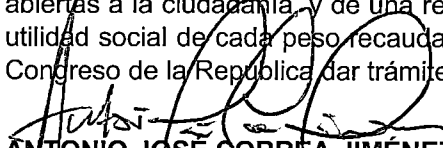
La devolución prevista para valores recaudados en contravención de los estándares constitucionales presenta un efecto fiscal contingente para las entidades territoriales y, según el esquema contractual, para los operadores. No se trata de un beneficio discrecional nuevo, sino de una consecuencia vinculada a recaudos obtenidos sin observancia del debido proceso. No obstante, su cuantía dependerá del universo de actos afectados, su firmeza, los mecanismos de revisión procedentes, la prescripción, la existencia de reclamaciones y la distribución contractual de riesgos. Durante el trámite legislativo deberá precisarse el procedimiento aplicable y solicitarse a las autoridades territoriales, al Ministerio de Transporte y al Ministerio de Hacienda y Crédito Público información que permita estimar este pasivo contingente.

La regla sobre destinación del recaudo puede reducir el margen de programación de ciertos organismos de tránsito, aunque dichos recursos ya están sometidos a destinaciones legales asociadas al tránsito y la seguridad vial, especialmente por el artículo 160 de la Ley 769 de 2002. Para evitar contradicciones normativas y asegurar consistencia presupuestal, en el trámite legislativo deberá armonizarse el artículo 10 con esa disposición, con el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito —SIMIT— y con las competencias territoriales. La exigencia de infraestructura física y el límite a capacitaciones deben justificarse con información sobre necesidades regionales y ejecución histórica.

En consecuencia, no se identifica una orden inmediata de gasto nacional estructural; sí existen costos administrativos absorbibles y efectos territoriales o contractuales contingentes que deben ser explicitados y depurados durante el debate. En cumplimiento del artículo 7 de la Ley 819 de 2003, se solicitará concepto al Ministerio de Hacienda y Crédito Público sobre la consistencia del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, así como información al Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Federación Colombiana de Municipios y las entidades territoriales para cuantificar los efectos sobre recaudo, devolución, contratación y destinación. Las observaciones fiscales que se formulen deberán incorporarse, cuando sean procedentes, sin menoscabar la competencia del Congreso para deliberar y decidir.

VI. CONCLUSIÓN

El proyecto propone recuperar el equilibrio entre tecnología, seguridad vial y garantías constitucionales. No pretende desmontar los instrumentos de detección, sino asegurar que su legitimidad provenga de la prevención efectiva de siniestros, de un procedimiento respetuoso de la responsabilidad personal, de decisiones de instalación sustentadas y abiertas a la ciudadanía, y de una rendición de cuentas que permita comprobar el destino y utilidad social de cada peso recaudado. Por las razones expuestas, se solicita al honorable Congreso de la República dar trámite y aprobar la presente iniciativa.


ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

Senador de la República

Revisó y aprobó: Carlos Giraldo - Asesor jurídico UTL

Proyecto: Daniela Cardenas Antolínez -Asesora Jurídica UTL



SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 21 de Julio del año 2026

Ha sido presentado en este despacho el

Proyecto de ley X Acto legislativo

No. 032/26 Con su correspondiente

Exposición de Motivos, suscrito Por:

S. Antonio José Correa J.

SECRETARIO GENERAL