



CONGRESO
DE LA REPÚBLICA
DE COLOMBIA

SARA
CASTELLANOS
SENADORA

CAROL
BORDA
REPRESENTANTE A LA CÁMARA DE REPRESENTANTES



2

PROYECTO DE LEY N° 159 de 2026

“Por medio del cual se fortalece la regulación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, se garantiza su finalidad preventiva, la protección del debido proceso y la transparencia en su operación, y se dictan otras disposiciones”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto regular el uso de los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y Otros Medios Tecnológicos (SAST) para la detección de infracciones de tránsito, estableciendo la carga probatoria del Estado, los requisitos de validez de la evidencia y los criterios de seguridad vial, con el fin de garantizar los derechos al debido proceso, la defensa y la presunción de inocencia.

Parágrafo 1. **Definición.** Para efectos de la presente ley, se entenderá por Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y Otros Medios Tecnológicos (SAST) lo definido en el artículo 2 de la Ley 1843 de 2017, o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

ARTÍCULO 2. Carga probatoria y acreditación de la validez de la evidencia obtenida mediante Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y Otros Medios Tecnológicos para la Detección de Infracciones de Tránsito (SAST). En toda actuación administrativa contravencional de tránsito que se inicie con fundamento en capturas realizadas por medios tecnológicos, la carga de la prueba corresponderá única y exclusivamente al Estado a través del organismo de tránsito competente. Para desvirtuar la presunción de inocencia y garantizar la validez de la orden de comparendo, la autoridad de tránsito deberá demostrar plenamente la legalidad, idoneidad metrológica, autenticidad, integridad y trazabilidad técnica del sistema utilizado.

Para garantizar de forma efectiva el derecho fundamental a la defensa, la autoridad de tránsito deberá poner a disposición del presunto infractor, en un expediente digital único de consulta pública, interoperable y gratuita desde el momento del envío de la orden de comparendo, los siguientes documentos mínimos de validez sustantiva:

Bogotá, D. C., 11 de agosto de 2026

Señor

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
SECRETARIO GENERAL

Honorable Senado de la República
Ciudad

Asunto: Radicación del Proyecto de Ley *“Por medio del cual se fortalece la regulación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, se garantiza su finalidad preventiva, la protección del debido proceso y la transparencia en su operación, y se dictan otras disposiciones”.*

Respetado secretario:

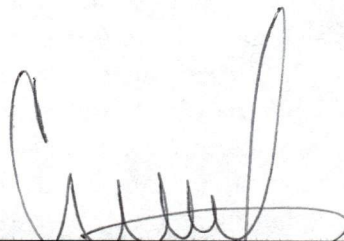
En nuestra condición de miembros del Congreso de la República y en uso del derecho consagrado en el artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, por su conducto nos permitimos poner a consideración del Senado de la República el siguiente Proyecto de Ley *“Por medio del cual se fortalece la regulación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, se garantiza su finalidad preventiva, la protección del debido proceso y la transparencia en su operación, y se dictan otras disposiciones”.*

Cordialmente,



SARA CASTELLANOS RODRÍGUEZ

Senadora de la República
Movimiento Salvación Nacional



CAROL BORDA ACEVEDO

Representante a la Cámara por Bogotá
Movimiento Salvación Nacional



1. **Registro tecnológico original:** El archivo original de video, fotografía o captura digital que dio origen al comparendo, en su resolución y formato de captura, libre de ediciones, recortes, compresión o alteraciones que afecten su fidelidad.
2. **Metadatos de captura:** El registro de datos técnicos asociados de forma automática e inalterable al archivo digital, que certifique de manera unívoca la fecha, hora exacta, coordenadas georreferenciadas de ubicación (latitud y longitud), e identificación serial del dispositivo físico captor.
3. **Certificado de Homologación:** Copia del certificado de aprobación de modelo o de homologación del equipo de detección electrónica, debidamente expedido por el Ministerio de Transporte o la entidad técnica delegada.
4. **Certificación Metrológica Vigente:** El certificado de calibración anual del instrumento de medición de velocidad (cinemómetro o radar) o del sensor de semáforo, expedido por un laboratorio acreditado ante el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) bajo la norma internacional ISO/IEC 17025.
5. **Concepto de Desempeño Tecnológico:** El concepto de desempeño metrológico y tecnológico vigente emitido por el Instituto Nacional de Metrología (INM) para el dispositivo específico al momento de la captación de la presunta infracción.
6. **Bitácora de Mantenimiento:** La trazabilidad de las intervenciones, hojas de ruta de calibración y mantenimientos preventivos o correctivos realizados al equipo durante el año inmediatamente anterior a la fecha de la presunta infracción.
7. **Acto Administrativo de Autorización:** La copia del acto administrativo de autorización de instalación y operación del punto o tramo de detección fija o móvil, vigente y debidamente otorgado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) o el Ministerio de Transporte.
8. **Estudio Técnico de Siniestralidad Vial:** El estudio técnico de ingeniería de tránsito previo que justificó la instalación del sistema por razones de seguridad vial y mitigación del riesgo físico, con su respectiva actualización bienal.
9. **Evidencia de Señalización de Advertencia:** Registro fotográfico o filmico georreferenciado que acredite que en el tramo de vía operaba la señalización informativa SI-27 o panel de mensaje variable con el aviso de "detección electrónica", ubicada con una antelación mínima de quinientos (500) metros de distancia del dispositivo en vías nacionales o departamentales.
10. **Cadena de Custodia Digital:** Certificación técnica o firma digital que demuestre la inalterabilidad, conservación y flujo seguro del dato digital desde el sensor físico captor hasta su validación en la plataforma contravencional.

11. **Constancia de Validación del Agente de Tránsito:** Firma digital y constancia del análisis crítico de validación humana realizado por un agente de tránsito competente, ejecutado dentro del término improrrogable de diez (10) días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho captado por la cámara.
12. **Certificación de Envío y Notificación:** La planilla de correo certificado o certificación digital que demuestre que la orden de comparendo y sus soportes probatorios fueron enviados a la última dirección del propietario registrada en el RUNT, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación humana en el sistema contravencional.

Parágrafo 1. Inadmisibilidad por defecto técnico. La ausencia, pérdida de vigencia, inconsistencia, alteración o imposibilidad de aportar cualquiera de los documentos y certificaciones técnicas enumeradas en este artículo inhabilitará de pleno derecho el valor probatorio de la captura tecnológica cuando el defecto afecte de manera sustancial la autenticidad, integridad, trazabilidad o idoneidad metrológica de la evidencia, o el ejercicio del derecho de defensa del presunto infractor. En consecuencia, la autoridad contravencional no podrá proferir resolución sancionatoria fundamentada de forma exclusiva en dicho registro y deberá ordenar el archivo de plano de la actuación.

La autoridad de tránsito deberá motivar expresamente, en cada caso, la trascendencia del defecto advertido sobre la validez de la prueba. En todo caso, la ausencia del Certificado de Homologación (numeral 3) o de la Certificación Metrológica Vigente (numeral 4) se considerará siempre un defecto sustancial.

Parágrafo 2. Prohibición de traslado de la carga probatoria. En consonancia con la garantía del debido proceso y la presunción de inocencia, bajo ninguna circunstancia se podrá imponer al presunto infractor la carga procesal de aportar, requerir, certificar o recolectar documentos, resoluciones, hojas de vida técnica, calibraciones o autorizaciones que reposen en los archivos de la autoridad de tránsito, de su operador tecnológico privado o de cualquier entidad del orden nacional.

Parágrafo 3. Transparencia y acceso digital inmediato. Todo el acervo probatorio técnico documental relacionado en el presente artículo deberá estar disponible para la consulta libre, descarga gratuita, interoperabilidad y visualización remota en el portal transaccional del organismo de tránsito y en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) desde el momento de envío del comparendo y durante la totalidad de la actuación contravencional, incluyendo la etapa de cobro coactivo.

Parágrafo 4. Margen de tolerancia metrológica. Para efectos de establecer la velocidad sancionable, la autoridad de tránsito deberá sustraer de la velocidad registrada por el instrumento (V media) el Error Máximo Permitido (EMP) certificado en el laboratorio de calibración acreditado ante el ONAC. Si el resultado de esta operación es igual o inferior al



límite de velocidad de la vía, la conducta será atípica y la actuación administrativa deberá archivar de plano, sin necesidad de surtir etapa probatoria adicional.

ARTÍCULO 3 . Criterios técnicos de seguridad vial y condiciones de operación de los SAST. La implementación, permanencia y reubicación de los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y Otros Medios Tecnológicos para la Detección de Infracciones (SAST) se fundamentarán exclusivamente en el enfoque de "Sistema Seguro". Su operación estará sujeta a los siguientes criterios técnicos y operativos:

- **Fundamento en siniestralidad:** La instalación de un SAST requerirá un estudio técnico de ingeniería de tránsito que demuestre una alta concentración de siniestros viales con víctimas en el punto específico durante los últimos cinco (5) años. La autoridad deberá certificar que se han agotado las medidas de mitigación en infraestructura vial y que el dispositivo es el último recurso técnico para reducir la siniestralidad.
- **Señalización preventiva:** Todo SAST deberá contar con señalización informativa de advertencia visible a una distancia mínima de quinientos (500) **metros en las condiciones previstas en el artículo 2, numeral 9, de esta ley** , garantizando la visibilidad constante de la detección electrónica.
- **Distancia mínima de operación:** Para garantizar la continuidad del flujo vehicular y evitar la duplicidad sancionatoria, los dispositivos deberán mantener una separación mínima de cinco (5) kilómetros entre sí sobre un mismo corredor vial y sentido de circulación.
- **Gestión de velocidades:** Queda prohibida la instalación de dispositivos en tramos caracterizados por reducciones abruptas de velocidad. La autoridad deberá establecer una zona de transición de velocidad progresiva y debidamente señalizada de, al menos, quinientos (500) metros previos al punto de captación, permitiendo al conductor ajustar la marcha de forma segura.

Parágrafo 1. Efectividad técnica. Los SAST deberán contar con una evaluación técnica de impacto bienal. Si tras dos (2) años de operación no se evidencia una reducción verificable en los indicadores de siniestralidad de la zona, o si las condiciones de seguridad vial han mejorado mediante cambios en la infraestructura, el organismo de tránsito deberá proceder a la desinstalación o reubicación del sistema al haberse superado la necesidad técnica que justificó su implementación.

Parágrafo 2. Nulidad por incumplimiento. Los comparendos emitidos por sistemas que incumplan los requisitos técnicos, de señalización o de distancia aquí establecidos carecerán de valor probatorio y serán nulos de pleno derecho, debiendo la autoridad de tránsito ordenar su archivo inmediato de oficio.

Parágrafo 3. Las autoridades de tránsito tendrán un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la entrada en vigor de esta ley, para ajustar los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y Otros Medios Tecnológicos (SAST) existentes a los criterios técnicos y de señalización aquí establecidos. Vencido dicho término, los sistemas que no acrediten el cumplimiento de la

totalidad de los requisitos técnicos, de distancia y de evaluación de impacto previstos en la presente ley, deberán suspender su operación de manera inmediata hasta tanto se garantice su adecuación.

ARTÍCULO 4. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

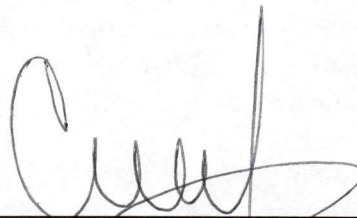
Parágrafo transitorio. Las disposiciones de la presente ley se aplicarán a las actuaciones administrativas contravencionales que se encuentren en trámite a la fecha de su promulgación, en lo que resulte más favorable al presunto infractor, y a los comparendos que se profieran con posterioridad a su entrada en vigencia. Los organismos de tránsito contarán con un plazo de doce (12) meses, contados desde la promulgación, para adecuar el expediente digital único de que trata el artículo 2 de esta ley.

Cordialmente,



SARA CASTELLANOS RODRÍGUEZ

Senadora de la República
Movimiento Salvación Nacional



CAROL BORDA ACEVEDO

Representante a la Cámara por Bogotá
Movimiento Salvación Nacional

Exposición de motivos al Proyecto de Ley N° 159 de 2026

“Por medio del cual se fortalece la regulación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, se garantiza su finalidad preventiva, la protección del debido proceso y la transparencia en su operación, y se dictan otras disposiciones”

La seguridad vial continúa siendo uno de los principales desafíos de política pública en Colombia. De acuerdo con cifras preliminares del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), con corte al 30 de abril de 2026 se registraron 3.019 personas fallecidas por siniestros viales, frente a 2.529 reportadas durante el mismo periodo de 2025, lo que representa un incremento de 490 víctimas fatales, equivalente a un 19,4 %. Asimismo, los departamentos con mayor número de fallecidos fueron Antioquia (378), Valle del Cauca (328), Bogotá D.C. (230), Cundinamarca (215) y Santander (158), concentrando una parte importante de la mortalidad vial registrada en el país.

Estas cifras evidencian que la siniestralidad vial continúa constituyendo una problemática que exige el fortalecimiento de las medidas de prevención, control y gestión del riesgo. En ese contexto, los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y Otros Medios Tecnológicos para la Detección de Infracciones de Tránsito (SAST) representan una herramienta importante para promover el cumplimiento de las normas de tránsito y contribuir a la disminución de los comportamientos que generan riesgo para la vida e integridad de los usuarios de las vías.

Sin embargo, la eficacia y legitimidad de estos sistemas no dependen únicamente de su capacidad tecnológica, sino también de la confianza que generen en la ciudadanía y del estricto cumplimiento de las garantías propias del procedimiento administrativo sancionatorio. La finalidad preventiva de los SAST solo puede alcanzarse cuando su implementación responde a criterios técnicos de seguridad vial y cuando las actuaciones derivadas de su utilización se desarrollan con plena transparencia, objetividad y respeto por el debido proceso.

En la práctica, los procedimientos administrativos iniciados con fundamento en evidencia obtenida mediante fotodetección suelen generar controversias relacionadas con el acceso a la información técnica que soporta la imposición del comparendo. En numerosas oportunidades, el ciudadano debe solicitar o gestionar documentos que reposan exclusivamente en poder de la administración o de los operadores tecnológicos para verificar aspectos esenciales como la autorización del sistema, la calibración de los equipos, su mantenimiento, la trazabilidad de la evidencia, la validez metrológica o el cumplimiento de las condiciones técnicas exigidas para su operación. Esta situación puede dificultar el ejercicio efectivo del derecho de defensa y afectar la confianza de la ciudadanía en estos mecanismos de control.

Por esta razón, el presente proyecto de ley propone fortalecer la regulación de los SAST mediante un modelo de mayor transparencia y rigor técnico, en el cual sea la autoridad de tránsito quien asuma la carga de acreditar la legalidad y confiabilidad de la evidencia utilizada dentro del procedimiento sancionatorio. En ese sentido, se establece la obligación de poner a disposición del presunto infractor, desde el inicio de la actuación administrativa, la totalidad de los documentos técnicos que respaldan la validez de la captura tecnológica, incluyendo aquellos relacionados con la autorización del sistema, su homologación, calibración, mantenimiento, desempeño metrológico, estudios de siniestralidad, señalización, cadena de custodia y demás soportes necesarios para verificar la autenticidad e integridad de la prueba.

Con ello se busca fortalecer la seguridad jurídica de las actuaciones administrativas, garantizar el ejercicio efectivo del derecho de defensa, evitar el traslado de la carga probatoria al ciudadano y consolidar un modelo de control tecnológico orientado exclusivamente a la protección de la vida, la reducción de la siniestralidad vial y el fortalecimiento de la confianza en las instituciones.

1. Análisis del Marco Regulatorio Vial

El control tecnológico del tránsito terrestre en Colombia, instrumentado a través de los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y Otros Medios Tecnológicos para la Detección de Infracciones de Tránsito (SAST), se encuentra condicionado por una profunda tensión entre la eficacia en la seguridad vial y el respeto irrestricto de las garantías fundamentales del debido proceso. Desde la expedición de la Ley 1843 de 2017, el legislador colombiano ha buscado regular la instalación y puesta en marcha de estas ayudas tecnológicas. No obstante, la aplicación práctica de estas herramientas por parte de los organismos de tránsito locales ha provocado una sistemática judicialización de los comparendos, motivada por la distorsión de la finalidad preventiva de los sistemas en favor de esquemas de recaudación de carácter eminentemente fiscal.

La jurisprudencia constitucional ha edificado el marco de validez sustantiva de estas medidas sancionatorias a través de dos pronunciamientos fundamentales. En primer lugar, la Sentencia C-038 de 2020 declaró inexecutable el parágrafo 1 del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, el cual establecía una responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor por las infracciones detectadas mediante sistemas tecnológicos. La Corte Constitucional determinó que la imposición de sanciones administrativas bajo esquemas de responsabilidad objetiva vulnera de forma directa el derecho a la presunción de inocencia y el principio de imputabilidad personal o personalidad de las penas, según el cual solo se puede sancionar a quien sea personalmente responsable de la comisión de la conducta típica.

Posteriormente, la Sentencia C-321 de 2022 evaluó la constitucionalidad del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021. Dicha norma impuso a los propietarios de vehículos automotores la



obligación de velar por que sus automotores circulen cumpliendo con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), la revisión técnico-mecánica, los límites de velocidad,

el respeto de las luces del semáforo y las restricciones horarias o de circulación. La Corte declaró la exequibilidad condicionada de los literales referidos a velocidad, semáforos y restricciones de circulación, bajo el entendido de que el propietario solo podrá ser sancionado cuando se demuestre, dentro del respectivo procedimiento contravencional, que incurrió en una conducta culposa o dolosa en su deber de vigilancia y cuidado sobre el vehículo.

Esta dualidad jurisprudencial delimita de manera precisa las reglas de imputación aplicables al procedimiento contravencional.

Criterio de Análisis	Sentencia C-038 de 2020	Sentencia C-321 de 2022
Norma Evaluada	Parágrafo 1 del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017.	Artículo 10 de la Ley 2161 de 2021.
Naturaleza del Cargo	Responsabilidad solidaria objetiva entre el propietario y el conductor por fotodetección.	Deber legal de cuidado y vigilancia del propietario sobre la circulación del vehículo.
Decisión Constitucional	Inexequibilidad absoluta del régimen de solidaridad sancionatoria.	Exequibilidad condicionada bajo el estándar de responsabilidad subjetiva probada.
Carga de la Prueba	El Estado debe identificar plenamente e individualizar al conductor infractor para sancionarlo.	El Estado debe demostrar la culpa del propietario en el incumplimiento de sus deberes de vigilancia.

Medios de Defensa	El propietario puede limitarse a negar haber conducido el vehículo en el momento de la captación.	El propietario puede eximirse demostrando caso fortuito, fuerza mayor, hurto o fraude de terceros.
--------------------------	---	--

A la par de esta evolución jurisprudencial, la Ley 2251 de 2022 (conocida como Ley Julián Esteban) reconfiguró la política de seguridad vial en el país mediante la adopción formal del enfoque de "Sistema Seguro". Este paradigma internacional parte de la premisa de que los seres humanos son falibles y que las vías deben diseñarse para absorber el error humano, minimizando la gravedad de los siniestros viales. Bajo este enfoque, las velocidades en zonas urbanas fueron limitadas a cincuenta (50) kilómetros por hora, y en zonas residenciales o escolares a treinta (30) kilómetros por hora, imponiendo la obligación correlativa de señalizar adecuadamente cualquier tipo de restricción técnica o de control de velocidad en la vía.

2. Diagnóstico contractual y presupuestal: El límite del 10% y el conflicto CAPEX vs. OPEX

Bajo el entendido de las definiciones:

CAPEX: Capital Expenditure o gasto de capital

OPEX: Operating Expense o gasto operativo

La implementación y sostenimiento de los SAST ha estado marcada por esquemas de contratación estatal indirectos, donde los organismos de tránsito delegan en operadores privados la adquisición, puesta en funcionamiento y soporte de los dispositivos tecnológicos. Para evitar la privatización desproporcionada de la función sancionatoria del Estado, el artículo 5 de la Ley 1843 de 2017 adicionó un párrafo al artículo 7 de la Ley 769 de 2002, en el cual se dispuso que la remuneración a la inversión privada para la instalación y puesta en operación de estos sistemas no podrá superar en ningún caso el diez por ciento (10%) del recaudo efectivo de las multas generadas.

Este límite porcentual fue objeto de un profundo análisis por parte de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en el Concepto 2433 de 2020. El alto tribunal precisó que la limitación legal del diez por ciento (10%) se restringe exclusivamente a la contraprestación por los recursos invertidos en la instalación y puesta en operación de los sistemas, conceptos equivalentes al gasto de capital o inversión (CAPEX). De manera contundente, el Consejo de Estado determinó que el remanente de los recursos recaudados por concepto de multas de tránsito no puede ser destinado bajo ninguna circunstancia a



financiar los gastos de operación y mantenimiento recurrente (OPEX) de los contratistas privados.

Este criterio se sustenta en una lectura sistemática del artículo 160 de la Ley 769 de 2002, el cual consagra de forma taxativa la destinación específica de las multas de tránsito para planes de desarrollo vial, educación, seguridad, y "dotación de equipos", prohibiendo de forma implícita el desvío de rentas públicas para la operación comercial de tecnologías en manos de particulares. Esta restricción ha generado un vacío operacional y presupuestal insostenible para muchos entes territoriales, los cuales recurren de forma irregular a la figura de convenios o delegaciones de cobro para encubrir la financiación del OPEX a través de las multas.

Simultáneamente, la estructura del financiamiento del Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT) ha sufrido importantes transformaciones. Si bien el artículo 10 de la Ley 769 de 2002 autorizó a la Federación Colombiana de Municipios a percibir el diez por ciento (10%) de las multas recaudadas para la administración técnica del sistema unificado de información, el precedente judicial sentado en el litigio del Distrito Capital de Bogotá reconoció que las entidades territoriales que realizan el recaudo directo e integral de sus sanciones no se encuentran obligadas a transferir dichos recursos a la citada federación cuando no se utilicen los servicios de intermediación del SIMIT. Este escenario exige que cualquier reforma legal precise la naturaleza jurídica de estas transferencias para evitar asimetrías fiscales entre los municipios del país.

A continuación, se contrastan las variables financieras y operacionales que rigen los modelos contractuales de los SAST.

Parámetro Contractual	Concesión Tradicional sobre Recaudo (Esquema en Desuso)	Modelo de Pago por Disponibilidad (Esquema de Técnica Contractual Plena)
Financiación del CAPEX	Amortizado mediante el porcentaje de recaudo efectivo (Límite del 10% según Ley 1843/17).	Pago fijo por amortización de activos amortizables con cargo al presupuesto de inversión del ente territorial.



Financiación del OPEX	Financiado de forma indirecta e ilegal con cargo al flujo de las multas recaudadas.	Pago contra presupuesto ordinario de la entidad mediante indicadores de calidad y niveles de servicio técnico.
Incentivo Operativo	Generación masiva de comparendos para asegurar el retorno de la inversión privada.	Garantía de calibración, disponibilidad de la señal, mantenimiento predictivo y estabilidad de la red.
Riesgo de Desviación de Poder	Alto. Susceptible de declaratoria judicial de nulidad absoluta por objeto ilícito.	Bajo. Ajustado a los fines de la contratación estatal del artículo 3° de la Ley 80 de 1993.

3. El desafío metrológico, los márgenes de error y el debido proceso

Uno de los factores que más vulnera la seguridad jurídica en la imposición de comparendos por velocidad es la ausencia de un margen legal de tolerancia y apreciación metrológica en las mediciones realizadas por cinemómetros y radares de fotodetección. La metrología legal en Colombia, coordinada por el Instituto Nacional de Metrología (INM) y la Superintendencia de Industria y Comercio, establece que todos los instrumentos de medición de velocidad vehicular operan bajo un rango de incertidumbre técnica denominado Error Máximo Permitido (EMP). Las Normas Técnicas Colombianas (NTC) aplicables fijan de manera general este error máximo en un intervalo de $\pm 5\text{km/h}$ para velocidades de ensayo o de operación habituales.

En términos jurídicos, la no aplicación de este margen de error al momento de procesar la infracción implica que un ciudadano puede ser sancionado de manera ilegal por circular a una velocidad nominal de 52km/h en una vía de 50km/h , aun cuando la velocidad real del vehículo, afectada por la incertidumbre metrológica del equipo, pudo haber sido de 47km/h .

La integración del principio constitucional de favorabilidad en materia de policía administrativa sancionatoria exige que la velocidad objeto de sanción deba calcularse necesariamente sustrayendo el Error Máximo Permitido (EMP) certificado por el laboratorio de calibración de la velocidad bruta registrada por el sensor (V media):

$$v_{\text{sancionable}} = v_{\text{medida}} - EMP$$

Si el resultado de esta operación aritmética resulta igual o inferior al límite de velocidad de la vía, la conducta deviene en atípica y la actuación administrativa debe archiversse de plano sin necesidad de surtir etapa probatoria alguna.

De igual manera, el debido proceso contravencional se encuentra sujeto a estrictas barreras temporales de validez formal. De conformidad con el artículo 18 de la Resolución 20203040011245 de 2020 (compilada en la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte), el agente de tránsito competente dispone de un término improrrogable de diez (10) días hábiles, contados a partir de la ocurrencia del hecho captado por el SAST, para realizar la respectiva validación técnica y expedir formalmente la orden de comparendo. Una vez surtida y fechada esta validación, el organismo de tránsito tiene un término perentorio de tres (3) días hábiles para remitir la copia del comparendo y sus soportes probatorios a la última dirección física registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

La inobservancia de cualquiera de estos dos términos sustanciales —los diez días de validación o los tres días hábiles para el envío de la correspondencia— acarrea de manera irremediable la ineficacia de pleno derecho de la prueba tecnológica recaudada, imposibilitando la continuación de la actuación administrativa y estructurando una causal de nulidad absoluta del procedimiento por violación del derecho fundamental a la defensa y al debido proceso de rango constitucional.

4. Análisis de Impacto Fiscal y viabilidad constitucional

El trámite legislativo del proyecto de ley propuesto se ajusta con rigurosidad a los postulados constitucionales y fiscales que rigen la producción normativa en la República de Colombia. En primer término, el análisis de impacto fiscal regulado por el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 exige que todo proyecto de ley que ordene gastos o consagre beneficios tributarios deba ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. El presente proyecto de ley no ordena la inclusión de partidas presupuestales nuevas con cargo al Presupuesto General de la Nación, ni genera erogaciones que demanden cofinanciación forzosa del nivel central.

Por el contrario, la reforma regula, optimiza y moraliza la gestión de las rentas territoriales existentes derivadas de las multas de tránsito, estableciendo un marco de control de gasto (CAPEX y OPEX) que blinda la estabilidad fiscal de los municipios frente a reclamaciones contractuales indebidas de contratistas privados y previene la nulidad oficiosa de sus actos administrativos sancionatorios. El análisis técnico realizado por las comisiones correspondientes debe destacar que el proyecto promueve una administración eficiente de las finanzas locales de conformidad con los principios presupuestales de la contratación estatal y la sostenibilidad macroeconómica.

Desde la perspectiva constitucional, el proyecto de ley encuentra pleno sustento y solidez en los siguientes ejes normativos de la Carta Política:

- **El Principio de Unidad de Materia (Art. 158 C.P.):** La totalidad de las disposiciones del articulado guardan una directa conexidad causal, temática y teleológica con la regulación del tránsito terrestre y el control de la siniestralidad vial en el territorio nacional, cumpliendo con las exigencias jurisprudenciales de flexibilización y coherencia orgánica de los textos normativos.
- **La Cláusula General de Competencia del Congreso (Art. 150 C.P.):** El legislador posee la potestad constitucional expresa e indelegable para "unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República", por lo que armonizar los procedimientos contravencionales locales con un estándar nacional metrológico y debido proceso entra dentro de la órbita natural de su configuración legal.
- **El Derecho Fundamental al Debido Proceso (Art. 29 C.P.):** El proyecto materializa este pilar de rango constitucional al proscribir la responsabilidad objetiva en los comparendos de conducción, imponer la presunción de inocencia, codificar un margen técnico de tolerancia metrológica en favor del ciudadano y sancionar con nulidad absoluta la dilación de los términos de validación y notificación por parte de la administración pública.
- **Los Principios de la Función Administrativa (Art. 209 C.P.):** La racionalización de la contratación con terceros para la gestión del soporte tecnológico, la obligatoriedad de estudios previos públicos bienales y el control directo de la Superintendencia de Transporte garantizan que los SAST operen bajo los principios de moralidad, eficacia, publicidad, celeridad y economía estatal, evitando la desviación de poder de los entes territoriales y recuperando la confianza legítima de la ciudadanía en las autoridades de la República.

La seguridad vial continúa representando uno de los principales desafíos de política pública en Colombia. Según cifras preliminares del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), con corte al 30 de abril de 2026 se registraron 3.019 personas fallecidas por siniestros viales, frente a 2.529 en el mismo periodo de 2025, lo que representa un incremento de 490 fallecimientos (19,4 %). Los departamentos con mayor número de víctimas fatales durante este periodo fueron Antioquia (378), Valle del Cauca (328), Bogotá D.C. (230), Cundinamarca (215) y Santander (158).

Estas cifras evidencian que la siniestralidad vial continúa siendo un problema de alta magnitud que exige fortalecer las herramientas de prevención y control. En ese contexto, los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y Otros Medios Tecnológicos para la Detección de Infracciones (SAST) deben operar bajo criterios estrictamente técnicos, preventivos y transparentes, garantizando que su implementación contribuya efectivamente a la reducción

de la siniestralidad y al fortalecimiento de la confianza ciudadana en las actuaciones de las autoridades de tránsito.

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Personas fallecidas por siniestros viales, datos preliminares con corte al 30 de abril de 2026.

Marco Constitucional y Jurídico

Artículos de la Constitución Política:

ARTÍCULO 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

ARTÍCULO 24. Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de el, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

ARTÍCULO 29. El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas.

Nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio.

En materia penal, la ley permisiva o favorable, aun cuando sea posterior, se aplicará de preferencia a la restrictiva o desfavorable.

ARTÍCULO 209. La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

(Ver Ley 1066 de 2006)

Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.

ARTÍCULO 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:

1. Interpretar, reformar y derogar las leyes.
2. Expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones.
3. Aprobar el plan nacional de desarrollo y de inversiones públicas que hayan de emprenderse o continuarse, con la determinación de los recursos y apropiaciones que se autoricen para su ejecución, y las medidas necesarias para impulsar el cumplimiento de los mismos.
4. Definir la división general del territorio con arreglo a lo previsto en esta Constitución, fijar las bases y condiciones para crear, eliminar, modificar o fusionar entidades territoriales y establecer sus competencias.
5. Conferir atribuciones especiales a las asambleas departamentales.
6. Variar, en circunstancias extraordinarias y por graves motivos de conveniencia pública, la actual residencia de los altos poderes nacionales.
7. Determinar la estructura de la administración nacional y crear, suprimir o fusionar ministerios, departamentos administrativos, superintendencias, establecimientos públicos y otras entidades del orden nacional, señalando sus objetivos y estructura orgánica; reglamentar la creación y funcionamiento de las Corporaciones Autónomas Regionales dentro de un régimen de autonomía; así mismo, crear o autorizar la constitución de empresas industriales y comerciales del estado y sociedades de economía mixta.
8. Expedir las normas a las cuales debe sujetarse el Gobierno para el ejercicio de las funciones de inspección y vigilancia que le señala la Constitución.
9. Conceder autorizaciones al Gobierno para celebrar contratos, negociar empréstitos y enajenar bienes nacionales. El Gobierno rendirá periódicamente informes al Congreso sobre el ejercicio de estas autorizaciones.
10. Revestir, hasta por seis meses, al Presidente de la República de precisas facultades extraordinarias, para expedir normas con fuerza de ley cuando la necesidad lo exija o la conveniencia pública lo aconseje. Tales facultades deberán ser solicitadas expresamente por el Gobierno y su aprobación requerirá la mayoría absoluta de los miembros de una y otra Cámara. El Congreso podrá, en todo tiempo y por iniciativa propia, modificar los decretos leyes dictados por el Gobierno en uso de facultades extraordinarias.

Estas facultades no se podrán conferir para expedir códigos, leyes estatutarias, orgánicas, ni las previstas en el numeral 20 del presente artículo, ni para decretar impuestos.

11. Establecer las rentas nacionales y fijar los gastos de la administración.
 11. Establecer contribuciones fiscales y, excepcionalmente, contribuciones parafiscales en los casos y bajo las condiciones que establezca la ley.
 11. Determinar la moneda legal, la convertibilidad y el alcance de su poder liberatorio, y arreglar el sistema de pesas y medidas.
 11. Aprobar o improbar los contratos o convenios que, por razones de evidente necesidad nacional, hubiere celebrado el Presidente de la República, con particulares, compañías o entidades públicas, sin autorización previa.
 11. Decretar honores a los ciudadanos que hayan prestado servicios a la patria.
 11. Aprobar o improbar los tratados que el Gobierno celebre con otros Estados o con entidades de derecho internacional. Por medio de dichos tratados podrá el Estado, sobre bases de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional, transferir parcialmente determinadas atribuciones a organismos internacionales, que tengan por objeto promover o consolidar la integración económica con otros Estados.
 11. Conceder, por mayoría de los dos tercios de los votos de los miembros de una y otra Cámara y por graves motivos de conveniencia pública, amnistias o indultos generales por delitos políticos. En caso de que los favorecidos fueren eximidos de la responsabilidad civil respecto de particulares, el Estado quedará obligado a las indemnizaciones a que hubiere lugar.
- En ningún caso el delito de secuestro, ni los delitos relacionados con la fabricación, el tráfico o el porte de estupefacientes, serán considerados como delitos políticos o como conductas conexas a estos, ni como dirigidas a promover, facilitar, apoyar, financiar, u ocultar cualquier delito que atente contra el régimen constitucional y legal. Por lo tanto, no podrá existir respecto de ellos, amnistía o indulto.
18. Dictar las normas sobre apropiación o adjudicación y recuperación de tierras baldías.
 18. Dictar las normas generales, y señalar en ellas los objetivos y criterios a los cuales debe sujetarse el Gobierno para los siguientes efectos:
 - a. Organizar el crédito público
 - a. Regular el comercio exterior y señalar el régimen de cambio internacional, en concordancia con las funciones que la Constitución consagra para la Junta Directiva del Banco de la República
 - a. Modificar, por razones de política comercial los aranceles, tarifas y demás disposiciones concernientes al régimen de aduanas

- a. Regular las actividades financiera, bursatil, aseguradora y cualquier otra relacionada con el manejo, aprovechamiento e inversión de los recursos captados del público.
- a. Fijar el régimen salarial y prestacional de los empleados públicos, de los miembros del Congreso Nacional y la Fuerza Pública
- a. Regular el régimen de prestaciones sociales minimas de los trabajadores oficiales
- 18. Crear los servicios administrativos y técnicos de las Cámaras
- 18. Expedir las leyes de intervención económica, previstas en el artículo 334, las cuales deberán precisar sus fines y alcances y los limites a la libertad económica.
- 18. Expedir las leyes relacionadas con el Banco de la República y con las funciones que compete desempeñar a su Junta Directiva.
- 18. Expedir las leyes que regirán el ejercicio de las funciones públicas y la prestación de los servicios públicos.
- 18. Regular el régimen de propiedad industrial, patentes y marcas y las otras formas de propiedad intelectual.
- 18. Unificar las normas sobre policia de transito en todo el territorio de la República.

Compete al Congreso expedir el estatuto general de contratación de la administración pública y en especial de la administración nacional.

- LEY 769 DE 2002

"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

- LEY 1843 DE 2017

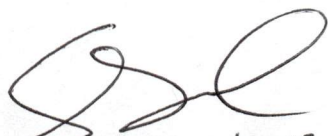
"Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones".

- LEY 2251 DE 2022

"Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones -Ley Julián Esteban"

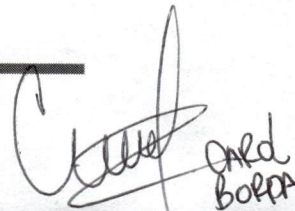
- Sentencia C-038/20 **Responsabilidad Solidaria en Fotomultas-inexequibilidad**

La Corte Constitucional de Colombia declaró inexequible el parágrafo primero del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, eliminando la responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor por las infracciones de tránsito detectadas mediante fotomultas.



SARA CASTELLANOS.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA



CAROL BORDA



SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 11 de Agosto del año 2026

Ha sido presentado en este despacho el

Proyecto de ley X Acto legislativo _____

No. 159/26 Con su correspondiente

Exposición de Motivos, suscrito Por: _____

HS. Sara Castellanos Rodríguez

HP. Carol Borda Acevedo

SECRETARIO GENERAL