

PROYECTO DE LEY ____ DE 2025

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

El Congreso de Colombia

DECRETA:

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

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

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

CAPITULO I

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

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

ARTICULO 4. Exclusividad y delegación controlada de la función sancionatoria. La imposición, validación, notificación y cobro de sanciones por infracciones de tránsito constituyen ejercicio de función administrativa sancionatoria, cuya titularidad corresponde exclusivamente al Estado y deberá ser ejercida por servidores públicos pertenecientes a organismos de tránsito legalmente constituidos, sujetos al control disciplinario, fiscal y administrativo de las autoridades competentes.

Solo podrá delegarse el apoyo técnico o logístico en particulares cuando se cumplan los requisitos, límites y condiciones previstos en la presente ley, garantizando en todo caso el control, la supervisión directa, la temporalidad y la no transferencia de la potestad decisoria o sancionatoria a los operadores privados.

ARTÍCULO 4°. Adiciónese en el artículo 134A a la ley 769 de 2002, la cual, quedara así:

ARTÍCULO 134A°. Limitación a la duración de contratos de operación tecnológica en materia de tránsito. Los contratos, concesiones, alianzas o acuerdos celebrados entre autoridades de tránsito y particulares para la instalación, operación, mantenimiento o gestión de sistemas automáticos, semiautomáticos o cualquier otro medio tecnológico destinado a la detección de infracciones de tránsito no podrán tener una duración superior a diez (10) años, incluidas las prórrogas.

De igual forma, no podrán constituirse sociedades de economía mixta con participación mayoritaria de capital privado para el desarrollo de dichas actividades, ni celebrarse contratos que impliquen, directa o indirectamente, la delegación, transferencia o cogestión de funciones sancionatorias o de recaudo propias de la autoridad de tránsito.

Los convenios interadministrativos, de cooperación o de interoperabilidad de información con entidades públicas, tales como el SIMIT o el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), no estarán sujetos a esta restricción, siempre que no otorguen facultades sancionatorias ni de recaudo a particulares.

ARTÍCULO 5°. Adicionese en el artículo 134B a la ley 769 de 2002, la cual, quedara así:

Artículo 134B. Condiciones y límites para la delegación o apoyo tecnológico en la operación de sistemas automáticos. Cuando las autoridades de tránsito requieran el apoyo de particulares para el desarrollo de actividades técnicas, logísticas o de soporte relacionadas con los sistemas automáticos, semiautomáticos o demás medios tecnológicos para la detección de infracciones, dicha delegación o contratación deberá sujetarse a los siguientes requisitos:

1. **Acto administrativo previo:** La contratación o delegación deberá formalizarse mediante acto administrativo motivado, en el cual se identifiquen la necesidad, el alcance, las funciones y la vigencia del contrato.
2. **Prohibición de potestades sancionatorias:** En ningún caso podrá otorgarse al contratista facultades de decisión, imposición, validación o recaudo de sanciones, las cuales son competencia exclusiva de la autoridad de tránsito.
3. **Temporalidad:** Los contratos o delegaciones no podrán exceder un término de diez (10) años, sin posibilidad de prórroga, salvo para la liquidación del contrato o cierre de actividades.
4. **Control estatal:** Todas las actuaciones deberán estar bajo supervisión y control permanente del organismo de tránsito contratante y estarán sujetas a control disciplinario, fiscal y administrativo.
5. **Propiedad pública de la información:** Los datos, imágenes, registros y sistemas tecnológicos utilizados serán de propiedad exclusiva del Estado.
6. **Transparencia en el manejo de recursos:** Se prohíbe la creación o utilización de patrimonios autónomos, cuentas fiduciarias u otras estructuras privadas para administrar recursos públicos, salvo las autorizadas por ley.

Parágrafo 1: Los convenios interadministrativos o de interoperabilidad de información entre entidades públicas, como los celebrados con el SIMIT o el RUNT, no estarán sujetos a las limitaciones temporales del presente artículo.

ARTÍCULO 6°. Modifíquese el párrafo 5 del artículo 7 de la Ley 769 de 2002, la cual, quedara así:

PARÁGRAFO 5o. La contratación con privados para el desarrollo de actividades técnicas, logísticas o de soporte relacionadas con de ayudas tecnológicas por parte de las autoridades de tránsito deberá realizarse conforme las reglas que para tal efecto dicten las normas de contratación estatal. La remuneración a la inversión privada para la instalación y puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones no podrá superar en ningún caso el 10% del recaudo.

CAPITULO II

DE LA DETECCIÓN TECNOLÓGICA Y LA VERIFICACIÓN TRANSPARENTE DE INFRACCIONES.

ARTÍCULO 7°. Adiciónese un párrafo al artículo 2° de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:

ARTÍCULO 2°. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN. Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se pretenda instalar, deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual se otorgará de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

PARÁGRAFO 1°. Los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación expedida por el Ministerio de Transporte y la ANSV deberá incluir, entre otros aspectos: a) Condiciones y mecanismos técnicos que garanticen la identificación cierta y verificable del conductor, como requisito fundamental para la validez del proceso sancionatorio y el respeto del debido proceso; b) Establecer las especificaciones

técnicas y la frecuencia de calibración de los equipos de detección, garantizando su operación segura, su correspondencia con las condiciones de la vía y sus criterios de exactitud dentro de los parámetros definidos. c) La definición de niveles mínimos de precisión y márgenes de error admisibles para los dispositivos, de manera que no podrán imponerse sanciones cuando la medición registrada se encuentre dentro del margen de error certificado, garantizando así la validez técnica y jurídica de la detección.

PARÁGRAFO 2°. Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento.

PARÁGRAFO 3°. Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la detección de infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte, (i) en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, (ii) en las estaciones o (iii) a bordo de la flota vehicular de los sistemas de transporte público, sin que se requiera autorización por parte del Gobierno Nacional. Estos sistemas se orientarán exclusivamente a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público, y en todo caso se deberán señalar las zonas vigiladas. Los recursos que se obtengan por la imposición de sanciones por parte de las autoridades de tránsito por circular sin autorización por los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público se podrán destinar en un porcentaje hacia el recaudo total correspondiente a la entidad territorial, para financiar la operación del respectivo sistema de transporte público.

ARTÍCULO 8°. Modifíquese el artículo 135° de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

ARTÍCULO 135. PROCEDIMIENTO. Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo: Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de

los cinco (5) días hábiles siguientes. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.

Para el servicio además se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se negara a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono, si lo tuviere.

No obstante, las autoridades competentes podrán contratar **servicios de apoyo técnico o logístico para el** uso de medios tecnológicos destinados que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. **En ningún caso estos servicios implicarán la delegación de funciones sancionatorias, la validación de comparendos ni la participación del contratista en el recaudo de las multas.**

Cuando mediante el uso de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito se obtenga evidencia de una posible infracción, solo podrá imponerse sanción si se logra la identificación plena y verificable del conductor responsable. Si esta no se acredita, la autoridad deberá abstenerse de iniciar o continuar el procedimiento sancionatorio.

En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al conductor o propietario, quien estará obligado al pago de la multa. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

El Ministerio de Transporte determinará las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. En este se indicará al conductor que tendrá derecho a nombrar un apoderado si así lo desea y que en la audiencia, para la que se le cite, se decretarán o practicarán las pruebas que solicite. El comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección del inculpado o del testigo que lo haya suscrito por este.

PARÁGRAFO 1o. La autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad que aquella encargue para su recaudo, dentro de las doce (12) horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

Cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio.

PARÁGRAFO 2o. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el cobro de las multas.

ARTÍCULO 9º. Modifíquese el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:

ARTÍCULO 8º. Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación:

El envío se hará por correo certificado y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público.

En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo.

Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción y **la plena identificación del infractor** con ayudas tecnológicas, se le enviará al propietario **o conductor** del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito.

PARÁGRAFO 1º. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el recaudo y cobro de las multas.

PARÁGRAFO 2º. Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso. La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información:

- a) Dirección de notificación;
- b) Número telefónico de contacto;
- c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 3º. Cuando las imágenes, registros o evidencias obtenidas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos no permitan establecer con certeza la comisión de la infracción debido a la coexistencia, superposición o interferencia de vehículos u otros actores viales, o cuando el material capturado admita más de una interpretación razonable, no procederá la imposición del comparendo previsto en el artículo 129 de la Ley 769 de 2002. En los casos en que, pese a ello, la autoridad de tránsito imponga el comparendo y el presunto infractor formule descargos o recurso, deberá aplicarse el principio de in dubio pro administrado, resolviendo toda duda en favor del ciudadano y garantizando la presunción de inocencia durante el procedimiento sancionatorio.

CAPITULO III

OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 10. Régimen de transición. El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) deberán expedir, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, la reglamentación que establezca los nuevos criterios técnicos, operativos y de control aplicables a la instalación, calibración, funcionamiento y autorización

de los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito.

A partir de la expedición de dicha reglamentación, las autoridades territoriales y los operadores de sistemas de detección dispondrán de un plazo máximo de un (1) año para adecuar integralmente sus equipos, contratos, procedimientos y plataformas a las nuevas disposiciones.

Vencido este plazo sin que se acredite el cumplimiento de los nuevos requisitos técnicos o jurídicos, las autorizaciones otorgadas quedarán sin efecto de pleno derecho, y los sistemas correspondientes deberán ser suspendidos hasta tanto obtengan nueva certificación de la ANSV.

Durante el período de transición, las autoridades de tránsito deberán abstenerse de suscribir nuevos contratos o concesiones que otorguen a particulares la administración o recaudo de sanciones, salvo aquellos estrictamente necesarios para el soporte técnico o logístico de los sistemas ya autorizados.

En todo caso, el Ministerio de Transporte y la ANSV deberán publicar en sus portales institucionales el listado actualizado de los sistemas habilitados, su ubicación, fecha de autorización y estado de cumplimiento, para garantizar la transparencia y el control ciudadano

Artículo 11. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

CARLOS FELIPE QUINTERO OVALLE

Representante a la Cámara

Departamento del Cesar

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La ley suprema es el bien del pueblo. Ciceron.

I. OBJETO

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

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

I. ASPECTOS GENERALES

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

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

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

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

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

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

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

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

El artículo décimo establece el régimen de transición, otorgando seis (6) meses al Ministerio de Transporte y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para expedir la nueva reglamentación técnica, y un (1) año adicional para la adecuación de los sistemas

actualmente operativos. Vencido este término, las autorizaciones que no cumplan con los nuevos criterios perderán su validez, garantizando la depuración progresiva y la transparencia del sistema.

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

II. NECESIDAD DEL PROYECTO

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

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

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

La primera fuente de distorsión institucional es la falta de una definición clara sobre el límite entre el apoyo técnico y la delegación de la función sancionadora. En muchos municipios, los contratos suscritos con operadores privados incluyen actividades de validación, notificación y cobro de infracciones, lo que equivale a una transferencia material de la potestad sancionatoria, contraria a la Constitución y al principio de legalidad administrativa (artículo 6 y 121 de la Constitución Política). La jurisprudencia ha reiterado que la imposición de sanciones es una manifestación exclusiva de la soberanía estatal, indelegable a particulares, incluso bajo modalidades de concesión o asociación, ejemplo de ello la sentencia C-530 de 2003 se manifestó que “la potestad sancionadora de la administración (...) no es producto del imperio del Estado sin más, sino (...) debe estar dentro de la legalidad”. Sin embargo, la regulación no precisaba con suficiente detalle los contratos que debían celebrarse (concesión, asociación público-privada, convenio de colaboración, etc.), ni distinguía claramente cuándo la vinculación privada pasaba de soporte técnico a ejercicio de función decisoria.

No obstante, la falta de regulación expresa ha permitido interpretaciones amplias en la práctica contractual, ejemplo el Consejo de Estado señaló en su Concepto 2433 de 2020 que el artículo 7 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) permitía delegar “el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas”. Este marco generó zonas grises sobre si los particulares podían asumir funciones materialmente sancionatorias o decisorias, más allá de un mero apoyo técnico.

La consecuencia de esta ambigüedad ha sido que Empresas privadas han asumido tareas de revisión y confirmación de infracciones, lo que supone un ejercicio de autoridad administrativa sin el control disciplinario ni fiscal que corresponde a los servidores públicos. La Corte Constitucional, en sentencias como la C-530 de 2003 y la C-818 de 2011, ha señalado que el ejercicio de potestades sancionadoras requiere garantías de imparcialidad y sujeción a la ley que no pueden trasladarse a un agente económico cuya finalidad es el lucro. Sin una delimitación normativa clara, la función sancionadora se contamina con intereses

privados, debilitando la confianza ciudadana y abriendo espacio a la discrecionalidad arbitraria.

El segundo problema estructural es la duración indefinida o desproporcionada de los contratos de operación tecnológica. En la práctica, se han celebrado concesiones de hasta veinte años, bajo esquemas de participación en el recaudo que garantizan retornos excesivos a los contratistas. Este modelo de incentivos genera un conflicto de interés directo: mientras mayor sea el número de sanciones registradas, mayor es la ganancia del operador. Se ha configurado así un sistema que privilegia el recaudo sobre la seguridad vial, pervirtiendo el objetivo preventivo de las fotodetecciones.

El carácter temporal de los contratos públicos busca precisamente evitar la apropiación privada de funciones permanentes del Estado. Sin embargo, la falta de límites legales claros ha permitido la perpetuación de relaciones contractuales que se renuevan automáticamente, consolidando monopolios tecnológicos locales. Este fenómeno contraviene el principio de temporalidad administrativa y vulnera el artículo 355 de la Constitución, que prohíbe la destinación de recursos públicos a fines lucrativos sin control del Estado.

Además, la extensión excesiva de los contratos reduce la capacidad de los municipios para renegociar condiciones, incorporar innovaciones tecnológicas o reasumir directamente la gestión de sus sistemas de tránsito. En algunos casos, la duración contractual ha superado los periodos de administración local, generando un desbalance de poder en el que los operadores privados condicionan las decisiones técnicas y financieras de las autoridades de tránsito.

La evidencia de la forma de vinculación para la instalación de dispositivos para la autodetección de infracciones en ciudades como Valledupar, Bucaramanga, Cali y Sincelejo demuestra que, bajo estos modelos, los operadores privados perciben ingresos recurrentes que no guardan relación con los costos de instalación ni mantenimiento de los equipos, configurando un beneficio económico desproporcionado frente a la inversión real. La ausencia de un tope de remuneración legal y de un límite temporal uniforme propicia la captura de rentas públicas y distorsiona los incentivos institucionales.

Un tercer aspecto crítico es la tendencia a constituir sociedades de economía mixta o empresas de participación público-privada para operar los sistemas de fotodetección. Si bien este esquema se presenta como una alternativa de gestión eficiente, en la práctica ha servido para eludir los controles propios de la contratación estatal y mantener una posición dominante de los inversionistas privados.

En varias entidades territoriales, la participación estatal es minoritaria, lo que implica que las decisiones estratégicas entre las que se incluyen las relacionadas con la imposición, verificación y el cobro de multas, quedan sujetas al interés económico de la mayoría privada. Este modelo vulnera el artículo 210 de la Constitución, según el cual estas entidades deben actuar bajo el control del Estado y no pueden ejercer funciones públicas sin sujeción a la ley. También contraviene la Ley 489 de 1998, que dispone que las empresas mixtas solo pueden ejercer funciones administrativas cuando el Estado mantiene la mayoría del capital y el control decisorio.

El riesgo institucional no es teórico. En municipios como Valledupar y Floridablanca, la participación mayoritaria privada en empresas mixtas ha llevado a la pérdida de control sobre la información, los equipos y los ingresos derivados de las sanciones. En estos casos, los municipios se ven reducidos a un papel simbólico dentro de estructuras corporativas que manejan recursos públicos.

Es por ello que, el principio de autonomía territorial no puede interpretarse como licencia para desdibujar la titularidad estatal de la función sancionadora. Los municipios ejercen funciones delegadas del Estado en materia de tránsito y deben garantizar que toda actuación administrativa preserve el interés público. La creación de empresas mixtas con mayoría de capital privado desnaturaliza ese mandato y genera un conflicto directo con el régimen municipal previsto en la Ley 136 de 1994, que reserva al alcalde y a las autoridades locales la dirección de la administración y la ejecución de las políticas públicas.

En suma, la dispersión de modelos contractuales, la ambigüedad sobre los límites de la delegación, la extensión indebida de los contratos y la privatización encubierta de la función

sancionatoria configuran un escenario que exige una intervención legislativa urgente. La regulación debe establecer con precisión:

- **Los tipos de contratos permitidos**, diferenciando entre soporte técnico y ejercicio de autoridad.
- **El tiempo máximo de duración**, evitando concesiones indefinidas y prórrogas automáticas.
- **La prohibición de participación mayoritaria privada** en empresas mixtas encargadas de funciones de control o sanción.
- **Los mecanismos de supervisión y auditoría estatal** para garantizar la transparencia y la rendición de cuentas.

La seguridad vial y la legitimidad del Estado de Derecho dependen de que el ejercicio de la potestad sancionadora sea controlado por servidores públicos sometidos a responsabilidad disciplinaria y fiscal. La experiencia de los últimos años demuestra que la desregulación contractual ha favorecido intereses privados en detrimento del principio de legalidad.

2. Identificación plena del Conductor y garantía del debido proceso en materia sancionatoria de tránsito.

La obligación de que la persona sancionada por una infracción de tránsito sea efectivamente la persona que cometió la falta, así parezca evidente, constituye un presupuesto esencial para la validez del acto sancionador administrativo, puesto que sin ella se contrarían directamente los principios de personalidad de la sanción, imputabilidad individual, debido proceso y legalidad. En el contexto de los sistemas automáticos y semiautomáticos de detección de infracciones (cámaras, radares, dispositivos tecnológicos), esta exigencia adquiere mayor relevancia, pues la tecnología registra principalmente vehículos, no necesariamente conductores, lo que crea un riesgo institucional de que la sanción recaiga sin una identificación suficiente del sujeto sancionado.

Desde la Constitución Política de Colombia, el artículo 29 garantiza que «toda persona tiene derecho a un debido proceso»; ello implica, entre otros, que el infractor sea informado de

los hechos que se le imputan, tenga oportunidad de defensa, sea oído y que la decisión sancionadora esté fundada en pruebas idóneas, pertinentes y suficientes. En el ámbito sancionador administrativo, la jurisprudencia de la Corte Constitucional de Colombia ha reiterado que la potestad sancionadora aunque manifiesta en normas de tránsito de carácter administrativo debe ejercerse con base en los principios del Estado de Derecho, incluido el principio de legalidad y la responsabilidad personal (Corte Constitucional, Sent. C-530 de 2003; Sent. C-038 de 2020).

La legitimidad del ejercicio sancionatorio en tránsito exige que la autoridad acredite, con prueba idónea y suficiente, que la persona a sancionar es efectivamente quien condujo el vehículo al momento de la infracción. Esta exigencia no es accesorio: constituye una condición de validez del acto sancionador porque enlaza con la imputación personal, el principio de legalidad y el debido proceso del artículo 29 de la Constitución. En el contexto de detecciones automatizadas, el estándar probatorio debe orientarse a individualizar al conductor antes de concluir el procedimiento con una decisión sancionatoria, so pena de convertir la tecnología en una presunción de autoría que el orden constitucional no avala. La Corte Constitucional lo ha precisado de forma expresa: la actuación solo puede culminarse cuando la administración ha agotado todos los medios para hacer comparecer al citado y, además, “la sanción sólo puede imponerse cuando aparezca plenamente comprobado que el citado es el infractor”.

Este condicionamiento jurisprudencial impone la carga probatoria sobre la autoridad administrativa la que tiene la obligación de identificar al infractor, garantizar su comparecencia y soportar la decisión en prueba suficiente sobre su autoría; no le está permitido sustituir esa identificación por una presunción derivada de la mera titularidad del vehículo. La consecuencia práctica es clara: cuando el propietario no coincide con el conductor, la citación al primero no implica su vinculación automática como infractor, y la administración debe perseverar en la individualización del verdadero conductor hasta agotar los medios razonables de notificación y comparecencia.

Esta regla se reforzó con la C 038 de 2020, en la cual, la corte al resolver la acción contra el párrafo 1º del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, concluyó que el esquema de “solidaridad automática” con el propietario sin acreditar la individualización del conductor vulneraba el artículo 29 constitucional porque relevaba indebidamente a la administración de su deber probatorio mínimo. Por ello declaró inexecutable dicho párrafo, zanjando que no basta la lectura de placa ni la condición de dueño para imponer la sanción: es necesario vincular e identificar al infractor real y permitirle ejercer defensa.

La Corte ha sido consistente en preservar esta arquitectura de garantías. En sentencia C-321 de 2022 precisó que, si bien los propietarios conservan ciertos deberes (p. ej., mantener condiciones legales del vehículo y atender requerimientos), ello no crea una responsabilidad solidaria automática por las infracciones cometidas por terceros ni habilita a la autoridad para prescindir de la individualización del conductor, lo que confirma que la carga de probar quién condujo permanece en cabeza de la administración.

La línea contencioso-administrativa también recoge este entendimiento: al compilar el régimen aplicable del Código de Tránsito, la Sala de Consulta del Consejo de Estado en concepto C.E. 2433 de 2020 recuerda que las multas no pueden imponerse a persona distinta de quien cometió la infracción y que las ayudas tecnológicas son prueba válida en la medida en que permitan la identificación del vehículo o del conductor, de donde se desprende que, si no se logra la individualización del autor, la autoridad debe agotar diligencias y no puede sustituir esa carga por una derivación automática contra el propietario.

En suma, la exigencia de identificación plena del conductor y la carga probatoria estatal no son deducciones abiertas, sino exigencias positivas emanadas de la jurisprudencia constitucional: (i) no se puede culminar la actuación sancionatoria sin agotar medios para hacer comparecer al presunto infractor, (ii) no procede sanción sin probar plenamente que el citado es el autor de la conducta, y (iii) la responsabilidad del propietario no opera como atajo probatorio que releve a la administración de su deber de individualización. Solo bajo estas condiciones la sanción en tránsito satisface el debido proceso y la legalidad material en un sistema que, por apoyarse en tecnologías de captación vehicular, exige mayores

cautelos para no convertir la evidencia instrumental en una presunción inconstitucional de autoría.

3. Margen de error en la medición y calibración de dispositivos.

La instalación y operación de dispositivos automáticos de detección de velocidad cámaras, radares o equipos vinculados al sistema de foto detección representa un avance importante para la seguridad vial. Sin embargo, cuando estos equipos no cuentan con un margen de apreciación razonable y públicamente establecido, ni con una frecuencia de calibración verificada, se abren brechas importantes de injusticia procesal, debilidad de la prueba y vulneración del principio de legalidad.

En Bogotá, la propia Secretaría Distrital de Movilidad confirmó, mediante documentos públicos, que los equipos de fotodetección operan con un Error Máximo Permitido (EMP) de ± 5 km/h, según la tabla 4 de la Norma Técnica Colombiana (NTC) aplicable. En los avisos No. 6 y 8 de abril y mayo de 2025, la entidad informó que “el error máximo permitido se encuentra conforme a la tabla No. 4 de la NTC, equivalente a ± 5 km/h” (Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, 2025a; 2025b). Esta manifestación oficial deja claro que el propio Estado reconoce un rango de incertidumbre en las mediciones. Esa admisión, aunque demuestra cierta transparencia, también revela que sin una regulación normativa clara sobre el margen máximo aceptable, sobre la frecuencia de verificación y sobre la publicación del certificado de calibración, se pierde la garantía de que la medición represente fielmente la realidad del vehículo infractor.

En términos jurídicos, ese margen de error debe traducirse en un margen de apreciación sancionatoria: es decir, un espacio razonable dentro del cual la administración se abstiene de imponer sanción cuando la medición se ubica dentro de la tolerancia reconocida. La razón de esta previsión es sencilla y profundamente constitucional: sin margen de apreciación, un ciudadano podría ser sancionado por una velocidad que se encuentra dentro del rango de error admitido por el propio Estado, lo que equivaldría a una apreciación injusta del hecho

sancionable. Así, la calibración y la claridad sobre el EMP se convierten en garantías del debido proceso (artículo 29 CP) y de la seguridad jurídica.

La discusión no es meramente técnica. La prensa nacional ha documentado que una proporción significativa de comparendos electrónicos se concentra en velocidades apenas superiores al límite permitido —por ejemplo, entre 51 y 55 km/h en zonas de 50 km/h— (Infobae, 2023; El Tiempo, 2023). Esa coincidencia estadística sugiere que los valores sancionados se ubican justamente en el rango del error reconocido por la calibración de los equipos. En tales condiciones, la ausencia de una regulación explícita sobre la aplicación del margen y la frecuencia de calibración puede dar lugar a sanciones carentes de proporcionalidad y a una pérdida de confianza ciudadana en la legitimidad del sistema de control.

Desde el punto de vista técnico, la calibración es el procedimiento que determina si el instrumento de medición conserva su exactitud respecto a un patrón nacional o internacional. En Colombia, esa función recae en laboratorios acreditados ante el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) y bajo la supervisión del Instituto Nacional de Metrología (INM), que establece los intervalos de recalibración recomendados. El INM señala que los instrumentos sujetos a metrología legal deben tener verificaciones periódicas y recalibraciones después de cada traslado, reparación o actualización de software (INM, s. f.). Sin embargo, la normativa de tránsito no establece una frecuencia mínima uniforme, lo que deja a discreción del operador o de la autoridad local la decisión de cuándo y cómo calibrar.

Esta ausencia de uniformidad afecta la validez jurídica de las mediciones. Un equipo que no ha sido recalibrado dentro del intervalo recomendado por la metrología puede arrojar resultados fuera de su incertidumbre certificada, comprometiendo la exactitud y, por tanto, la idoneidad de la prueba sancionatoria. En esos casos, la sanción derivada de un dispositivo vencido o sin trazabilidad técnica es jurídicamente cuestionable: no cumple con el estándar probatorio exigido por la Corte Constitucional, que ha establecido que la administración

tiene un “deber probatorio mínimo” en toda actuación sancionadora (Corte Constitucional, 2020).

Por otro lado, la experiencia internacional indica que la fijación de intervalos de calibración regulares y verificables aumenta la seguridad jurídica y reduce la litigiosidad. En la Unión Europea, por ejemplo, las normas EN ISO/IEC 17025 establecen la trazabilidad metrológica anual de los equipos de control de velocidad, y los Estados publican las fechas de verificación en registros públicos. Adoptar un esquema semejante en Colombia —con un intervalo mínimo legal y la publicación obligatoria del certificado— fortalecería la confianza ciudadana y la transparencia.

De manera complementaria, la publicidad activa de los certificados de calibración es parte del control social. La autoridad debería poner a disposición de la ciudadanía los datos esenciales: número de serie del equipo, fecha de calibración, laboratorio acreditado, margen de error y fecha de vencimiento. La falta de esta información no solo afecta el derecho de defensa del ciudadano, sino que mina la percepción de imparcialidad del sistema. Cuando el ciudadano puede verificar que el equipo que lo sancionó fue calibrado hace pocos meses, y que el margen de error declarado fue razonable, la sanción se percibe como legítima y justa.

En conclusión, la adopción de dispositivos automáticos de control de velocidad pone al Estado ante la doble responsabilidad de (i) mejorar la seguridad vial y (ii) respetar los derechos y garantías del ciudadano. Para conciliar ambas responsabilidades, es imperativo que la calibración técnica de los equipos sea exigida legalmente tanto en cuanto al margen de error declarado como al intervalo de verificación y que la administración publique los certificados, márgenes y fechas de revisión, de modo que la sanción sea técnica, legítima y ajustada al principio del debido proceso. De no incorporarse estas exigencias, el sistema de fotomultas corre el riesgo de convertirse en un instrumento de recaudación automática sin control metrológico, lo que socavaría tanto su eficacia preventiva como su aceptación social.

III. FUNDAMENTOS JURIDICOS

CONSTITUCIONALES

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

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

Artículo 6. Los particulares sólo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución y las leyes. Los servidores públicos lo son por la misma causa y por omisión o extralimitación en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 29. El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas. Nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio. En materia penal, la ley permisiva o favorable, aun cuando sea posterior, se aplicará de preferencia a la restrictiva o desfavorable.

Toda persona se presume inocente mientras no se la haya declarado judicialmente culpable. Quien sea sindicado tiene derecho a la defensa y a la asistencia de un abogado escogido por él, o de oficio, durante la investigación y el juzgamiento; a un debido proceso público sin dilaciones injustificadas; a presentar pruebas y a controvertirlas que se alleguen en su contra; a impugnar la sentencia condenatoria, y a no ser juzgado dos veces por el mismo hecho.

Es nula, de pleno derecho, la prueba obtenida con violación del debido proceso.

Artículo 33. Nadie podrá ser obligado a declarar contra si mismo o contra su cónyuge, compañero permanente o parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

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

1. Interpretar, reformar y derogar las leyes.

LEGAL

LEY 769 DE 2002

Artículo 135. *Procedimiento.* Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo:

Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.

Para el servicio además se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se negara a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono, si lo tuviere.

No obstante lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

El Ministerio de Transporte determinará las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. En este se indicará al conductor que tendrá derecho a nombrar un apoderado si así lo desea y que en la audiencia, para la que se le cite, se decretarán o practicarán las pruebas que solicite. El comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección del inculpado o del testigo que lo haya suscrito por este.

Parágrafo 1°. La autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad que aquella encargue para su recaudo, dentro de las doce (12) horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

Cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio.

Parágrafo 2°. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el cobro de las multas.

LEY 1843 DE 2017

Artículo 1o. Objeto. La presente ley tiene por objeto regular la instalación, adecuada señalización, puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones.

Se entenderá por sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos a todas las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, de que trata el parágrafo 2o del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre.

JURISPRUDENCIALES

SENTENCIA C 038 DE 2020

En suma, aunque tanto en el derecho privado, como en el derecho público se establezcan formas de responsabilidad solidaria frente a obligaciones de resarcir perjuicios, a la luz de la jurisprudencia constitucional, la solidaridad pasiva en materia sancionatoria resulta inconstitucional si conduce a que la sanción recaiga sobre una persona diferente a quien realizó personalmente el acto reprochado. Por lo tanto, de acuerdo con la jurisprudencia, la constitucionalidad de la solidaridad en materia sancionatoria exige el respeto de las siguientes condiciones: (i) los sujetos obligados solidariamente deben ser vinculados al procedimiento administrativo en el que se determinará la responsabilidad y se impondrá la sanción, para que ejerzan su derecho constitucional a la defensa. Por lo tanto, la sanción no puede ser automática o de plano; (ii) la infracción debe ser personalmente imputable a cada obligado solidariamente, lo que implica que la solidaridad en materia de sanciones administrativas, no permite una forma de responsabilidad por el hecho ajeno y (iii) la infracción debe haber sido cometida de manera culpable por cada uno de los obligados solidariamente, considerando que aunque excepcionalmente es admisible la responsabilidad objetiva, la jurisprudencia constitucional ha exigido siempre responsabilidad por culpa en estos casos, como una manera de mitigar la solidaridad legal.

La norma bajo control es abierta y no determina los elementos mínimos de la tipificación del comportamiento, en particular, no es posible identificar, de manera objetiva, a partir de

la lectura sistemática del Código Nacional de Tránsito, cuáles de las infracciones tipificadas se predicen del conductor del vehículo y cuáles de ellas, al tratarse de obligaciones no exigibles del acto mismo de la conducción, son legalmente imputables al propietario; (ii) la norma tampoco determina la imputabilidad y culpabilidad respecto del comportamiento y, por el contrario, establece, sin la certeza propia de las normas sancionatorias, que existe solidaridad del propietario del vehículo, por las infracciones de tránsito; (iii) no establece, igualmente, respecto de qué tipo de sanción de las previstas en el Código Nacional de Tránsito se predica la solidaridad en cuestión y no precisa la extensión de la solidaridad, en cuanto a los elementos patrimoniales y no patrimoniales de las sanciones; (iv) existe reserva de ley en la tipificación de los comportamientos, en virtud del principio democrático, razón por la cual, no le correspondería a la Corte Constitucional subsanar los vacíos puestos de presente y arrogarse la competencia de definir todos los elementos anteriormente mencionados respecto de la responsabilidad sancionatoria en cuestión, al tratarse de una clara definición de la política punitiva del Estado.

En virtud de ello, (v) es al Congreso de la República, en desarrollo de sus funciones propias, a quien le corresponde definir de manera precisa y suficiente, los elementos de la responsabilidad sancionatoria, mucho más, cuando pretende introducir en la materia, una forma de responsabilidad solidaria la que, de acuerdo con la jurisprudencia constitucional, debe garantizar el respeto pleno del derecho de defensa, ajustarse al principio constitucional de imputabilidad personal, según el cual, en materia de sanciones, nadie puede responder por la infracción cometida por otro y, la responsabilidad objetiva es incompatible con la solidaridad sancionatoria.

SENTENCIA C 321 DE 2022

La Corte señaló que la disposición objeto de análisis se encontraba conforme al derecho a la presunción de inocencia, porque la sanción al propietario no podrá imponerse de manera automática y por el sólo hecho de que se hubiese expedido un comparendo, sino que, la responsabilidad del propietario deberá probarse y establecerse al interior de un proceso administrativo contravencional, al que debe ser vinculado el propietario y que debe surtir en cumplimiento de las garantías propias del debido proceso. Asimismo, indicó que la

disposición se encontraba conforme al principio de responsabilidad personal porque la causa de la posible sanción es una omisión imputable al propietario del vehículo que es que este incumpla, de manera culpable, con la obligación de velar porque el vehículo de su propiedad circule conforme a las condiciones previstas en los literales a, b, c, d, y e de la disposición.

Es posible sancionar al propietario por no velar porque el vehículo de su propiedad circule conforme a las normas más básicas de tránsito, en cualquier caso, como se advirtió anteriormente, la responsabilidad del propietario deberá establecerse al interior de un proceso administrativo contravencional de tránsito, que deberá adelantarse garantizando derechos de audiencia, defensa, contradicción y, en general, las garantías propias del derecho fundamental al debido proceso.

IV. IMPACTO FISCAL

Este proyecto no genera ningún impacto fiscal que suponga una modificación específica o puntual en el marco presupuestal, por lo que no exige un gasto adicional del Estado, ni cambios en las rentas nacionales del Presupuesto General de la Nación.

V. CONFLICTO DE INTERÉS

Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual “El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo con el artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función Congressional, entre ellas la legislativa.

“Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:

(...) a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.

b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.

c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.

d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.

e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su

campana siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campana. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.

f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...).”.

De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés.

En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

VI. REFERENCIAS

- Congreso de la República de Colombia. (2002). *Ley 769 de 2002*.
- Corte Constitucional de Colombia. (2003). *Sentencia C-530 de 2003*. Recuperado de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=13917>
- Corte Constitucional de Colombia. (2020). *Sentencia C-038 de 2020*. Recuperado de <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2020/c-038-20.htm>
- Corte Constitucional de Colombia. (2022). *Sentencia C-321 de 2022*. Recuperado de https://normograma.com/documentospdf/adres2024/compilacion/docs/C-321_2022.htm
- El Tiempo. (2023, 9 de septiembre). *Fotomultas en Bogotá: graves irregularidades que se estarían cometiendo*. <https://www.eltiempo.com/bogota/fotomultas-en-bogota-graves-irregularidades-que-se-estarian-cometiendo-804256>
- Infobae. (2023, 23 de septiembre). *Secretaría de Movilidad de Bogotá admite que en las cámaras de fotomultas existe margen de error*. <https://www.infobae.com/colombia/2023/09/23/secretaria-de-movilidad-de-bogota-admite-que-en-las-camaras-de-fotomultas-existe-margen-de-error/>
- Instituto Nacional de Metrología de Colombia (INM). (s. f.). *Servicios de calibración y metrología legal*. <https://inm.gov.co/>
- Portafolio. (2020, 22 de febrero). *Calibración de cámaras pone en duda validez de fotomultas*. <https://www.portafolio.co/economia/calibracion-de-camaras-pone-en-duda-validez-de-fotomultas-538363>
- Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá. (2025a, 25 de abril). *Aviso No. 6 – Acción de tutela 2025-00445 (Diana Marcela Perdomo Flórez)*. https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/25-04-2025/reincidencias/aviso_no.6_accion_de_tutela_2025-00445_diana_marcela_perdomo_florez.pdf
- Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá. (2025b, 21 de mayo). *Aviso No. 8 – Acción de tutela 2025-00425*. https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/21-05-2025/reincidencias/AVISO_NO.8_ACCION_DE_TUTELA_2025-00425_-_ALCANCE_A_RADICADO_202561200980582.pdf

VII. CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Por las razones antes expuestas, dejamos a consideración de la Honorable Cámara de Representantes, el texto de este proyecto de ley **“Por medio de la cual se establecen disposiciones para la regulación, operación y control de los sistemas tecnológicos de detección de infracciones de tránsito, y se modifican la Ley 769 de 2002 y la Ley 1843 de 2017”**.en razón a que en la actualidad no existe una legislación clara en materia de convocatoria, requisitos y garantías para la participación ciudadana en el trámite legislativo.

CARLOS FELIPE QUINTERO OVALLE

Representante a la Cámara

Departamento de Cesar

CFQ-06 20de octubre de 2025

Doctor:

JULIAN DAVID LOPEZ TENORIO

Presidente

Cámara de Representantes

Ciudad.

REF: Radicación Proyecto

Atento saludo,

Con la presente me permito radicar a esta Presidencia, el proyecto de Ley **“Por medio de la cual se establecen disposiciones para la regulación, operación y control de los sistemas tecnológicos de detección de infracciones de tránsito, y se modifican la Ley 769 de 2002 y la Ley 1843 de 2017”**.en cumplimiento de los establecido en la Ley 5° / 92, en original, dos copias y medio magnético, a fin q se surtan los trámites pertinentes.

Agradeciendo de antemano su colaboración al presente.

Atentamente,

CARLOS FELIPE QUINTERO OVALLE

Representante a la Cámara

Departamento de Cesar
