Bogotá D.C., octubre de 2026

Doctora,
SANDRA BIBIANA ARISTIZABAL SALEG
Secretaria
Comisión Sexta de la Cámara de Representantes
E.S.D

Referencia: Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 365 de 2026 Cámara ""Por medio de la cual se establece el marco para la prueba, autorización y circulación segura de vehículos con sistemas de conducción automatizada basados en inteligencia artificial y se dictan otras disposiciones"

Atendiendo a la honrosa designación que nos hiciere la Mesa Directiva, y en cumplimiento del mandato constitucional y de lo dispuesto por la Ley 5ª de 1992, por medio del presente escrito procedemos a rendir informe de PONENCIA POSITIVA para primer debate en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes al PROYECTO DE LEY No. 365 DE 2026 CÁMARA "Por medio de la cual se establece el marco para la prueba, autorización y circulación segura de vehículos con sistemas de conducción automatizada basados en inteligencia artificial y se dictan otras disposiciones".

Cordialmente,

DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ
Representante a la Cámara
Coordinador Ponente

LAURA ISABEL VERA ZAPATA
Representante a la Cámara
Ponente

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY No. 365 DE 2026 CÁMARA

1. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El Proyecto de Ley 365 de 2026 Cámara fue radicado el día 15 de septiembre de 2026 en la Secretaría General de la Cámara de Representantes por el H.R David Alejandro Toro Ramírez, siendo publicado en la Gaceta del Congreso N°1461 de 2026.

La Secretaría de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, mediante Oficio No. C.S.C.P. 3.6 – 661/2026 del 21 de octubre de 2026 nos designó como ponentes a las y los H.R David Alejandro Toro Ramírez (coordinador) y Laura Isabel Vera Zapata, motivo por el cual procedemos a rendir informe de ponencia positiva de la mencionada iniciativa legislativa

2. OBJETO DEL PROYECTO

La iniciativa crea un marco sectorial para que los vehículos capaces de ejecutar la tarea dinámica de conducción mediante sistemas de inteligencia artificial puedan ser probados y, cuando exista evidencia suficiente de seguridad, autorizados para circular en Colombia. El proyecto no pretende regular toda la inteligencia artificial ni anticipar una tecnología o modelo comercial específico. Regula una función de alto impacto sobre la vida, la movilidad, el espacio público y los derechos de usuarios y terceros.

La propuesta separa tres decisiones que no deben confundirse: la homologación técnica del vehículo; la autorización de la función automatizada para pruebas o circulación; y los permisos o habilitaciones propios de cada servicio de transporte. Esta separación permite innovar sin convertir un piloto en una autorización comercial implícita y sin debilitar las reglas vigentes de tránsito y transporte.

3. ANTECEDENTES

El ordenamiento colombiano fue construido alrededor de una premisa: una persona conduce el vehículo. El artículo 2 de la Ley 769 de 2002 define al conductor como la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo. Esa premisa sigue siendo adecuada para la conducción convencional y para las ayudas que exigen supervisión humana continua, pero resulta insuficiente cuando un sistema ejecuta de forma sostenida la percepción, planeación y control del vehículo.

La ausencia de una regla especial produce incertidumbre en cinco frentes. Primero, no determina quién responde ante la autoridad por el comportamiento de conducción mientras el sistema está activo. Segundo, no establece un estándar demostrable para autorizar pruebas o circulación. Tercero, no diferencia una ayuda avanzada de una función que realmente conduce. Cuarto, no exige

gestión de cambios, ciberseguridad y reporte de incidentes durante todo el ciclo de vida. Quinto, no garantiza que víctimas y autoridades accedan oportunamente a la evidencia técnica necesaria.

La legislación vigente ofrece bases relevantes que el proyecto preserva. La Ley 105 de 1993 atribuye al Estado la planeación, regulación y control del transporte y reconoce la seguridad como prioridad. La Ley 769 de 2002 estructura las autoridades, el Registro Único Nacional de Tránsito, la homologación y las reglas de comportamiento. La Ley 1702 de 2013 creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial. La Ley 2251 de 2022 incorporó el enfoque de sistema seguro y la responsabilidad compartida, incluyendo a quienes diseñan, fabrican, importan y comercializan vehículos. El proyecto desarrolla esas bases para una función tecnológica que el Código no contempló expresamente.

En la legislatura 2026 se identifican dos iniciativas relacionadas pero distintas. El Proyecto de Ley 025 de 2026 Cámara propone un marco general de inteligencia artificial, incluye obligaciones para usos de alto riesgo y evaluaciones de impacto. El Proyecto de Ley 176 de 2026 Cámara se ocupa de tecnologías de seguridad vehicular y sistemas avanzados de asistencia. La presente iniciativa es complementaria: define la autorización operacional y la responsabilidad sectorial cuando el sistema, y no una persona bajo supervisión continua, ejecuta la tarea dinámica de conducción.

4. JUSTIFICACIÓN

A. Razones de política pública para una regulación habilitante y preventiva

La conducción automatizada puede ampliar opciones de movilidad para personas mayores o con discapacidad, reducir exposición a fatiga y distracción, mejorar la regularidad del transporte y optimizar operaciones logísticas. Sin embargo, esos beneficios son potenciales y dependen del diseño, del dominio operacional y de la calidad de la supervisión. El Insurance Institute for Highway Safety estimó, al revisar más de 5.000 siniestros reportados por la policía, que eliminar únicamente errores de percepción e incapacitación evitaría cerca de una tercera parte de los choques; para incidir sobre los restantes, el sistema tendría que anticipar adecuadamente el comportamiento de otros usuarios, ejecutar maniobras seguras y privilegiar la seguridad sobre la velocidad o la conveniencia.[1]

La evidencia disponible también registra resultados favorables en dominios delimitados. Waymo informa reducciones importantes de lesiones frente a referentes humanos en su operación sin conductor; no obstante, se trata de datos producidos por la propia empresa y su interpretación exige controlar territorio, tipo de vía, severidad, umbral de reporte, subregistro humano y kilómetros efectivamente recorridos. La conclusión razonable no es presumir que toda automatización es

[1]Insurance Institute for Highway Safety, “Self-driving vehicles could struggle to eliminate most crashes”, 4 de junio de 2020, https://www.iihs.org/news/detail/self-driving-vehicles-could-struggle-to-eliminate-most-crashes.

segura o insegura, sino exigir que cada función demuestre su desempeño dentro de un dominio operacional concreto y bajo métricas comparables.[2]

La validación constituye un desafío regulatorio central. RAND calculó que una demostración estadística basada exclusivamente en kilometraje real requeriría cientos de millones —y, para ciertos resultados, cientos de miles de millones— de millas, lo que podría tomar décadas o siglos con flotas ordinarias. Por eso, la seguridad no puede descansar en una cifra aislada de kilómetros: debe sustentarse en evidencia combinada de simulación, escenarios críticos, pista cerrada, pruebas en vía, auditoría del sistema de gestión y seguimiento posterior a la autorización. Una revisión reciente sobre aseguramiento de sistemas de inteligencia artificial para vehículos automatizados coincide en que todavía no existe una solución única y suficiente y que investigación, normalización y regulación deben evolucionar de manera coordinada.[3]

La investigación académica más reciente aconseja evitar afirmaciones absolutas. Un análisis comparado de miles de reportes encontró menor propensión a siniestros de vehículos automatizados en varios escenarios, pero un desempeño relativamente peor en condiciones como amanecer o anochecer y determinadas maniobras de giro. El resultado respalda una regulación por casos de uso: rutas, iluminación, clima, velocidad, conectividad, mezcla con peatones y ciclistas y capacidad de respuesta a obras o emergencias deben integrar el dominio de diseño operacional y la autorización.[4]

B. Siniestros y fallas que revelan la necesidad de supervisión pública

Los eventos ocurridos en jurisdicciones pioneras no prueban, por sí solos, que los vehículos automatizados tengan una tasa global de siniestralidad superior a la humana. Sí revelan fallas previsibles de gobernanza y permiten identificar salvaguardas que una ley debe exigir antes del despliegue masivo.

En Tempe, Arizona, un vehículo de prueba de Uber atropelló y causó la muerte de una peatona el 18 de marzo de 2018. La Junta Nacional de Seguridad del Transporte de Estados Unidos determinó que el sistema detectó a la persona con antelación, pero no la clasificó ni predijo correctamente su trayectoria; además, el diseño impidió una respuesta automática de frenado de emergencia y la operadora de seguridad estaba distraída. La investigación identificó como factores contribuyentes la evaluación de riesgos insuficiente, la supervisión deficiente y la ausencia, entonces, de controles estatales adecuados. El caso muestra que no basta con ubicar una persona en el asiento: se

[2]Waymo, Safety Impact Hub, datos a marzo de 2026 (fuente empresarial); John M. Scanlon et al., "Benchmarks for Retrospective ADS Crash Rate Analysis", Traffic Injury Prevention 25(sup1), 2024.

[3]Nidhi Kalra y Susan M. Paddock, Driving to Safety, RAND, 2016; Lars Ullrich et al., "AI Safety Assurance for Automated Vehicles", 2025; Richard Hawkins et al., Guidance on the Safety Assurance of Autonomous Systems, 2022.

[4]Mohamed Abdel-Aty y Shengxuan Ding, "A matched case-control analysis of autonomous vs human-driven vehicle accidents", Nature Communications, 2024.

requieren un expediente de seguridad, gestión de fatiga y atención, criterios de intervención, supervisión estatal y capacidad de suspender pruebas.[5]

En San Francisco, en octubre de 2023, un vehículo sin conductor de Cruise pasó sobre una peatona que había sido proyectada a su trayectoria por otro automóvil y la arrastró aproximadamente seis metros durante una maniobra posterior al impacto. La autoridad federal sancionó después a la empresa por reportes incompletos, mientras el Departamento de Vehículos Motorizados de California suspendió de inmediato sus permisos por riesgo irrazonable para la seguridad y por la forma en que se presentó información relevante. La lección es doble: deben registrarse la secuencia previa, el impacto y la actuación posterior, y la autoridad necesita acceso oportuno a evidencia íntegra, deberes de actualización y poderes preventivos graduables.[6]

Los riesgos no se limitan a eventos con víctimas. En 2025 Waymo retiró o corrigió software de 1.212 vehículos después de dieciséis colisiones con cadenas, portones y barreras; también había realizado campañas por errores al predecir el movimiento de vehículos remolcados y después de una colisión con un poste. Ese mismo año Zoox retiró software de una flota tras una colisión atribuida a una predicción incorrecta del movimiento de otro vehículo. Aunque varios de esos casos no causaron lesiones, evidencian que una actualización puede modificar materialmente el riesgo de toda una flota. De allí la necesidad de control de versiones, trazabilidad, notificación de cambios sustanciales y facultad de ordenar correcciones o inmovilización.[7]

La experiencia estadounidense también demuestra el valor de la transparencia. Desde 2021 la NHTSA exige a fabricantes y operadores reportar determinados choques con sistemas ADS y ayudas de nivel 2, publica bases de datos y utiliza la información para investigar defectos y ordenar retiros. La propia entidad advierte que los conteos no están normalizados por exposición, que existen diferencias de telemetría y umbrales de reporte y que un mayor número de reportes no equivale automáticamente a peor desempeño. Por ello, el proyecto colombiano acierta al combinar reporte obligatorio con métricas de exposición y publicación de información agregada.[8]

C. Convergencia de los marcos regulatorios

Pese a sus diferencias institucionales, los regímenes examinados convergen en ocho componentes: i) diferenciar ayudas al conductor de sistemas que ejecutan la tarea dinámica; ii) delimitar el dominio operacional; iii) separar pruebas, despliegue y prestación comercial; iv) identificar una entidad responsable cuando conduce el sistema; v) exigir expediente o demostración de seguridad; vi) registrar eventos, reportar incidentes y conservar evidencia; vii) controlar ciberseguridad,

[5]NTSB, Collision Between Vehicle Controlled by Developmental ADS and Pedestrian, Tempe, Arizona, informe HAR-19/03, 2019.

[6]NHTSA, Consent Order with Cruise, 2024; California DMV, Statement on Cruise LLC Suspension, 2023.

[7] Reuters, retiros de software de Waymo y Zoox posteriores a colisiones, 14 y 6 de mayo de 2025, respectivamente.

[8] NHTSA, Standing General Order on Crash Reporting, modificada en 2025.

actualizaciones y cambios materiales; y viii) prever seguro, fiscalización y suspensión o revocatoria. Esta convergencia respalda la arquitectura del proyecto sin obligar a copiar un único modelo extranjero.

El referente británico es especialmente útil porque la Automated Vehicles Act 2024 separa al usuario habilitado para retomar el control de la entidad autorizada responsable por la conducción automatizada y del operador de servicios sin usuario a cargo. El desarrollo reglamentario añade un estándar de desempeño equivalente al de una persona competente y cuidadosa, expediente de seguridad, dominio operacional, control de cambios y reporte de incidentes. En la Unión Europea, el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1426 incorporó requisitos de homologación para sistemas de conducción automatizada en vehículos plenamente automatizados de pequeñas series, con evaluación del concepto de seguridad, escenarios, dominio operacional, ciberseguridad, actualizaciones y seguimiento en uso.[9]

Alemania, Francia, Singapur y Suiza ofrecen soluciones complementarias: autorización de nivel 4 en áreas o rutas determinadas; supervisor técnico o remoto; maniobra de riesgo mínimo; evaluación previa por autoridad u organismo habilitado; registrador de datos; seguro; auditoría y control durante la operación. En sistemas federales, California, Arizona, Texas y Ontario muestran que el permiso territorial puede coexistir con reglas nacionales de homologación y seguridad, pero que el grado de exigencia varía ampliamente. China ha optado por pilotos nacionales y locales para acceso vial y circulación de vehículos inteligentes conectados, inicialmente con fabricantes y operadores responsables de la seguridad y despliegues delimitados.[10]

D. Cuadro comparado de autorización de circulación y pruebas

Jurisdicción	Alcance permitido	Marco regulatorio y autoridad	Salvaguardas y lección para Colombia
Reino Unido	Pruebas y pilotos; la operación autorizada se activa conforme avance la implementación de la Ley de 2024.	Automated Vehicles Act 2024; autorización del vehículo y de la entidad responsable; esquema especial para operaciones sin usuario a cargo.	Estándar de persona competente y cuidadosa; expediente de seguridad, ODD, monitoreo, cambios materiales, incidentes y responsabilidad claramente asignada.

[9] Reino Unido, Automated Vehicles Act 2024 y documentos de implementación de 2026; Comisión Europea, Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1426.

[10] Instrumentos oficiales de Alemania, Francia, Singapur, Suiza, California, Arizona, Texas y Ontario; para China, anuncios de los pilotos nacionales de 2024. Referencias completas en la sección de fuentes.

Jurisdicción	Alcance permitido	Marco regulatorio y autoridad	Salvaguardas y lección para Colombia
Unión Europea	Homologación de sistemas ADS en vehículos plenamente automatizados de pequeñas series y funciones automatizadas aprobadas.	Reglamento (UE) 2019/2144 y Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1426; autoridades de homologación de los Estados miembros.	Evaluación por escenarios y ODD; concepto de seguridad; ciberseguridad y actualizaciones; registro y seguimiento en uso. Es base técnica, no permiso local de servicio.
Alemania	Nivel 4 sin conductor en áreas de operación previamente determinadas.	Ley de Conducción Autónoma de 2021, incorporada al StVG, y reglamento de homologación y operación; KBA y autoridades territoriales.	Supervisor técnico; condición de riesgo mínimo; aprobación del vehículo y del área; deberes del propietario y datos. Referente directo para autorización por dominio.
Francia	Sistemas automatizados y servicios de transporte vial automatizado en rutas o zonas autorizadas.	Ordenanza 2021-443 y normas de desarrollo; homologación del vehículo y autorización del sistema de transporte.	Registrador del estado de automatización; transición y riesgo mínimo; demostración de seguridad certificada; auditoría; operador remoto; asignación de infracciones al sistema/fabricante.
Japón	Nivel 3 bajo condiciones; desde 2023, operaciones específicas de nivel 4 sin conductor en rutas y condiciones aprobadas.	Road Transport Vehicle Act y Road Traffic Act reformadas; permiso de la comisión prefectural de seguridad pública.	Plan operacional, área y condiciones definidas, supervisión remota, respuesta a incidentes y aprobación técnica. Despliegue progresivo para movilidad local.
Singapur	Ensayos en vía y despliegues sin operador a bordo después de superar etapas de evaluación.	Road Traffic (Autonomous Motor Vehicles) Rules 2017; autorización de la Land Transport Authority y evaluación CETRAN.	Prueba en circuito, simulación y vía; revisión documental; evaluación de operación remota; datos continuos; seguro; caja negra; ruta exacta y buen historial.

Jurisdicción	Alcance permitido	Marco regulatorio y autoridad	Salvaguardas y lección para Colombia
Suiza	Desde marzo de 2025: funciones automatizadas en autopista, estacionamiento y vehículos sin conductor en rutas aprobadas.	Reforma de la Road Traffic Act y Ordinance on Automated Driving de 2024/2025; aprobación federal y cantonal según el caso.	Homologación y registro; supervisor desde centro de control; rutas autorizadas; deber de intervenir y régimen de prueba para casos no cubiertos.
Estados Unidos – California	Pruebas con conductor de seguridad, pruebas sin conductor y despliegue, cada uno mediante permiso distinto; servicio remunerado exige además autorización de la CPUC.	California Vehicle Code y reglamentos del DMV; DMV para seguridad/operación y CPUC para transporte de pasajeros.	ODD y condiciones por permiso; reportes de toda colisión con daños o lesiones; reportes de desconexión; facultad de suspensión inmediata. Modelo de permisos escalonados.
Estados Unidos – Arizona	Circulación con o sin conductor humano; los vehículos plenamente autónomos pueden operar tras presentar documentación requerida.	Arizona Revised Statutes §§ 28-9701 y 28-9702; departamentos estatales de Transporte y Seguridad Pública.	Plan de interacción con autoridades; declaración de cumplimiento federal, tránsito, seguro y riesgo mínimo; el ADS se considera conductor; cese por incumplir requisitos.
Estados Unidos – Texas	Desde mayo de 2026, la operación comercial sin conductor requiere autorización activa; el uso personal no está sometido a ese permiso.	SB 2807 de 2025, Texas Transportation Code, cap. 545, subcap. J, y reglas de TxDMV/DPS.	Registrador, cumplimiento federal, riesgo mínimo, seguro y plan para emergencias; actualización de cambios materiales; restricción, suspensión o revocatoria y debido proceso.

Jurisdicción	Alcance permitido	Marco regulatorio y autoridad	Salvaguardas y lección para Colombia
Canadá – Ontario	Programa piloto en vía pública; admite pruebas de alta automatización y, para participantes aprobados, pruebas sin conductor bajo condiciones.	Ontario Regulation 306/15 bajo la Highway Traffic Act; autorización del Ministerio de Transporte.	Solicitud y condiciones por participante/vehículo; seguro elevado; reporte de colisiones y datos; rotulación y supervisión. Instrumento temporal y ajustable.
China	Pruebas de acceso vial y circulación de nivel 3 y superior mediante pilotos nacionales y locales; robotaxis operan en zonas delimitadas de algunas ciudades.	Guías nacionales de 2023–2024 de MIIT y ministerios asociados, más permisos locales y requisitos de mapas/datos.	Selección previa de fabricantes y operadores; responsabilidad conjunta por seguridad; áreas y flotas acotadas; infraestructura conectada y gobernanza de datos. No equivale a circulación nacional irrestricta.

E. Implicaciones para el diseño colombiano

La comparación justifica que Colombia adopte una ley habilitante, gradual y revisable. La homologación nacional debe permanecer separada del permiso de prueba o circulación y de la habilitación del servicio; cada autorización debe fijar un dominio operacional verificable; el titular debe conservar responsabilidad durante todo el ciclo de vida; y las autoridades territoriales y administradores viales deben intervenir sobre rutas y condiciones locales sin fragmentar el estándar técnico nacional.

También se justifica exigir un expediente de seguridad con evidencia plural, un sistema de gestión, registrador de datos, reporte rápido de incidentes graves, métricas normalizadas por exposición, control de software y ciberseguridad, información clara al usuario, cobertura de responsabilidad y facultades de restricción o suspensión. Las medidas propuestas no trasladan al Estado la garantía absoluta de que no ocurrirán siniestros; establecen un umbral razonable de entrada y un deber permanente de aprender de la operación real.

Finalmente, el marco comparado demuestra que el despliegue responsable no depende de copiar niveles SAE en la ley ni de autorizar toda vía y condición. Depende de definir funciones, responsables, resultados de seguridad, evidencia, límites operacionales y consecuencias. Esa técnica preserva la neutralidad tecnológica, permite incorporar estándares internacionales mediante reglamentación y protege la vida, la seguridad vial, los datos y el debido proceso.

5. MARCO CONSTITUCIONAL Y NORMATIVO

La Constitución impone al Estado proteger la vida, honra, bienes y demás derechos de las personas (artículo 2). El artículo 24 reconoce la libertad de locomoción y permite su regulación por la ley. El artículo 78 ordena controlar la calidad de bienes y servicios ofrecidos a la comunidad y la información que debe suministrarse al público. Los artículos 333 y 334 permiten delimitar la iniciativa privada por el bien común e intervenir en la economía para racionalizarla y proteger el ambiente, la calidad de vida y el acceso efectivo a bienes y servicios.

A su vez, los artículos 13, 15 y 29 exigen igualdad, protección de datos personales y debido proceso. Estas garantías explican que el proyecto incorpore accesibilidad, protección de usuarios viales vulnerables, privacidad desde el diseño, acceso controlado a evidencia y contradicción de las medidas administrativas. La regulación se formula con neutralidad tecnológica y proporcionalidad: no prohíbe la innovación, pero condiciona el despliegue en vías abiertas al público a evidencia y responsabilidad verificables.

El Congreso es competente conforme a los numerales 1, 2, 8, 21, 23 y 25 del artículo 150 constitucional. La materia dominante corresponde a transporte, tránsito, seguridad vial, sistemas digitales e investigación y tecnología, asuntos atribuidos a las Comisiones Sextas por el artículo 2 de la Ley 3 de 1992. La iniciativa respeta la especialidad al usar las autoridades y registros existentes y no crear una autoridad general de IA.

Las disposiciones sobre datos personales son instrumentales a la seguridad operacional y remiten al régimen vigente, especialmente a la Ley Estatutaria 1581 de 2012. No modifican los elementos estructurales del derecho fundamental al hábeas data. Las reglas de información y publicidad se articulan con la Ley 1480 de 2011. Las medidas administrativas se someten a la Ley 1437 de 2011 y a las garantías del debido proceso.

6. CONTENIDO DEL PROYECTO

El proyecto contiene veintiocho artículos distribuidos en cuatro títulos:

- El Título I define objeto, ámbito, conceptos funcionales y principios. Distingue los sistemas automatizados de las ayudas que requieren supervisión continua y crea las figuras de entidad responsable autorizada, usuario habilitado para retomar el control y operación sin dicho usuario.
- El Título II atribuye la autorización al Ministerio de Transporte, incorpora concepto técnico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y participación territorial, separa permisos de prueba y circulación ordinaria, fija el estándar mínimo de seguridad, exige expediente y sistema de gestión, e integra la información pública al RUNT.
- El Título III regula obligaciones durante el ciclo de vida, transiciones de control, condición de riesgo mínimo, asistencia y operación remotas, ciberseguridad, actualizaciones, incidentes, evidencia, datos personales, información al usuario, responsabilidad durante la conducción y cobertura de seguros.

- El Título IV establece medidas preventivas con debido proceso, monitoreo y transparencia, reglamentación participativa, transición, coordinación normativa, implementación fiscal y vigencia.

7. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, la implementación deberá analizarse frente al Marco Fiscal de Mediano Plazo. El articulado no crea una nueva entidad, fondo, subsidio, beneficio tributario ni planta de personal; utiliza autoridades y el Registro Único Nacional de Tránsito existentes y permite una implementación gradual. Sin embargo, el desarrollo de capacidades de evaluación técnica, interoperabilidad, supervisión y publicación de información puede generar necesidades administrativas y tecnológicas que deberán estimarse durante el trámite con el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Se trae a colación lo dicho por la Corte Constitucional en la Sentencia C-502 de 2007, en la que expresó que los requisitos establecidos en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 se constituyen como instrumentos de racionalización de la actividad legislativa que no pueden limitar el ejercicio de la función legislativa por parte del Congreso de la República ni pueden otorgar un poder de veto al Ministerio de Hacienda y Crédito Público en relación con el trámite y aprobación de los proyectos de ley, pues ello vulneraría la autonomía del legislador y el principio de separación de las ramas del poder público. Así mismo, señaló que es el Ministerio de Hacienda y Crédito Público el principal responsable de cumplir los requisitos establecidos en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003:

> *"Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.*
>
> *Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas,* ***pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del ministro de Hacienda****. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el*

concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el ministro de Hacienda" (subrayado fuera del original).

8. CONFLICTO DE INTERÉS

De conformidad con lo establecido en el artículo 286 de la Ley 5 de 1992 y en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, estableciendo la obligación de los ponentes del proyecto de presentar la descripción de las posibles circunstancias o eventos que podrán generar un conflicto de interés para la discusión y votación de la iniciativa y en concordancia con la jurisprudencia que interpreta la materia; frente al presente proyecto, se considera que **no existe ninguna situación que conlleve a los ponentes a tener intereses particulares que riñan con el contenido del mismo.**

Tampoco se evidencian motivos que puedan generar un conflicto de interés en los congresistas para que puedan discutir y votar este proyecto de ley. No obstante, se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés o impedimentos que se puedan presentar frente al trámite del mismo no exime del deber al congresista de identificar causales adicionales.

En este sentido, el artículo 182 de la Constitución Política de Colombia dispone que los congresistas deberán poner en conocimiento de la respectiva Cámara las situaciones de carácter moral o económico que los inhiban para participar en el trámite de los asuntos sometidos a su consideración, y que la Ley determinará lo relacionado con los conflictos de intereses y las recusaciones.

En consecuencia, el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por la Ley 2003 de 2019, definió lo relativo al Régimen de Conflicto de Interés de los Congresistas, en ese sentido dispuso:

"(...) Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

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."

Sobre el conflicto de interés el Consejo de Estado se ha pronunciado en Sentencia del año 2022, estableciendo que:

"Siempre que se produzca un resultado provechoso por el simple ejercicio de una función oficial, que convenga al agente o a otra persona allegada, en el orden moral o material, surgirá un conflicto de intereses. Si la ley protege el interés, será lícito; pero si se persigue con fines personales, particulares, que sobrepasen el interés social, será ilícito".

También el Consejo de Estado el año 2010 sobre el conflicto de interés, conceptuó:

"La institución del conflicto de intereses apunta a trazar un límite entre el ejercicio legítimo de la función legislativa y el aprovechamiento de esta función por parte del congresista para obtener beneficios personales o en favor de aquellas personas allegadas que determina la ley. Así las cosas, no se presenta conflicto entre el interés personal del congresista y el interés general cuando la ley tiene por destinataria a la generalidad de la sociedad, en abstracto, hipótesis en la cual quedan incluidos los amplios sectores sociales que son objeto de determinadas leyes, como por ejemplo las minorías étnicas o culturales, las profesiones, los contribuyentes o, como el caso que nos ocupa, las víctimas de la violencia en Colombia.

No sería razonable, por consiguiente, afirmar que por el hecho de ser abogado un congresista estaría impedido para participar en la aprobación de una ley que expida el estatuto de esa profesión; que por ser indígena estaría impedido para participar en el trámite de la ley orgánica que reglamente las entidades territoriales indígenas; que por ser propietario estaría impedido para intervenir en la discusión de una ley sobre impuesto predial; o que por encajar en la definición legal de víctima del conflicto estaría impedido para intervenir en los debates a un proyecto de ley que establece de manera general las reglas de resarcimiento a las víctimas de la violencia en Colombia. En todos estos casos, ciertamente, podría el congresista derivar de la ley en cuya discusión interviene un beneficio personal, pero no por la circunstancia de ser miembro del Congreso ni porque la ley se dirija a un grupo de personas tan restringido y exclusivo (y por tanto excluyente) que convierta al congresista en un destinatario predilecto. En los anteriores ejemplos las leyes no se dirigen a todos los colombianos sino a grupos muy significativos: los abogados, los indígenas, los

propietarios de inmuebles, las víctimas del conflicto. No todos los congresistas forman parte necesariamente de estos grupos, pero por la amplitud social de dichos sectores en la nación y la generalidad de las prescripciones de la ley a ellos dirigida, normalmente algunos de los congresistas podrían quedar incluidos. Pues bien, en estos casos no cabe la figura de conflicto de intereses, pues a pesar de que un congresista podría convertirse en destinatario de alguna de las disposiciones legales, tal hecho no obedece a que la ley busque favorecerlo directa, exclusiva y especialmente."

En consecuencia, se considera que la Ley y la jurisprudencia han dado los criterios orientadores que determinan circunstancias en las cuales se podría estar incurso en un conflicto de interés. Para lo cual será necesario que respecto del asunto objeto de conocimiento de parte del congresista (discusión o votación) se reporte un beneficio en el que concurran tres características simultáneas, a saber, ser actual, particular y directo. Define la Ley también las circunstancias bajo las cuales se considera que no existe un conflicto de interés, en esa medida, se señala que aun cuando el congresista pueda reportar un beneficio, pero este se funde en el interés general, en el interés de sus electores, se dará lugar a que no exista tal conflicto.

9. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, solicito a los honorables Representantes miembros de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes dar primer debate y aprobar el texto propuesto al Proyecto de Ley No. 365 de 2026 Cámara, "Por medio de la cual se establece el marco para la prueba, autorización y circulación segura de vehículos con sistemas de conducción automatizada basados en inteligencia artificial y se dictan otras disposiciones", conforme al texto inicialmente propuesto por los autores.

De los honorables Representantes,

DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ
Representante a la Cámara
Coordinador Ponente

LAURA ISABEL VERA ZAPATA
Representante a la Cámara
Ponente

10. TEXTO PROPUESTO

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY No. 365 DE 2026 CÁMARA

"Por medio de la cual se establece el marco para la prueba, autorización y circulación segura de vehículos con sistemas de conducción automatizada basados en inteligencia artificial y se dictan otras disposiciones""

El Congreso de Colombia

DECRETA:

ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto establecer el marco para la prueba, autorización, circulación, operación y supervisión segura de vehículos automotores terrestres provistos de sistemas de conducción automatizada basados en inteligencia artificial, así como definir las responsabilidades mínimas de los sujetos que intervienen durante su ciclo de vida.

ARTÍCULO 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN. La presente ley se aplica a los vehículos automotores terrestres que utilicen sistemas de conducción automatizada y circulen en vías públicas o privadas abiertas al público dentro del territorio nacional, y a las personas naturales o jurídicas que los diseñen, desarrollen, fabriquen, importen, comercialicen, autoricen, operen, mantengan o actualicen.

Parágrafo 1°. No se consideran sistemas de conducción automatizada, para los efectos de esta ley, las ayudas avanzadas a la conducción que exijan supervisión humana continua y mantengan en todo momento la tarea dinámica de conducción bajo responsabilidad directa del conductor.

Parágrafo 2°. Las pruebas realizadas exclusivamente en recintos cerrados no abiertos al público no requerirán la autorización operacional prevista en esta ley, sin perjuicio de las normas de seguridad, protección de datos, trabajo, consumo y responsabilidad que resulten aplicables.

Parágrafo 3°. La autorización regulada en esta ley no sustituye la homologación, matrícula, revisión técnico-mecánica, seguros, habilitación, permiso, contrato o requisito exigible para la prestación de servicios de transporte.

ARTÍCULO 3. DEFINICIONES. Para efectos de la presente ley se entenderá por:

1. Sistema de conducción automatizada: conjunto integrado de hardware y software capaz de ejecutar de manera sostenida la tarea dinámica de conducción dentro de condiciones de operación determinadas, sin supervisión humana continua.

2. Tarea dinámica de conducción: funciones operacionales y tácticas necesarias para conducir el vehículo, incluidas la percepción del entorno, planeación, control lateral y longitudinal y respuesta ante eventos, sin comprender las decisiones estratégicas sobre destino o itinerario.
3. Condiciones de operación autorizadas: dominio operacional dentro del cual el sistema está diseñado y autorizado para funcionar, definido, entre otros factores, por tipo de vía, área geográfica, velocidad, clima, iluminación, conectividad y demás restricciones verificables.
4. Función de conducción automatizada: capacidad específica de un sistema de conducción automatizada autorizada para ejecutar la tarea dinámica de conducción dentro de sus condiciones de operación.
5. Entidad responsable autorizada: persona jurídica domiciliada o legalmente representada en Colombia, identificada en el acto de autorización, que asume frente a las autoridades la responsabilidad por el comportamiento de conducción del sistema, su seguridad durante el ciclo de vida y el cumplimiento de las condiciones de autorización.
6. Usuario habilitado para retomar el control: persona que ocupa la posición de conducción, reúne las condiciones legales para conducir y puede asumir la tarea dinámica de conducción cuando el sistema emita una solicitud válida de transición. Su sola presencia no implica que conduzca mientras el sistema autorizado ejecute dicha tarea.
7. Operación sin usuario habilitado para retomar el control: modalidad expresamente autorizada en la cual el vehículo puede ejecutar la tarea dinámica de conducción sin exigir que una persona dentro del vehículo esté en capacidad o tenga el deber de asumirla.
8. Asistencia remota: suministro de información o indicaciones al sistema o al vehículo desde una ubicación remota, sin ejecutar de manera continua la totalidad de la tarea dinámica de conducción.
9. Operación remota: ejecución a distancia de una o más funciones de la tarea dinámica de conducción por una persona autorizada. No se presume permitida por la autorización del sistema y requerirá habilitación expresa.
10. Condición de riesgo mínimo: estado estable y controlado al que llega el vehículo cuando el sistema no puede continuar la tarea dinámica de conducción de forma segura.
11. Modificación sustancial: cambio de hardware, software, datos, parámetros, condiciones de operación o estructura organizacional que pueda afectar la seguridad, el desempeño, la ciberseguridad o las condiciones bajo las cuales se otorgó una autorización.
12. Incidente grave: evento en el que intervenga un sistema de conducción automatizada y que cause o pueda razonablemente causar muerte, lesión personal, afectación relevante de infraestructura, pérdida de control, incumplimiento crítico de las condiciones de operación o compromiso significativo de la ciberseguridad.

ARTÍCULO 4. PRINCIPIOS. La interpretación y aplicación de esta ley se orientará por la protección de la vida y la integridad personal; el enfoque de sistema seguro y de responsabilidad compartida; la

prevención y precaución frente a riesgos graves; la neutralidad tecnológica; la trazabilidad y rendición de cuentas; la protección de datos desde el diseño y por defecto; la ciberseguridad durante el ciclo de vida; la accesibilidad y no discriminación; la protección de usuarios viales vulnerables; la coordinación Nación-territorio; y la promoción proporcional de la innovación.

TÍTULO II
AUTORIZACIONES Y EVALUACIÓN DE SEGURIDAD

ARTÍCULO 5. AUTORIDAD COMPETENTE Y COORDINACIÓN INSTITUCIONAL. El Ministerio de Transporte será la autoridad nacional competente para otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones previstas en esta ley. La Agencia Nacional de Seguridad Vial emitirá concepto técnico previo sobre la gestión de riesgos para la seguridad vial y apoyará el seguimiento de los sistemas autorizados.

Parágrafo 1°. Cuando una autorización comprenda rutas, zonas o infraestructura determinadas, deberá contar con concepto previo de la autoridad territorial de tránsito competente respecto de las condiciones locales de movilidad, infraestructura, atención de emergencias y gestión del tránsito. Los conceptos deberán ser motivados, proporcionales y emitidos dentro del plazo que establezca la reglamentación.

Parágrafo 2°. La Superintendencia de Transporte ejercerá las funciones de inspección, vigilancia y control que le correspondan cuando el sistema se utilice para prestar servicios de transporte, sin perjuicio de las competencias de otras autoridades.

ARTÍCULO 6. AUTORIZACIÓN PREVIA. Ningún sistema de conducción automatizada podrá ejecutar la tarea dinámica de conducción en vías públicas o privadas abiertas al público sin una autorización vigente de prueba o de circulación ordinaria. La autorización será específica respecto de la función automatizada, el tipo o las unidades de vehículo, las condiciones de operación, la entidad responsable autorizada y las condiciones técnicas y operacionales aprobadas.

Parágrafo. La autorización no podrá inferirse de la publicidad comercial, la homologación general del vehículo, la existencia de una función de asistencia a la conducción ni una certificación expedida en otra jurisdicción.

ARTÍCULO 7. PERMISO DE PRUEBA. El Ministerio de Transporte podrá autorizar pruebas temporales y delimitadas cuando el solicitante demuestre capacidad técnica y financiera, presente un expediente de seguridad, identifique los vehículos y responsables, delimite las condiciones de operación, establezca protocolos de supervisión, emergencia y atención a víctimas, acredite los seguros exigibles y obtenga los conceptos territoriales y viales previstos en esta ley.

Parágrafo 1°. El permiso señalará su vigencia, ámbito geográfico, horarios, velocidades, infraestructura autorizada, presencia o ausencia de usuario habilitado para retomar el control, condiciones de operación remota, obligaciones de reporte y causales especiales de suspensión.

Parágrafo 2°. El permiso de prueba no habilita la prestación remunerada de un servicio de transporte. Los pilotos con pasajeros o carga deberán cumplir adicionalmente el régimen propio de la modalidad correspondiente.

ARTÍCULO 8. CONDICIONES ESPECIALES DE LAS PRUEBAS. Las pruebas deberán avanzar de forma gradual de entornos controlados a escenarios de mayor complejidad, de acuerdo con evidencia verificable. El titular deberá informar previamente a las autoridades de tránsito, organismos de atención de emergencias y administradores viales involucrados; señalizar los vehículos cuando ello resulte necesario para la seguridad; y disponer de capacidad de respuesta inmediata ante fallas o incidentes.

ARTÍCULO 9. AUTORIZACIÓN DE CIRCULACIÓN ORDINARIA. El Ministerio de Transporte podrá autorizar la circulación ordinaria cuando el solicitante acredite, mediante evidencia suficiente e independiente, que el sistema cumple el estándar de seguridad, puede operar únicamente dentro de sus condiciones autorizadas y cuenta con mecanismos efectivos de supervisión, actualización, respuesta ante incidentes y retiro seguro.

Parágrafo. La autorización indicará si la función exige un usuario habilitado para retomar el control o permite la operación sin dicho usuario. Esta calificación deberá constar de manera visible en el Registro Único Nacional de Tránsito y en la información suministrada a usuarios y autoridades.

ARTÍCULO 10. ESTÁNDAR MÍNIMO DE SEGURIDAD. Para ser autorizado, el sistema deberá demostrar que ejecuta la tarea dinámica de conducción de manera segura y conforme a las normas de tránsito dentro de sus condiciones de operación; que no genera riesgos irrazonables o previsibles; y que su desempeño global de seguridad es, como mínimo, equivalente al de una persona conductora competente y cuidadosa en circunstancias comparables. La evaluación considerará, entre otros aspectos, la interacción con usuarios viales vulnerables, la respuesta ante emergencias, obras y señales de autoridad, y la capacidad de permanecer dentro de los límites autorizados.

ARTÍCULO 11. EXPEDIENTE Y SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD. El solicitante deberá aportar un expediente de seguridad sustentado en pruebas físicas y virtuales, simulaciones, análisis de escenarios y fallas, validación de datos, evaluación de factores humanos, ciberseguridad y evidencia sobre el cumplimiento del estándar previsto en esta ley. Asimismo, deberá mantener un sistema de gestión de seguridad que identifique responsables, controles, indicadores, auditorías, gestión de cambios, aprendizaje de incidentes y medidas de mejora continua.

Parágrafo 1°. La reglamentación definirá los criterios de independencia, competencia e imparcialidad de las entidades o personas que realicen evaluaciones técnicas, evitando barreras injustificadas de acceso al mercado.

Parágrafo 2°. Los secretos empresariales serán protegidos conforme a la ley, sin que puedan oponerse a las autoridades competentes ni impedir el acceso de víctimas, jueces o investigadores a

la información necesaria para establecer causas y responsabilidades, con las salvaguardas pertinentes.

ARTÍCULO 12. REGISTRO PÚBLICO EN EL RUNT. El Ministerio de Transporte incorporará en el Registro Único Nacional de Tránsito la información sobre los sistemas y vehículos autorizados, incluida la entidad responsable autorizada, la función habilitada, las condiciones de operación, la modalidad de autorización, su estado, vigencia, restricciones, suspensiones y revocatorias. La información no reservada deberá estar disponible para consulta pública, en formatos accesibles e interoperables.

TÍTULO III
OPERACIÓN, INFORMACIÓN Y PROTECCIÓN DE LAS PERSONAS

ARTÍCULO 13. OBLIGACIONES DE LA ENTIDAD RESPONSABLE AUTORIZADA. La entidad responsable autorizada deberá:

1. Mantener el sistema y los vehículos dentro de las condiciones que sustentaron la autorización y asegurar la disponibilidad de soporte técnico durante su vida útil autorizada.
2. Vigilar el desempeño en operación, identificar riesgos emergentes y adoptar de inmediato medidas proporcionales para prevenir daños.
3. Garantizar que el sistema reconozca los límites de sus condiciones de operación e impida o interrumpa de forma segura el uso fuera de ellas.
4. Conservar la trazabilidad de versiones, actualizaciones, decisiones relevantes del sistema y eventos de conducción en los términos de esta ley.
5. Informar a propietarios, operadores y usuarios sobre capacidades, límites, mantenimiento, actualizaciones y cambios que afecten la seguridad.
6. Reportar incidentes, vulnerabilidades y modificaciones sustanciales, y cooperar con autoridades, víctimas, organismos de socorro e investigadores.
7. Mantener representación, capacidad técnica de respuesta y canales de reclamación efectivos en Colombia.
8. Ejecutar las órdenes de corrección, restricción, suspensión, actualización o retiro que impartan las autoridades competentes.

ARTÍCULO 14. TRANSICIÓN DEL CONTROL. Cuando la función autorizada contemple que una persona retome la conducción, la solicitud de transición deberá ser clara, perceptible, oportuna y adecuada a las capacidades humanas razonables. El sistema deberá verificar, en cuanto sea técnicamente posible, la disponibilidad de la persona y conceder un tiempo suficiente según el riesgo y el contexto. Hasta que el control haya sido asumido de manera efectiva, el sistema conservará la responsabilidad funcional por la tarea dinámica de conducción y, si la transición no ocurre, alcanzará una condición de riesgo mínimo.

Parágrafo. No podrá considerarse conductora a una persona por la sola emisión de una solicitud de transición ni trasladársele automáticamente responsabilidad por hechos ocurridos antes de que haya asumido el control de manera efectiva.

ARTÍCULO 15. FALLAS, EMERGENCIAS Y CONDICIÓN DE RIESGO MÍNIMO. Ante una falla, pérdida de condiciones de operación, orden legítima de autoridad o riesgo que impida continuar de forma segura, el sistema deberá advertir a las personas afectadas, ejecutar una maniobra proporcional y alcanzar una condición de riesgo mínimo. El vehículo deberá permitir su identificación, aseguramiento y retiro seguro, y facilitar la actuación de autoridades y organismos de emergencia.

ARTÍCULO 16. ASISTENCIA Y OPERACIÓN REMOTAS. La asistencia remota no podrá convertirse en conducción remota continua sin autorización expresa. La operación remota deberá estar prevista en el expediente de seguridad y someterse a requisitos de competencia, jornada y aptitud de los operadores, latencia y continuidad de las comunicaciones, ciberseguridad, trazabilidad, número máximo de vehículos atendidos y protocolos de contingencia. La pérdida de conectividad no podrá impedir que el vehículo alcance por sí mismo una condición de riesgo mínimo.

ARTÍCULO 17. CIBERSEGURIDAD Y ACTUALIZACIONES. Los sistemas deberán contar con gestión de ciberseguridad y de actualizaciones durante todo su ciclo de vida, incluyendo diseño seguro, control de accesos, registro de eventos, gestión y divulgación coordinada de vulnerabilidades, protección de comunicaciones, autenticidad e integridad de software, mecanismos de reversión y continuidad segura. Las actualizaciones no podrán degradar la seguridad ni ampliar las condiciones de operación sin autorización.

Parágrafo 1°. Toda modificación sustancial requerirá aprobación previa. Las demás actualizaciones deberán documentarse y reportarse en los términos de la reglamentación.

Parágrafo 2°. El Gobierno nacional considerará los reglamentos técnicos internacionales vigentes sobre ciberseguridad y gestión de actualizaciones, así como sus equivalentes, de acuerdo con los compromisos comerciales y regulatorios de Colombia.

ARTÍCULO 18. REPORTE DE INCIDENTES Y CONSERVACIÓN DE EVIDENCIA. La entidad responsable autorizada y el operador, cuando sea distinto, deberán informar de inmediato a la autoridad de tránsito y al organismo de emergencia competente los incidentes que requieran atención urgente. Los incidentes graves deberán ser reportados al Ministerio de Transporte y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a su conocimiento, mediante un informe inicial, y complementados con un análisis de causas y medidas correctivas dentro de los treinta (30) días siguientes, salvo prórroga motivada.

Parágrafo 1°. El sistema deberá generar y conservar registros íntegros, sincronizados y resistentes a alteración que permitan determinar si la función automatizada estaba activa, sus condiciones de operación, solicitudes de transición, intervenciones humanas, fallas, actualizaciones y variables necesarias para reconstruir el evento.

Parágrafo 2°. La reglamentación establecerá taxonomías, plazos de conservación, formatos interoperables y reglas para reportes periódicos, diferenciando incidentes, eventos sin daño y vulnerabilidades. La conservación deberá ser proporcional y no habilitar vigilancia permanente e indiscriminada.

ARTÍCULO 19. PROTECCIÓN DE DATOS Y ACCESO A LA INFORMACIÓN DEL EVENTO. El tratamiento de datos personales se sujetará a la Constitución y a la legislación de protección de datos. Antes de la autorización, el responsable del tratamiento deberá realizar una evaluación de impacto en privacidad y protección de datos, aplicar medidas de minimización, finalidad, acceso restringido, seguridad, separación de usos y privacidad desde el diseño y por defecto. La captación de audio o imagen dentro del habitáculo solo procederá cuando sea necesaria, proporcional e informada.

Parágrafo. Las autoridades competentes, las personas afectadas y quienes acrediten interés legítimo para ejercer derechos de defensa, reclamación o aseguramiento podrán acceder oportunamente a los datos necesarios para esclarecer un incidente, con respeto de los derechos de terceros, la reserva legal, los secretos empresariales y la cadena de custodia.

ARTÍCULO 20. INFORMACIÓN A USUARIOS Y PUBLICIDAD. Fabricantes, importadores, comercializadores, propietarios y operadores deberán informar de manera clara, visible, comprensible y accesible si una función está autorizada como sistema de conducción automatizada; sus condiciones de operación; la necesidad o no de retomar el control; los riesgos residuales; el mantenimiento y las actualizaciones requeridas; y los canales de soporte y reclamación. Se prohíbe presentar como autónoma o de conducción automatizada una función no autorizada o emplear mensajes que razonablemente induzcan a prescindir de la supervisión exigida.

Parágrafo. La Superintendencia de Industria y Comercio ejercerá sus competencias en materia de protección al consumidor, publicidad y datos personales, sin perjuicio de las atribuciones de las autoridades de transporte.

ARTÍCULO 21. RESPONSABILIDAD DURANTE LA TAREA DINÁMICA DE CONDUCCIÓN. Mientras una función autorizada ejecute la tarea dinámica de conducción dentro de sus condiciones de operación, la entidad responsable autorizada responderá frente a las autoridades por el comportamiento de conducción del sistema y por el cumplimiento de las condiciones del acto de autorización. La ocupación del vehículo no dará lugar a atribuir automáticamente a una persona las infracciones o consecuencias derivadas exclusivamente de la ejecución de dicha tarea por el sistema.

Parágrafo 1°. El usuario habilitado para retomar el control asumirá los deberes propios de la conducción desde el momento en que intervenga voluntariamente o asuma de manera efectiva el control después de una solicitud de transición válida y oportuna.

Parágrafo 2°. En la operación sin usuario habilitado para retomar el control, ningún pasajero se considerará conductor por la sola presencia en el vehículo.

Parágrafo 3°. Lo anterior no excluye los deberes y responsabilidades que correspondan al propietario, empresa de transporte, operador, fabricante, desarrollador, importador, proveedor de mantenimiento o cualquier tercero por matrícula, revisión, seguro, carga, mantenimiento, defectos, información, intervención humana u otra conducta propia.

ARTÍCULO 22. RESPONSABILIDAD CIVIL, SEGUROS Y PROTECCIÓN DE PERSONAS AFECTADAS. La autorización estará condicionada a acreditar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y una cobertura de responsabilidad civil contractual y extracontractual que comprenda expresamente los riesgos asociados a la operación automatizada, en los montos y condiciones que defina el Gobierno nacional de acuerdo con el nivel de riesgo. Las controversias internas entre los sujetos de la cadena no podrán impedir la atención oportuna ni el ejercicio de los derechos de las personas afectadas.

Parágrafo. Este artículo no modifica la naturaleza ni el alcance legal del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. Las acciones de repetición, subrogación y responsabilidad entre los distintos sujetos se regirán por las normas aplicables y por la participación causal acreditada.

TÍTULO IV
SUPERVISIÓN Y DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 23. MEDIDAS DE SEGURIDAD. Cuando exista riesgo grave o inminente, operación sin autorización, incumplimiento de las condiciones autorizadas o modificación sustancial no aprobada, las autoridades de tránsito podrán ordenar la interrupción segura de la operación y la inmovilización preventiva del vehículo. El Ministerio de Transporte podrá imponer restricciones temporales, ordenar correcciones, actualizaciones o retiro, y suspender o revocar la autorización.

Parágrafo 1°. Las medidas serán motivadas, necesarias y proporcionales. En caso de urgencia podrán adoptarse de inmediato, con comunicación al interesado y oportunidad de controvertirlas dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, conforme al Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Parágrafo 2°. Las medidas de seguridad no tienen naturaleza sancionatoria y se aplicarán sin perjuicio de las investigaciones y sanciones previstas en los regímenes de tránsito, transporte, consumo, datos personales y demás normas aplicables.

ARTÍCULO 24. MONITOREO, TRANSPARENCIA Y RECLAMACIONES. El Ministerio de Transporte, con apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, establecerá indicadores comparables de desempeño, publicará información agregada sobre autorizaciones, kilometraje, incidentes, medidas correctivas y resultados de seguridad, y habilitará un canal accesible para alertas y reclamaciones. La publicación protegerá los datos personales, la reserva legal y los secretos empresariales.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte presentará anualmente a las Comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República un informe sobre la implementación de

la ley, evolución tecnológica, efectos territoriales, accesibilidad, competencia, seguridad vial y recomendaciones de actualización normativa.

ARTÍCULO 25. REGLAMENTACIÓN TÉCNICA Y PARTICIPACIÓN. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, reglamentará esta ley dentro de los doce (12) meses siguientes a su promulgación, con participación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, la Superintendencia de Transporte, la Superintendencia de Industria y Comercio y las demás entidades competentes.

Parágrafo. La reglamentación será gradual y basada en riesgo, promoverá la interoperabilidad y tendrá en cuenta estándares y reglamentos técnicos internacionales pertinentes, sin adoptar referencias dinámicas que desconozcan el procedimiento interno de incorporación normativa.

ARTÍCULO 26. COORDINACIÓN NORMATIVA E IMPLEMENTACIÓN FISCAL. Las obligaciones previstas en esta ley se aplicarán de manera armónica con los regímenes de tránsito y transporte, seguridad vial, protección al consumidor, protección de datos personales, comercio electrónico, competencia, responsabilidad y sistemas de inteligencia artificial que resulten vigentes. Las entidades públicas implementarán sus disposiciones en el marco de sus competencias y de las apropiaciones incorporadas en el Presupuesto General de la Nación y en los presupuestos territoriales, de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

ARTÍCULO 27. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ
Representante a la Cámara
Coordinador Ponente

LAURA ISABEL VERA ZAPATA
Representante a la Cámara
Ponente