



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5<sup>a</sup> de 1992)IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

I S S N 0 1 2 3 - 9 0 6 6

AÑO XXXIV - N° 2023

Bogotá, D. C., jueves, 23 de octubre de 2025

EDICIÓN DE 22 PÁGINAS

DIRECTORES: DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
www.secretariosenado.gov.coJAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA  
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
www.camara.gov.co

## RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

# CÁMARA DE REPRESENTANTES

## PROYECTOS DE LEY

### PROYECTO DE LEY NÚMERO 416 DE 2025 CÁMARA

*por medio de la cual se actualiza, moderniza y estandariza la reglamentación del uniforme de los agentes de tránsito y transporte en Colombia, y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., octubre de 2025

Doctor

**JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA**

Secretario General

**Cámara de Representantes**

Ciudad

**Referencia:** Radicación Proyecto de Ley.

Respetado Secretario.

Presento a consideración de la Honorable Cámara de Representantes de la República de Colombia el Proyecto de Ley número 416, *por medio de la cual se actualiza, moderniza y estandariza la reglamentación del uniforme de los agentes de tránsito y transporte en Colombia, y se dictan otras disposiciones.* Iniciativa legislativa que cumple las disposiciones de la normatividad vigente.

Agradezco surtir el trámite correspondiente.  
Cordialmente,

**YULIETH ANDREA SÁNCHEZ**

Representante a la Cámara

**ESTEBAN QUINTERO CARDONA**  
Senador de la República

### PROYECTO DE LEY NÚMERO 416 DE 2025 CÁMARA

*por medio de la cual se actualiza, moderniza y estandariza la reglamentación del uniforme de los agentes de tránsito y transporte en Colombia, y se dictan otras disposiciones.*

**El Congreso de Colombia****DECRETA:****Artículo 1º. Objeto de la ley.**

La presente ley tiene por objeto actualizar, modernizar y estandarizar la reglamentación sobre el uso, diseño, materiales, identificación y condiciones técnicas del uniforme de los agentes de tránsito y transporte del país, con el fin de garantizar su seguridad, dignidad, funcionalidad, visibilidad y reconocimiento ciudadano.

**Artículo 2º. Ámbito de aplicación.**

Las disposiciones de la presente ley se aplicarán a todos los organismos de tránsito del orden nacional, departamental, distrital y municipal, así como a los cuerpos de agentes de tránsito y transporte adscritos o vinculados a dichos organismos.

**Artículo 3º. Principios rectores.**

La implementación, uso y reglamentación de los uniformes de los agentes de tránsito se regirá por los siguientes principios:

- Dignidad laboral: reconocimiento del agente como autoridad legítima y garante de la seguridad vial.
- Identificación y transparencia: claridad visual y tecnológica para asegurar la autenticidad del funcionario.
- Seguridad y visibilidad: cumplimiento de normas técnicas de protección y alta visibilidad.

d) Estandarización nacional con adaptabilidad territorial: uniformidad general con posibilidad de adecuaciones regionales.

e) Innovación tecnológica: incorporación progresiva de herramientas que mejoren la gestión y control institucional.

#### **Artículo 4º. Uniforme nacional de los agentes de tránsito.**

El Ministerio de Transporte, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley, expedirá la reglamentación que defina el diseño oficial, las especificaciones técnicas, materiales, distintivos e incorporación de elementos tecnológicos del uniforme nacional de los agentes de tránsito y transporte.

#### **Artículo 5º. Condiciones de seguridad y salud en el trabajo.**

Los uniformes deberán cumplir con los estándares establecidos en la Ley 1562 de 2012 y demás normas sobre seguridad y salud en el trabajo, garantizando condiciones adecuadas de protección frente a exposición solar, lluvia, contaminación y riesgos propios del tránsito.

#### **Artículo 6º. Materiales y adaptabilidad climática.**

Los organismos de tránsito podrán ajustar los materiales y tipos de prenda conforme a las condiciones climáticas y geográficas del territorio, respetando en todo caso la línea de diseño y colorimetría nacional establecida por el Ministerio de Transporte.

#### **Artículo 7º. Elementos tecnológicos del uniforme.**

El uniforme podrá incorporar progresivamente códigos QR, chips electrónicos, elementos reflectivos, cámaras corporales u otros medios tecnológicos destinados a garantizar la identificación, trazabilidad y transparencia en el ejercicio de la autoridad de tránsito, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

#### **Artículo 8º. Imagen institucional y formación.**

El Ministerio de Transporte, en coordinación con las entidades territoriales competentes, promoverá campañas de fortalecimiento de la imagen institucional de los agentes de tránsito, orientadas al respeto ciudadano, la transparencia y la cultura vial.

#### **Artículo 9º. Financiación.**

Los costos asociados a la implementación del uniforme nacional serán asumidos por los organismos de tránsito respectivos, con cargo a su presupuesto de funcionamiento o inversión, o mediante convenios de cooperación interinstitucional, sin generar nuevas obligaciones al Tesoro Nacional.

#### **Artículo 10. Modificación del artículo 2º del Decreto número 1079 de 2015.**

Modifíquese el artículo 2.2.2.3.2 del Decreto número 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, el cual quedará así:

*"Artículo 2.2.2.3.2. Uniforme nacional de los agentes de tránsito.*

*Los agentes de tránsito y transporte en todo el territorio nacional deberán portar un uniforme unificado de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte.*

*El uniforme nacional tendrá por finalidad garantizar la identificación, visibilidad, seguridad y dignidad de los agentes de tránsito, así como la confianza y el reconocimiento ciudadano de su autoridad.*

*El Ministerio de Transporte definirá mediante resolución las especificaciones técnicas, materiales, colores, distintivos y elementos tecnológicos que harán parte del uniforme nacional, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley.*

*Los organismos de tránsito del orden departamental, distrital y municipal podrán adaptar hasta un veinte por ciento (20%) del diseño total del uniforme, exclusivamente para incorporar emblemas o insignias territoriales, siempre que no se altere la uniformidad visual y técnica definida por el Ministerio de Transporte.*

*En ningún caso se permitirá el uso de uniformes, distintivos o insignias diferentes o similares que puedan inducir a error respecto de la autoridad de tránsito".*

#### **Artículo 11. Vigencia y derogatorias.**

La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial las contenidas en el Decreto número 2885 de 2013 y el Decreto número 1079 de 2015.

  
**YULIETH ANDREA SANCHEZ**

Representante a la Cámara

  
**ESTEBAN QUINTERO CARDONA**  
Senador de la República

## **I. TÍTULO**

*Por medio de la cual se actualiza, moderniza y estandariza la reglamentación del uniforme de los agentes de tránsito y transporte en Colombia, y se dictan otras disposiciones.*

## **II. OBJETO**

La presente ley tiene por objeto actualizar, modernizar y unificar la reglamentación relativa al diseño, uso, materiales, identificación, condiciones técnicas y tecnológicas de los uniformes de los agentes de tránsito y transporte en el territorio nacional.

Esta actualización busca fortalecer la imagen institucional y la autoridad legítima de los cuerpos de agentes de tránsito, promover la seguridad vial y ocupacional en el ejercicio de sus funciones, y garantizar condiciones adecuadas de presentación, comodidad y protección, conforme a los estándares nacionales e internacionales aplicables a la gestión del tránsito.

De igual manera, la ley pretende establecer un modelo de uniformidad nacional con criterios de adaptabilidad territorial, que refleje una identidad institucional coherente en todo el país, promueva la confianza ciudadana, facilite los procesos de supervisión y control, y contribuya a la transparencia, visibilidad y reconocimiento público de la labor que cumplen los agentes de tránsito y transporte en la regulación, control y prevención de la movilidad.

Asimismo, la presente disposición busca sentar las bases para la incorporación progresiva de elementos tecnológicos en los uniformes y equipos de dotación, orientados a la innovación, trazabilidad, comunicación operativa y fortalecimiento de la cultura vial, en concordancia con los principios de eficiencia administrativa, sostenibilidad fiscal y mejora continua del servicio público de tránsito y transporte.

### III. CONTEXTO

La figura del agente de tránsito en Colombia tiene más de siete décadas de historia y ha sido fundamental para el orden, la movilidad y la seguridad vial en el país. Desde sus orígenes, este cuerpo ha estado ligado al proceso de urbanización, expansión vehicular y modernización del transporte.

A finales del siglo XIX y principios del siglo XX, Colombia experimentó un proceso de modernización, impulsado principalmente por el auge del ferrocarril y la llegada de los primeros vehículos motorizados. Bogotá, Medellín y otras ciudades comenzaron a ver un aumento en la circulación de vehículos, lo que generó nuevos retos para la movilidad urbana.

Los primeros agentes de tránsito aparecieron en Bogotá y Medellín hacia los años cuarenta, cuando el aumento del parque automotor exigió personal encargado de dirigir el tráfico, aplicar normas básicas y prevenir accidentes.

Su uniforme en esa época estaba inspirado en los modelos militares y policiales, con cascos blancos, guantes, silbatos metálicos y bastones de señalización, lo que reflejaba una autoridad jerárquica y rígida.

En ese contexto, el aumento de la población y el desarrollo económico provocaron una creciente demanda de organización en las calles para controlar el tráfico, ya que no existían reglas claras ni autoridad para manejar los problemas de congestión y accidentes que comenzaban a presentarse con el creciente parque automotor.

Aunque las primeras normativas para regular el tráfico en Colombia datan de principios del siglo XX, el primer antecedente formal de los guardas de

tránsito fue la creación de la Policía de Tránsito, que comenzó a gestarse a partir de la década de los 30. En 1936, el gobierno colombiano crea la Dirección Nacional de Tránsito, un organismo encargado de la regulación del tránsito, con el fin de organizar la circulación de vehículos y peatones en las principales ciudades del país.

Este organismo, bajo el control de la Policía Nacional, fue el primero en establecer una estructura organizada para controlar el tránsito. En este contexto nacieron los primeros guardas de tránsito, que eran agentes encargados de regular el flujo vehicular y hacer cumplir las normas de tránsito.

Con el paso de los años y el crecimiento del parque automotor, se hicieron necesarias leyes más estrictas que regularan el comportamiento en las vías. En 1949, la Ley 22 de tránsito fue un hito clave, ya que fue la primera legislación formal que reguló de manera más específica el tránsito y estableció la figura de los guardas de tránsito en Colombia.

La Ley 22 no solo estableció normas y reglas para los conductores, sino que también formalizó la figura de los guardas de tránsito como agentes de la Policía Nacional encargados de hacer cumplir estas normativas. A partir de esa ley, los guardas de tránsito adquirieron el rol de velar por la seguridad vial, señalizar el tránsito, dirigir el flujo vehicular y sancionar las infracciones.

Durante las décadas de los 50 y 60, el número de vehículos en Colombia aumentó considerablemente, lo que obligó a las autoridades a crear nuevas medidas para regular el tránsito. A medida que las ciudades se modernizaban, también lo hacía el papel de los guardas de tránsito, quienes fueron capacitados para controlar el tráfico en las principales ciudades y carreteras del país.

Se introdujeron cambios en las normativas, y el control del tránsito pasó a ser una función más organizada y especializada dentro de la policía. En este período, también se introdujeron los exámenes para conductores, licencias de conducir y cursos de seguridad vial, lo cual convirtió a los guardas de tránsito en una pieza clave para garantizar la seguridad en las vías.

Con el paso de las décadas, más específicamente en los 70, en las ciudades capitales como Cali; Medellín y Bogotá nacen a la vida jurídica las secretarías de transporte y tránsito, conformadas con cuerpos municipales de uniformados de carácter civil e investidos de autoridad, con el fin de cumplir labores de regulación, prevención y educación en materia de seguridad vial en cada ciudad.

Para el mismo año, gracias al Ingeniero Rodrigo Salazar Pineda, ingeniero civil de la Sede, planificador de transporte y medio ambiente de la Universidad de Birmingham (Inglaterra), exprofesor de la Facultad de Minas de la UNAL Medellín, quien luego de sus giras por Europa, específicamente al visitar la ciudad de París, conoció de cerca las actuaciones en materia de regulación vial, y al observar el uniforme que portaba la Policía llamados Gendarmes; su

conformación, color y elegancia, lo enamoraron y ahí fue donde propuso que el personal de estos cuerpos municipales vistieran uno muy similar. Por lo que, sin muchos reparos por parte de los demás reunidos, se aprobó por unanimidad su novedosa propuesta; dando inicio al uso de la vestidura por parte de los primeros agentes, quienes pudieron vestir ese hermoso uniforme azul que, con tanto orgullo y dedicación utilizan a la fecha.

En la actualidad, los agentes de tránsito tienen un papel integral no solo en la regulación del tráfico, sino también en la implementación de políticas públicas para la seguridad vial, la protección de los peatones y la promoción de una cultura de respeto en las calles.

#### **Evolución histórica del uniforme y su función**

A lo largo de las décadas, el uniforme de los agentes de tránsito en Colombia no ha evolucionado ni en las prendas distintivas, ni en las piezas funcionales que han venido adaptándose a la labor en vía. En sus orígenes, los uniformes se asemejaban a trajes formales y aún existen a nivel Nacional, sin diferenciación clara, lo cual generaba confusión en la ciudadanía.

Durante las décadas de 1980 y 1990, con el auge del tránsito urbano y el aumento del parque automotor, comenzaron a implementarse accesorios a los uniformes con colores más visibles, como chalecos y reflectivos. Sin embargo, estas mejoras han sido dispares entre regiones, y aún persisten problemas de estandarización, visibilidad nocturna, comodidad térmica y funcionalidad del uniforme.

#### **Problemáticas actuales del uniforme de los agentes de tránsito**

Las siguientes problemáticas evidencian la necesidad de una reforma normativa que actualice el Decreto número 2885 de 2013:

##### **a) Falta de estandarización nacional**

Hoy en día, persisten variaciones significativas en el diseño, colores y elementos del uniforme entre distintos municipios y departamentos. Esta diversidad impide una identificación clara y uniforme del agente de tránsito en todo el territorio nacional, debilitando su autoridad frente al ciudadano y exponiendo al riesgo de suplantación de funciones.

##### **b) Problemas de funcionalidad**

Muchos uniformes no están adaptados a las condiciones laborales reales: climas extremos, largas jornadas de pie, exposición a la lluvia o el sol, movilidad en motocicleta o bicicleta, etc. La falta de ergonomía y confort disminuye la eficiencia operativa y afecta la salud del funcionario.

##### **c) Débil percepción pública**

El uniforme influye directamente en la percepción de profesionalismo y legitimidad de los agentes de tránsito. Diseños obsoletos, materiales de baja calidad o la falta de presentación del uniforme deterioran la imagen institucional. Asimismo, la ausencia de elementos modernos como cámaras corporales, códigos de identificación visibles o señalización reflectiva efectiva afecta la confianza ciudadana.

#### **d) Condiciones de seguridad**

En muchas ciudades, los agentes de tránsito trabajan en entornos de alto riesgo, donde el uniforme debe ofrecer protección física, alta visibilidad y materiales reflectivos certificados. La normativa actual no establece estándares técnicos mínimos obligatorios en estos aspectos.

En ese orden de ideas, se puede concluir que el material del uniforme deberá ser determinado por el Organismo de tránsito a potestad, siempre y cuando se esté de conformidad con las condiciones del clima; en todo caso, el material deberá garantizar la seguridad del agente en todas las actividades que realice bajo techo y en vía.

En concordancia con las condiciones del clima y la seguridad del agente, la Corte Constitucional en Sentencia C-710 del 9 de diciembre de 1996, Magistrado Ponente: Dr. Jorge Arango Mejía, en un extracto de la misma preceptuó lo siguiente:

*“(...) El empleador debe respetar la dignidad del trabajador, suministrando elementos que no sólo le permitan desarrollar en forma idónea su labor, sino que no pongan en ridículo su imagen. Por tanto, el calzado y vestido que se entregan, han de ser adecuados a la naturaleza del trabajo ejecutado, al medio ambiente en que éste se desarrolla (...)”*

#### **Objetivos de la reforma propuesta**

La reforma al Decreto número 2885 de 2013 busca:

- Actualizar los lineamientos técnicos sobre el diseño, confección y materiales del uniforme, priorizando la seguridad, visibilidad y comodidad del agente.
- Establecer una norma de estandarización nacional, que permita la identificación clara del cuerpo de tránsito en todo el país, manteniendo al mismo tiempo adaptaciones regionales justificadas.
- Incorporar elementos de tecnología moderna en el uniforme, como cámaras personales, chips de identificación, y dispositivos reflectivos avanzados.
- Fortalecer la imagen institucional del guarda de tránsito como servidor público profesional, digno y visible.
- Garantizar el cumplimiento de condiciones laborales dignas, mediante uniformes que respeten principios de ergonomía y adaptabilidad climática.

#### **Desafíos actuales**

Hoy los agentes de tránsito desempeñan un rol estratégico no solo en el control vehicular, sino también en la educación ciudadana, la movilidad sostenible, la gestión ambiental y la seguridad vial.

No obstante, persisten grandes diferencias entre los uniformes empleados en distintas regiones:

- Colores, insignias y materiales varían sin un criterio técnico.
- Algunos uniformes carecen de visibilidad nocturna o protección climática.

- La falta de tecnología (chips, cámaras, QR) limita la transparencia y trazabilidad de las actuaciones.
- En muchos casos, los uniformes no cumplen normas de seguridad y salud en el trabajo.

### **Reforma y actualización del uso del uniforme de los agentes de tránsito en Colombia**

La presente iniciativa legislativa propone la modificación y actualización integral del Decreto 2885 de 2013, compilado en el Decreto 1079 de 2015, con el fin de garantizar la estandarización, seguridad, visibilidad y modernización tecnológica del uniforme de los agentes de tránsito en todo el territorio nacional.

En la actualidad, no existe un diseño unificado de uniforme que identifique de manera homogénea al cuerpo de tránsito del país, lo que genera confusión ciudadana, desigualdad institucional y vulnerabilidad frente a prácticas de suplantación o falta de trazabilidad funcional.

En ese sentido, la reforma contempla las siguientes modificaciones sustanciales:

#### **1. Estandarización nacional del uniforme**

##### *Situación actual:*

El marco normativo vigente permite que cada municipio, distrito o departamento defina de forma autónoma el diseño, color y distintivos del uniforme de sus agentes de tránsito. Esta dispersión ha derivado en una multiplicidad de diseños sin coherencia institucional ni identidad nacional.

##### *Reforma propuesta:*

Se establece un uniforme nacional estandarizado, con lineamientos técnicos de obligatorio cumplimiento expedidos por el Ministerio de Transporte, el cual podrá autorizar adaptaciones específicas únicamente por razones climáticas o geográficas debidamente justificadas.

##### *Efecto esperado:*

Esta disposición garantizará la unidad visual, el reconocimiento ciudadano y la coherencia institucional del cuerpo de agentes de tránsito en todo el país, fortaleciendo su legitimidad como autoridad pública.

#### **2. Incorporación de elementos tecnológicos**

##### *Situación actual:*

El Decreto número 2885 de 2013 no prevé la inclusión de tecnologías o dispositivos modernos en las prendas del uniforme, lo que limita la trazabilidad y control sobre las actuaciones de los agentes.

Reforma propuesta: Se autoriza la incorporación de elementos tecnológicos, tales como chips electrónicos, códigos QR y cámaras corporales, que permitan la identificación inmediata del funcionario, el registro audiovisual de sus actuaciones y la interoperabilidad con los sistemas de información del tránsito y transporte.

Efecto esperado: La medida fortalecerá la transparencia institucional, la rendición de cuentas y el control ciudadano, en concordancia con los principios de publicidad y moralidad administrativa consagrados en el artículo 209 de la Constitución Política.

### **3. Protección laboral y adaptación climática**

##### *Situación actual:*

La normativa vigente no contempla parámetros técnicos mínimos en materia de ergonomía, confort térmico o protección frente a condiciones ambientales extremas, lo cual afecta la salud y seguridad ocupacional de los agentes.

Reforma propuesta: Se establece la obligatoriedad de cumplir con los estándares de seguridad y salud en el trabajo, de conformidad con la Ley 1562 de 2012, asegurando que los materiales, diseños y elementos del uniforme respondan a las condiciones climáticas y operativas del servicio.

##### *Efecto esperado:*

Esta disposición busca garantizar condiciones laborales dignas, seguras y saludables, en consonancia con el artículo 25 de la Constitución y los convenios internacionales de la OIT sobre seguridad en el trabajo.

### **4. Fortalecimiento de la imagen institucional**

##### *Situación actual:*

El reglamento actual no prevé acciones coordinadas para el fortalecimiento de la imagen institucional ni de la cultura ciudadana de respeto hacia la autoridad de tránsito.

##### *Reforma propuesta:*

Se ordena al Ministerio de Transporte, en articulación con los entes territoriales y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, desarrollar programas de comunicación, cultura y educación vial orientados a promover el respeto, la confianza y la legitimidad de los agentes de tránsito como servidores públicos.

##### *Efecto esperado:*

La implementación de esta estrategia contribuirá al reconocimiento social del cuerpo de tránsito, mejorará la percepción ciudadana sobre su función y reforzará la cultura de convivencia y legalidad en las vías.

##### *Síntesis de impacto*

La reforma propuesta consolida un marco normativo moderno y coherente con las necesidades actuales del país, promoviendo:

- La unidad institucional y el reconocimiento nacional del agente de tránsito.
- La transparencia y trazabilidad en el ejercicio de la autoridad vial.
- La seguridad laboral y dignificación del servidor público.

El fortalecimiento de la cultura ciudadana y la legitimidad del Estado en la vía pública.

*Reforma y actualización del uso del uniforme de los agentes de tránsito en Colombia.*

<b>Norma Vigente (Decreto número 2885 de 2013 y Decreto número 1079 de 2015)</b>	<b>Propuesta del Proyecto de Ley</b>	<b>Justificación de la Modificación</b>
El Decreto número 2885 de 2013 regula de manera general el uso del uniforme y los distintivos de los agentes de tránsito.	La nueva ley define un marco actualizado, integral y con enfoque en seguridad, innovación tecnológica e identidad institucional.	Se requiere una actualización normativa que incorpore avances técnicos, tecnológicos y de imagen institucional.
No existe un uniforme nacional unificado; cada municipio o departamento puede definir su propio diseño.	Se establece un uniforme nacional estandarizado con posibilidad de adaptación territorial.	Garantiza reconocimiento nacional, transparencia y coherencia institucional.
El decreto no contempla el uso de tecnologías en el uniforme.	Se autoriza la incorporación de chips electrónicos, códigos QR y cámaras corporales.	Fortalece la trazabilidad, transparencia y control institucional.
No se prevé la adaptación climática ni condiciones específicas de seguridad laboral.	Se obliga al cumplimiento de estándares de seguridad y salud laboral conforme a la Ley 1562 de 2012.	Protege al agente frente a condiciones ambientales y riesgos de tránsito.
El reglamento actual no incluye campañas de imagen institucional.	Se ordena al Ministerio de Transporte promover programas de fortalecimiento institucional y cultura vial.	Contribuye a mejorar la percepción ciudadana y el respeto hacia la autoridad de tránsito.

**Perspectiva comparada internacional sobre los uniformes de los agentes de tránsito**

El fortalecimiento de la imagen, seguridad y legitimidad de los cuerpos de tránsito ha sido una tendencia creciente en los países que buscan modernizar su gestión de movilidad y control vial. La actualización del uniforme ha pasado de ser un asunto meramente estético a convertirse en una política pública de innovación, transparencia y protección laboral.

A continuación, se presentan algunos modelos internacionales relevantes:

### 1. España

En España, la Dirección General de Tráfico (DGT) y las Policías Locales de Tráfico han desarrollado uniformes con criterios de alta visibilidad, ergonomía y seguridad.

- Se utilizan tejidos ignífugos y transpirables, adaptados a condiciones climáticas diversas.
- La normativa exige bandas reflectivas de nivel II de visibilidad nocturna y chalecos fluorescentes certificados.
- Los uniformes incluyen identificación electrónica (códigos QR) para verificar la autenticidad del funcionario y cámaras corporales en zonas urbanas de alta interacción.
- Su diseño unificado busca fortalecer la imagen del servicio público y la confianza ciudadana.

Este modelo ha sido referencia en Europa por su eficiencia y respeto a los derechos laborales, integrando la seguridad vial con la dignidad profesional del agente.

### 2. México

En México, los Cuerpos de Tránsito y Vialidad son competencia local, pero el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública emitió lineamientos para homologar los uniformes y distintivos policiales y viales.

- Desde 2018, varias entidades federativas (como la Ciudad de México, y los Estados de Jalisco y Nuevo León) adoptaron uniformes reflectivos con microprismas de luz, resistentes al calor y la abrasión.

- Se incorporaron chips de registro y códigos QR vinculados al expediente del agente, para garantizar trazabilidad y control ciudadano.

- En la Ciudad de México, los uniformes también integran cámaras corporales y botones de pánico conectados con el centro de mando de movilidad.

Estos avances han permitido reducir significativamente los casos de suplantación, corrupción y agresión a los funcionarios viales.

### 3. Chile

El Cuerpo de Carabineros de Chile, responsable del control de tránsito nacional, implementó en 2020 un uniforme renovado para sus secciones de tránsito y carreteras.

- Los nuevos diseños priorizan la seguridad y la visibilidad, con chalecos fluorescentes, pantalones reforzados y cascos con señalización LED.

- Además, la institución ha incorporado un sistema de registro audiovisual móvil en sus prendas, permitiendo grabar los procedimientos en vía pública.

- El uso de materiales reciclables y ligeros responde a criterios de sostenibilidad ambiental, coerentes con la política “Carabineros Verdes”.

La experiencia chilena demuestra que un uniforme tecnológicamente actualizado puede fortalecer la credibilidad institucional y mejorar el cumplimiento normativo en la vía.

### 4. Argentina

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) impulsó la estandarización nacional de uniformes para inspectores y agentes viales.

- La normativa establece una identidad visual uniforme en todo el país, con colores institucionales (naranja y azul), distintivos bordados y numeración visible.
- Las prendas son antideslizantes, impermeables y adaptadas al clima de cada región.
- Se exige el uso de elementos reflectivos y casco certificado en operativos carreteros.

El cambio ha permitido mejorar la percepción pública del agente vial y reforzar la educación ciudadana en temas de respeto y convivencia en la movilidad.

## 5. Brasil

En Brasil, el Departamento Nacional de Tránsito (Denatran) coordinó un proceso de actualización en 2019 para integrar elementos inteligentes en los uniformes de los agentes de tránsito municipales.

- Los uniformes cuentan con chips NFC para identificación digital, conectados al sistema nacional de tránsito.
- Se promueve el uso de materiales antibacterianos y de secado rápido, optimizando el rendimiento en zonas tropicales.
- Además, los uniformes están diseñados bajo el principio de ergonomía de género, garantizando comodidad y funcionalidad tanto para hombres como para mujeres.

El modelo brasileño evidencia la importancia de incorporar la tecnología como herramienta de transparencia y eficiencia institucional.

*La experiencia internacional evidencia una tendencia clara:*

- Los uniformes de tránsito ya no son simples prendas de identificación, sino instrumentos de legitimidad, control y transparencia.
- La tecnología incorporada en la vestimenta facilita la rendición de cuentas, la trazabilidad y la confianza ciudadana.
- La estandarización nacional con adaptabilidad regional permite fortalecer la identidad institucional sin desconocer la diversidad territorial.
- Los criterios de seguridad laboral y sostenibilidad ambiental se convierten en pilares fundamentales en la nueva regulación de uniformes públicos.

Por ello, Colombia debe avanzar hacia una reglamentación moderna que armonice identidad, tecnología, seguridad y legitimidad institucional, consolidando al agente de tránsito como un servidor público confiable, protegido y respetado.

## IV. MARCO JURÍDICO

Las leyes como la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y otras reformas posteriores han fortalecido el marco legal bajo el cual operan estos funcionarios.

Es importante iniciar señalando que el artículo 3º de la Ley 769 de 2002, por medio de la cual se expide

el Código Nacional de Tránsito Terrestre, señala quienes son autoridades de tránsito, a saber:

*“(...) ARTÍCULO 3º. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:*

*El Ministro de Transporte.*

*Los Gobernadores y los Alcaldes.*

*Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital. La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.*

*Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.*

*La Superintendencia General de Puertos y Transporte.*

*Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5º de este artículo.*

*Los Agentes de Tránsito y Transporte.*

A tenor de lo anterior, el inciso segundo del artículo 7º ejusdem, señala respecto en cuanto a los organismos de tránsito que:

*“(...) Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que podrá ser contratado, como personal de planta o excepcionalmente por prestación de servicios para determinadas épocas o situaciones que determinen la necesidad de dicho servicio. (...)”.*

En ese orden de ideas, de acuerdo a lo precitado en la norma, cada organismo de tránsito cuenta con un cuerpo de agentes de tránsito que actúa dentro de su respectiva jurisdicción.

De otro lado, el artículo 2º de la Ley 1310 de 2009 por medio de la cual se unifican normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones, definió a los agentes de tránsito como un empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.

En el mismo sentido, el artículo 14 *ibidem*, precisó el uso y disposición de los uniformes, reglamentado mediante el Decreto número 2885 de 2013, compilado en el Decreto número 1079 de 2015, en su artículo 2.3.8.1 y ss., por el cual reguló el diseño, uso y demás aspectos relacionados con los uniformes de los agentes de tránsito de los organismos de tránsito en todo el territorio nacional, así:

*“(...) Artículo 2.3.8.1. Objeto. El presente Título tiene por objeto reglamentar el diseño, uso y demás aspectos relacionados con los uniformes de los agentes de tránsito de los organismos de tránsito en todo el territorio nacional.*

*Artículo 2.3.8.2. Características de los uniformes de los agentes de tránsito. En todo el territorio nacional, el uniforme del agente de tránsito y transporte vinculado de forma legal y reglamentaria al organismo de tránsito, estará integrado por las siguientes prendas y con las siguientes características, las cuales deberán acondicionarse a las necesidades del servicio y características climáticas: (...)".*

Es así entonces como el uniforme de los agentes de tránsito constituye un elemento esencial de su identidad institucional y operativa. No solo es una prenda de vestir, sino un símbolo de autoridad, herramienta de trabajo y elemento de seguridad. Desde su creación, los cuerpos de tránsito en Colombia han pasado por transformaciones significativas en su estructura, funciones y relación con la ciudadanía; sin embargo, la normativa que regula el diseño, uso y funcionalidad de sus uniformes ha avanzado de manera insuficiente frente a estos cambios.

El Decreto 2885 de 2013, si bien representó un avance al reglamentar formalmente el uniforme de los cuerpos de agentes de tránsito, requiere hoy una actualización normativa que responda a los nuevos retos operativos, las condiciones climáticas y geográficas diversas del país, el contexto urbano moderno, y las demandas ciudadanas de profesionalismo y transparencia en la función pública.

Precisa la Corte Constitucional en la Sentencia T-578 de 2019; Sobre el uso del uniforme

El uniforme no es un mero elemento estético o laboral, sino un símbolo de la autoridad pública, que permite a los ciudadanos identificar legítimamente al funcionario que ejerce funciones coercitivas.

*"...dotándolos con uniformes de uso exclusivo de los Agentes de Tránsito, con el agravante que bajo la gravedad de juramento, los Técnicos Operativos firman y elaboran comparendos en los que suplantan la autoridad de tránsito que por mandato de la Ley le corresponde ejercer al Agente de Tránsito (código 340) ...".*

## V. IMPACTO FISCAL

(Artículo 7º de la Ley 819 de 2003)

### 1. Identificación del objeto del gasto

El presente proyecto de ley tiene por objeto actualizar, modernizar y estandarizar la reglamentación sobre el uso, diseño, materiales, identificación y condiciones técnicas del uniforme de los agentes de tránsito y transporte del país.

Si bien su implementación implica ajustes operativos y de dotación institucional, no genera nuevas erogaciones a cargo del Presupuesto General de la Nación, ni crea subsidios, transferencias o partidas adicionales.

### 2. Naturaleza del impacto fiscal

El impacto fiscal del proyecto es neutral para el Tesoro Nacional y de bajo costo relativo para las entidades territoriales, en razón a que:

- La ley no ordena la creación de nuevos cargos, programas o instituciones públicas.

- La financiación de los uniformes corresponde, como hasta ahora, a los organismos de tránsito (municipales, distritales, departamentales o nacionales), con cargo a su presupuesto de funcionamiento o inversión.

- La renovación o actualización de uniformes hace parte de los rubros ordinarios de dotación y bienestar de los servidores públicos, ya previstos en los presupuestos institucionales vigentes.

- La transición hacia un modelo unificado no implica gastos adicionales significativos, dado que puede implementarse de manera progresiva dentro de los ciclos normales de reposición de dotación.

- Los posibles costos de incorporación tecnológica(códigos QR, chips, elementos reflectivos) serán definidos por el Ministerio de Transporte en su reglamentación, y su adopción será gradual, conforme a la disponibilidad presupuestal de cada organismo.

### 3. Fuente de financiación

Las fuentes de financiación provendrán de los presupuestos propios de los organismos de tránsito, de acuerdo con las siguientes categorías:

- Recursos propios derivados de tasas, multas, derechos de tránsito y otros ingresos corrientes de los entes territoriales.

- Recursos asignados en los presupuestos de funcionamiento o inversión de cada organismo de tránsito.

- Convenios interinstitucionales o de cooperación entre entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial o el Ministerio de Transporte, sin generar nuevas apropiaciones presupuestales de la Nación.

No se afecta la sostenibilidad fiscal del Estado ni se alteran los límites de gasto establecidos en el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

### 4. Medidas de mitigación

Para garantizar la sostenibilidad fiscal y operativa de la medida, el proyecto dispone que:

- El Ministerio de Transporte expedirá la reglamentación técnica dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación, permitiendo un período de implementación progresiva.

- Las entidades territoriales podrán adoptar los nuevos uniformes en el marco de sus cronogramas ordinarios de adquisición o reposición.

- No se imponen plazos inmediatos ni gastos extraordinarios que comprometan la planeación presupuestal vigente.

### 5. Conclusión del impacto fiscal

En virtud de lo anterior, se concluye que el presente proyecto de ley:

- No genera impacto fiscal directo para el Presupuesto General de la Nación.

- No requiere apropiaciones presupuestales adicionales.

• Es fiscalmente sostenible en el marco de las competencias y recursos propios de los organismos de tránsito.

• Cumple con lo dispuesto en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003, en tanto no afecta negativamente las finanzas públicas ni la sostenibilidad fiscal del Estado colombiano.

## VI. CONFLICTO DE INTERÉS

En virtud de las disposiciones normativas del artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, “*por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992*”, se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir “...las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación...” de esta iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 1º de la Ley 2003 de 2019, que reza lo siguiente:

**“Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas.** Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en el ejercicio de sus funciones.

*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.*

- *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.*

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

- *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. (...)*

Al respecto, cabe recordar que la Sala Plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M. P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

*“No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que solo lo será aquel del que se pueda predicar que es directo, esto es, que por se le alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular; que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concorra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna”.*

Se estima que la discusión y aprobación del presente Proyecto de Ley NO genera conflictos de interés en razón de beneficios particulares, actuales y directos a favor de un congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente o pariente dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, conforme a lo dispuesto en la ley, en razón a que se trata de una norma de carácter general, impersonal o abstracto que tendría efectos jurídicos para cualquier persona del territorio nacional y que, como ya mencionó anteriormente, no materializa una situación concreta que pueda enmarcar un beneficio particular, actual o directo para los congresistas.

No obstante; es menester señalar que, la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación del presente Proyecto de Ley, de conformidad con las disposiciones del artículo 291 de la Ley 5ª de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales en las que pueda estar encurso.

## VII. ARTICULADO

### PROYECTO DE LEY NÚMERO 416 DE 2025 CÁMARA

*por medio de la cual se actualiza, moderniza y estandariza la reglamentación del uniforme de los agentes de tránsito y transporte en Colombia, y se dictan otras disposiciones.*

**El Congreso de Colombia**

**DECRETA:**

#### **Artículo 1º. Objeto de la ley.**

La presente ley tiene por objeto actualizar, modernizar y estandarizar la reglamentación sobre el uso, diseño, materiales, identificación y condiciones técnicas del uniforme de los agentes de tránsito y transporte del país, con el fin de garantizar su seguridad, dignidad, funcionalidad, visibilidad y reconocimiento ciudadano.

#### **Artículo 2º. Ámbito de aplicación.**

Las disposiciones de la presente ley se aplicarán a todos los organismos de tránsito del orden nacional, departamental, distrital y municipal, así como a los cuerpos de agentes de tránsito y transporte adscritos o vinculados a dichos organismos.

#### **Artículo 3º. Principios rectores.**

La implementación, uso y reglamentación de los uniformes de los agentes de tránsito se regirá por los siguientes principios:

- a) Dignidad laboral: reconocimiento del agente como autoridad legítima y garante de la seguridad vial.
- b) Identificación y transparencia: claridad visual y tecnológica para asegurar la autenticidad del funcionario.
- c) Seguridad y visibilidad: cumplimiento de normas técnicas de protección y alta visibilidad.
- d) Estandarización nacional con adaptabilidad territorial: uniformidad general con posibilidad de adecuaciones regionales.

e) Innovación tecnológica: incorporación progresiva de herramientas que mejoren la gestión y control institucional.

#### **Artículo 4º. Uniforme nacional de los agentes de tránsito.**

El Ministerio de Transporte, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley, expedirá la reglamentación que defina el diseño oficial, las especificaciones técnicas, materiales, distintivos e incorporación de elementos tecnológicos del uniforme nacional de los agentes de tránsito y transporte.

#### **Artículo 5º. Condiciones de seguridad y salud en el trabajo.**

Los uniformes deberán cumplir con los estándares establecidos en la Ley 1562 de 2012 y demás normas sobre seguridad y salud en el trabajo, garantizando condiciones adecuadas de protección frente a exposición solar, lluvia, contaminación y riesgos propios del tránsito.

#### **Artículo 6º. Materiales y adaptabilidad climática.**

Los organismos de tránsito podrán ajustar los materiales y tipos de prenda conforme a las condiciones climáticas y geográficas del territorio, respetando en todo caso la línea de diseño y colorimetría nacional establecida por el Ministerio de Transporte.

#### **Artículo 7º. Elementos tecnológicos del uniforme.**

El uniforme podrá incorporar progresivamente códigos QR, chips electrónicos, elementos reflectivos, cámaras corporales u otros medios tecnológicos destinados a garantizar la identificación, trazabilidad y transparencia en el ejercicio de la autoridad de tránsito, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

#### **Artículo 8º. Imagen institucional y formación.**

El Ministerio de Transporte, en coordinación con las entidades territoriales competentes, promoverá campañas de fortalecimiento de la imagen institucional de los agentes de tránsito, orientadas al respeto ciudadano, la transparencia y la cultura vial.

#### **Artículo 9º. Financiación.**

Los costos asociados a la implementación del uniforme nacional serán asumidos por los organismos de tránsito respectivos, con cargo a su presupuesto de funcionamiento o inversión, o mediante convenios de cooperación interinstitucional, sin generar nuevas obligaciones al Tesoro Nacional.

#### **Artículo 10. Modificación del artículo 2º del Decreto número 1079 de 2015.**

Modifíquese el artículo 2.2.2.3.2 del Decreto número 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.2.3.2. Uniforme nacional de los agentes de tránsito.

Los agentes de tránsito y transporte en todo el territorio nacional deberán portar un uniforme unificado de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte.

*El uniforme nacional tendrá por finalidad garantizar la identificación, visibilidad, seguridad y dignidad de los agentes de tránsito, así como la confianza y el reconocimiento ciudadano de su autoridad.*

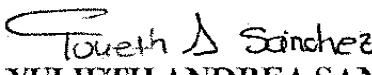
*El Ministerio de Transporte definirá mediante resolución las especificaciones técnicas, materiales, colores, distintivos y elementos tecnológicos que harán parte del uniforme nacional, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley.*

*Los organismos de tránsito del orden departamental, distrital y municipal podrán adaptar hasta un veinte por ciento (20%) del diseño total del uniforme, exclusivamente para incorporar emblemas o insignias territoriales, siempre que no se altere la uniformidad visual y técnica definida por el Ministerio de Transporte.*

*En ningún caso se permitirá el uso de uniformes, distintivos o insignias diferentes o similares que puedan inducir a error respecto de la autoridad de tránsito.”*

#### **Artículo 11. Vigencia y derogatorias.**

La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial las contenidas en el Decreto número 2885 de 2013 y el Decreto número 1079 de 2015.

  
**YULIETH ANDREA SANCHEZ**

Representante a la Cámara

  
**ESTEBAN QUINTERO CARDONA**  
 Senador de la República

<b>ACTA DE RECIBIDA DE REPROSITIVOS</b>	
<b>SECRETARÍA GENERAL</b>	
En el día <u>15</u> de <u>Octubre</u> del año <u>2025</u>	
Fue recibido presentado en este despacho el	
Documento de Ley <u>✓</u> Acto Legislativo _____	
Número de Acta <u>414</u> Con su correspondiente	
Motivos, suscrito Por:	
<u>Yulieth Andrea Sanchez</u> <u>Esteban Quintero Cardona</u>	
_____ _____ _____ _____ _____	
_____ _____ _____ _____ _____	
<b>SECRETARIO GENERAL</b>	

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 417 DE 2025  
CÁMARA**

*por medio de la cual se regula e implementa el uso de la Inteligencia Artificial en la gestión de Peticiones, Quejas, Reclamos, Sugerencias y Denuncias (PQRSD) en las entidades públicas del Estado colombiano, y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., octubre de 2025

Doctor

**JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA**

Secretario General

**Cámara de Representantes**

Ciudad

**Referencia:** Radicación Proyecto de Ley.

Respetado Secretario.

Presento a consideración de la Honorable Cámara de Representantes de la República de Colombia el **Proyecto de Ley número 417 de 2025, por medio de la cual se regula e implementa el uso de la Inteligencia Artificial en la gestión de Peticiones, Quejas, Reclamos, Sugerencias y Denuncias (PQRSD) en las entidades públicas del Estado colombiano, y se dictan otras disposiciones.** Iniciativa legislativa que cumple las disposiciones de la normatividad vigente.

Agradezco surtir el trámite correspondiente.

Cordialmente,

  
**YULIETH ANDREA SÁNCHEZ**

Representante a la Cámara

  
**ESTEBAN QUINTERO CARDONA**  
Senador de la República

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 417 DE 2025  
DE 2025 CÁMARA**

*por medio de la cual se regula e implementa el uso de la Inteligencia Artificial en la gestión de Peticiones, Quejas, Reclamos, Sugerencias y Denuncias (PQRSD) en las entidades públicas del Estado colombiano, y se dictan otras disposiciones.*

**El Congreso de Colombia**

**DECRETA:**

**Artículo 1º. Objeto de la ley.**

La presente ley tiene por objeto regular e implementar el uso de la Inteligencia Artificial (IA) en la gestión de las Peticiones, Quejas, Reclamos, Sugerencias y Denuncias (PQRSD) en las entidades públicas del Estado colombiano, garantizando la transparencia, la protección de datos personales, el respeto de los derechos fundamentales y la eficacia en la atención ciudadana.

**Artículo 2º. Definiciones.**

Para los efectos de la presente ley, se entenderá por:

a) **IA aplicada a PQRSD:** Conjunto de sistemas automatizados que, mediante técnicas de aprendizaje automático, algoritmos y procesamiento de lenguaje natural, apoyan la recepción, clasificación, trámite y respuesta de las PQRSD en las entidades públicas.

b) **Supervisión humana:** Principio conforme al cual toda decisión adoptada mediante un sistema de IA deberá contar con posibilidad de revisión, validación y, en caso de ser necesario, corrección por parte de un funcionario público competente.

c) **Trazabilidad algorítmica:** Obligación de registrar, documentar y auditar el funcionamiento y las decisiones de los sistemas de IA aplicados a la gestión de PQRSD, a fin de garantizar la transparencia y la rendición de cuentas.

**Artículo 3º. Principios rectores.**

La implementación y uso de la Inteligencia Artificial en la gestión de PQRSD se regirá por los siguientes principios:

- i. Uso ético de la IA.
- ii. Protección de datos personales.
- iii. Neutralidad tecnológica.
- iv. Inclusión digital.
- v. Supervisión humana obligatoria.
- vi. Transparencia y rendición de cuentas.
- vii. Accesibilidad y no discriminación.

**Artículo 4º. Implementación progresiva.**

Las entidades públicas deberán adoptar progresivamente herramientas de IA en la gestión de PQRSD, dentro de un plazo máximo de tres (3) años contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, conforme a los lineamientos técnicos, éticos y jurídicos que expida el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC), en coordinación con el Departamento Administrativo de la Función Pública.

**Artículo 5º. Límites al uso de la IA.**

Los sistemas de Inteligencia Artificial no podrán: Negar, limitar o restringir el ejercicio de derechos fundamentales. Sustituir la valoración de un funcionario en decisiones de carácter sensible, especialmente aquellas relacionadas con derechos fundamentales, denuncias de carácter disciplinario, penal o administrativo sancionatorio. Operar sin protocolos de auditoría, trazabilidad y mecanismos de supervisión humana.

**Artículo 6º. Protección de datos personales.**

La implementación y operación de sistemas de Inteligencia Artificial en la gestión de PQRSD deberá garantizar el pleno cumplimiento de la Ley 1581 de 2012, la Ley 1266 de 2008, el Decreto número 1377 de 2013 y demás disposiciones que regulen el derecho fundamental de *habeas data*, bajo la inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Industria y Comercio.

### **Artículo 7º. Observatorio de Inteligencia Artificial en la Gestión Pública.**

Créase el Observatorio de Inteligencia Artificial en la Gestión Pública, bajo la coordinación del Departamento Nacional de Planeación (DNP), en articulación con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC) y la Procuraduría General de la Nación.

#### **El Observatorio tendrá como funciones principales:**

- i. Evaluar el impacto de la IA en la gestión de PQRSD.
- ii. Identificar riesgos y proponer medidas de mitigación.
- iii. Formular recomendaciones de mejora y actualización normativa.
- iv. Presentar un informe anual al Congreso de la República.

### **Artículo 8º. Financiamiento.**

El Gobierno nacional apropiará en el Presupuesto General de la Nación los recursos necesarios para la implementación de la presente ley. Igualmente, podrá acudir a fuentes de cooperación internacional y alianzas público-privadas para fortalecer el desarrollo e implementación de tecnologías de Inteligencia Artificial en la gestión pública.

### **Artículo 9º. Capacitación y alfabetización digital.**

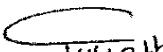
Las entidades públicas del orden nacional y territorial deberán garantizar procesos de capacitación continua a sus funcionarios en el uso, supervisión y control de herramientas de Inteligencia Artificial aplicadas a la gestión de PQRSD.

Así mismo, deberán implementar programas de alfabetización digital dirigidos a la ciudadanía, con el fin que los usuarios comprendan el funcionamiento básico de estas herramientas, conozcan sus derechos frente al tratamiento automatizado de datos y puedan ejercer control social sobre el servicio.

**Parágrafo.** El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC) y el Departamento Nacional de Planeación (DNP) serán responsables de diseñar, coordinar y financiar los programas de capacitación y alfabetización digital a que hace referencia el presente artículo, en articulación con las entidades públicas del orden nacional y territorial.

### **Artículo 10. Vigencia y derogatorias.**

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

  
**YULIETH ANDREA SÁNCHEZ**  
Representante a la Cámara

  
**ESTEBAN QUINTERO CARDONA**  
Senador de la República

## **I. INTRODUCCIÓN**

El Proyecto de Ley para regular el uso de inteligencia artificial (IA) en la gestión de Peticiones, Quejas, Reclamos, Sugerencias y Denuncias (PQRSD) en Colombia se inserta en un escenario institucional complejo, con múltiples actores y marcos normativos previos. Entre los principales protagonistas se encuentran el Congreso de la República, encargado del trámite legislativo en comisiones y plenarias; el Ejecutivo, particularmente el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC), el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y el Departamento Administrativo de la Función Pública (DAFP); los organismos de control como la Procuraduría General de la Nación, la Contraloría General de la República y la Superintendencia de Industria y Comercio; y actores sociales clave como sindicatos de empleados públicos, proveedores tecnológicos, organizaciones de la sociedad civil y la academia.

Colombia ya cuenta con instrumentos que sirven de antecedente, como el CONPES 4144 de Política Nacional de Inteligencia Artificial, el Decreto número 1389 de 2022 sobre gobernanza de infraestructura de datos, y el Decreto número 1263 de 2022 en materia de Gobierno Digital (Departamento Nacional de Planeación [DNP], 2025; Función Pública, 2022a, 2022b). Estos antecedentes proporcionan un marco técnico y normativo, pero también reflejan un panorama fragmentado, en el que los retos de coordinación y de capacidades institucionales siguen siendo significativos.

Los desafíos sociopolíticos que acompañan la promoción, debate y aplicación del Proyecto de Ley se concentran en la tensión entre innovación tecnológica y protección de derechos fundamentales. El equilibrio entre transparencia algorítmica y secreto comercial, la protección de datos personales, la equidad en la distribución de recursos, la soberanía tecnológica, las garantías laborales y la legitimidad social constituyen los principales puntos de fricción que deberán resolverse para que la iniciativa sea viable.

La experiencia internacional muestra que estos conflictos son comunes en procesos regulatorios sobre IA, y que su resolución depende de la capacidad de diseñar marcos normativos claros, participativos y progresivos. En el caso colombiano, la evidencia empírica recopilada mediante encuestas revela que la ciudadanía está abierta a la modernización digital, pero exige garantías sólidas de ética, transparencia y supervisión humana. En este sentido, el Proyecto de Ley no puede concebirse únicamente como un mecanismo de eficiencia administrativa, sino como una transformación estructural de la relación Estado-ciudadanía, orientada a recuperar la confianza pública, fortalecer la gobernanza digital y garantizar derechos fundamentales en la era de la inteligencia artificial.

La inteligencia artificial (IA) como campo interdisciplinario de las ciencias de la computación, la estadística, la lingüística y la neurociencia busca desarrollar sistemas capaces de realizar tareas que, si fueran ejecutadas por humanos, requerirían inteligencia y un marco específico para la toma de decisiones (Russell & Norvig, 2022). Su evolución ha estado marcada por ciclos de avances y retrocesos que respondieron a limitaciones tecnológicas, expectativas muy altas en la evaluación de procesos y cambios en las prioridades de investigación (Crevier, 1993). Desde los primeros modelos de razonamiento lógico desarrollados en la conferencia de Dartmouth en 1956, siguiendo por el auge de la computación en los años 80s, hasta la actual era de deep learning y modelos generativos, la IA ha transformado de manera progresiva la forma en que las instituciones procesan información y toman decisiones, buscando mejoras comparativas para mayor eficiencia y optimización de cualquier tipo de recursos.

Dentro de la gestión pública, la IA se empezó a explorar en los años 90s mediante la implementación de sistemas de gestión documental y automatizaciones de ciertos procesos administrativos. La primera generación de aplicaciones se centró en la digitalización de material documental y algunos trámites, la creación y gestión de bases de datos relacionales para mejorar la transparencia y acceso a la información (Margetts & Dunleavy, 2013). La segunda generación, a inicios del siglo XXI, introdujo el análisis de datos masivos (Big data analytics) y sistemas de minería de texto para la detección de tendencias y la gestión predictiva de servicios públicos (Wirtz et al., 2019).

Ahora (año 2025) la tercera generación de IA en el sector público se caracteriza por el uso de algoritmos de aprendizaje automático capaces de procesar volúmenes masivos de datos en tiempo real, analizar lenguaje natural y generar respuestas adaptativas. Estas tecnologías no solo permiten optimizar la asignación de recursos, sino también anticipar demandas ciudadanas, detectar irregularidades en procesos administrativos y mejorar la interacción entre la administración y los ciudadanos mediante interfaces conversacionales avanzadas preservando derechos fundamentales (Sun & Medaglia, 2019).

## II. ANTECEDENTES NORMATIVOS

El presente proyecto de ley se fundamenta en el artículo 23 de la Constitución Política de Colombia, que consagra el derecho fundamental de petición como mecanismo para garantizar la participación ciudadana y el acceso a la información pública, obligando a las autoridades a responder de manera oportuna y de fondo. Este derecho se desarrolla normativamente a través de la Ley 1755 de 2015, por la cual se regula el derecho fundamental de petición y se sustituye un título del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, estableciendo modalidades para las PQRSD (Peticiones, Quejas, Reclamos, Sugerencias y Denuncias) y plazos de respuesta estrictos: 15

días hábiles para peticiones generales, 10 días para solicitudes de información y 30 días para consultas, con el fin de asegurar la eficiencia y transparencia en la administración pública.

Adicionalmente, se sustenta en la Ley 1581 de 2012, que dicta disposiciones generales para la protección de datos personales, aplicable a todo tratamiento de datos en territorio colombiano, incluyendo principios como consentimiento informado, finalidad legítima, seguridad y responsabilidad, con el objeto de prevenir vulneraciones a la privacidad en el uso de tecnologías como la IA.

En el ámbito de la Inteligencia Artificial, el proyecto se alinea con el Documento CONPES 4144 de 2025, que formula la Política Nacional de Inteligencia Artificial, con objetivos específicos como fortalecer la gobernanza ética (OE<sub>1</sub>), mejorar la infraestructura tecnológica y de datos (OE<sub>2</sub>), promover la adopción de IA en entidades públicas para prosperidad económica y bienestar social (OE<sub>6</sub>), y mitigar riesgos como violaciones a la privacidad y desigualdades (OE<sub>5</sub>). Esta política enfatiza aplicaciones en servicios públicos, como la optimización de procesos administrativos, con énfasis en principios éticos derivados de recomendaciones internacionales de la OCDE y UNESCO.

Asimismo, incorpora el Marco Ético para la Inteligencia Artificial en Colombia (2021), que establece principios como transparencia, privacidad, control humano, seguridad, responsabilidad, no discriminación, inclusión, prevalencia de derechos de niños y beneficio social, con recomendaciones específicas para el sector público, incluyendo evaluaciones de impacto ético y mecanismos de supervisión humana en decisiones automatizadas.

El Decreto número 1263 de 2022, que adopta la Política de Gobierno Digital, promueve el desarrollo de proyectos de IA en coordinación interinstitucional para mejorar la eficiencia en servicios públicos, mientras que informes como la Evaluación del Panorama de la Inteligencia Artificial en Colombia (PNUD, 2025) destacan la necesidad de fortalecer capacidades en el sector público para el uso ético de IA, identificando brechas en habilidades y preparación (nivel bajo en gestión de soluciones IA).

Internacionalmente, se inspira en la Recomendación sobre la Ética de la Inteligencia Artificial de la UNESCO (2021) y el Reglamento de IA de la Unión Europea (2024), que clasifican sistemas de IA por riesgo y exigen transparencia y auditorías en aplicaciones de alto impacto, adaptados al contexto colombiano para evitar sesgos y garantizar inclusión.

La Corte Constitucional en la sentencia T-323/24 estableció criterios orientadores para el adecuado uso de la inteligencia artificial (IA) mencionando que la administración de justicia si puede apoyarse en la inteligencia artificial como soporte para el desarrollo de sus labores o actividades jurídicas, mas no como una herramienta principal

para el cumplimiento de una actividad, es decir, una utilización que permita optimizar el tiempo, mas no como una herramienta que reemplace el trabajo en sí mismo, en tanto que no tendrían para estos momentos el avance tecnológico para dicha incorporación en el mundo de la administración de justicia y sería en todo caso, reemplazar el juez, y reemplazarlo iría en contra de muchos propósitos y principios en materia probatoria como la inmediación.

### III. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto busca regular e implementar el uso de IA en los procesos de PQRSD para garantizar eficiencia, transparencia y protección de derechos fundamentales en entidades públicas.

- Promover la adopción de IA para automatizar tareas repetitivas en PQRSD, respetando plazos de la Ley 1755/2015.
- Establecer principios éticos y técnicos para mitigar riesgos, basados en el Marco Ético de IA.
- Fortalecer capacidades institucionales mediante infraestructura y capacitación, conforme al CONPES 4144.

### IV. CONSIDERACIONES

Las entidades públicas en Colombia reciben un volumen creciente de PQRSD, con retrasos en respuestas que afectan la confianza ciudadana y la eficiencia administrativa. Según datos del Departamento Nacional de Planeación (DNP), el uso de IA podría optimizar procesos como clasificación automática, análisis de sentimiento y generación de borradores de respuestas, reduciendo tiempos y costos, pero sin regulación adecuada, existen riesgos de sesgos algorítmicos, violaciones a la privacidad (Ley 1581/2012) y falta de transparencia, exacerbando desigualdades en poblaciones vulnerables. Este proyecto busca integrar IA de manera ética y técnica, alineada con el CONPES 4144, para mejorar la gobernanza digital.

#### Contexto de las PQRSD en Colombia

La gestión de PQRSD en Colombia, constituye un instrumento clave para garantizar la participación y cumplimiento de derechos de la ciudadanía ante la administración pública. Este mecanismo, regulado por la Ley 1755 de 2015 se presenta como un derecho fundamental que obliga a las entidades públicas a responder de manera completa y oportuna las necesidades de la ciudadanía. También, el código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso (Ley 1437 de 2011) refuerza el deber del estado en ofrecer respuestas claras y efectivas, lo que convierte la gestión de PQRSD en un pilar de la gobernanza y de la relación estado-ciudadano.

En este contexto, se intentado impulsar la digitalización de los servicios, especialmente sobre la guía de la Política de Gobierno Digital que promueve el Ministerio de las Tecnologías y las Comunicaciones (MINTIC) y que busca transforma la relación entre el diseño, gestión y entrega de las entidades con un mayor enfoque hacia el ciudadano, apelando a una mayor accesibilidad y eficacia.

Pero, aunque existe un marco normativo sólido a nivel nacional, la implementación práctica en los territorios muestra desigualdades entre entidades, creando un escenario de comparación entre sistemas altamente digitalizados (como es el caso de algunas entidades en ciudades principales) y otros donde aún se depende de procesos manuales y trámites presenciales.

El ecosistema digital de PQRSD está conformado por un conjunto de actores con roles bien diferenciados, pero también complementarios. En primer lugar, se encuentran las entidades públicas de todos los niveles de gobierno que tienen la obligación de recibir, registrar, clasificar y responder cualquier tipo de solicitud. Por otro lado, están los ciudadanos en calidad de usuarios y principales beneficiarios de este derecho, y son quienes formulan las solicitudes y miden de manera indirecta el desempeño institucional. También es necesario considerar los organismos de control, como la Procuraduría General de la Nacional, la Contraloría General de la República y la Defensoría del Pueblo, que ejercen funciones de vigilancia y sanción en casos de incumplimiento. Adicionalmente, el MINTIC y el DAPRE (Departamento Administrativo de la Función Pública) desempeñan un papel rector en el diseño de lineamientos, interoperabilidad y consolidación de plataformas que unifiquen la información de los diversos procesos. Donde las plataformas tecnológicas como el Sistema Único de Información de Trámites (SUIT) juegan un papel clave en la centralización de datos sobre los diversos trámites y servicios del Estado, y de cada sistema de PQRSD en cada entidad.

Las estadísticas recientes permiten dimensionar la magnitud de este mecanismo de participación y sus retos actuales. Según el Informe de Gestión del SUIT (2023), durante 2022 se recibieron más de 12 millones de PQRSD en el país, lo que refleja tanto el uso intensivo por parte de los ciudadanos como la relevancia del canal para ejercer derechos y supervisar la acción del Estado. Los sectores con mayor número de solicitudes son salud, servicios públicos domiciliarios como energía, agua y telecomunicaciones, educación y justicia. Estos sectores concentran la mayor parte de las inconformidades de los usuarios y ponen en evidencia fallas estructurales en la prestación de servicios esenciales.

El Índice de Gobierno Digital 2022, elaborado por el MinTIC, muestra que aproximadamente un 68 % de las entidades públicas ha desarrollado sistemas digitales para la radicación y seguimiento de PQRSD, lo cual constituye un avance importante frente a años anteriores. Sin embargo, solo el 25 % de estas entidades ofrece trazabilidad completa en línea de las solicitudes, y apenas un 15 % ha incorporado tecnologías de analítica de datos o inteligencia artificial en sus sistemas. Estos porcentajes evidencian una brecha entre el marco regulatorio que impulsa la digitalización y la capacidad institucional real para implementar soluciones avanzadas que

permitan no solo tramitar, sino también analizar de manera predictiva y estratégica las solicitudes ciudadanas.

### Principales problemáticas y brechas

Si bien se observan avances significativos en la estructuración de políticas y herramientas digitales, la gestión de PQRSD en Colombia enfrenta múltiples desafíos estructurales y funcionales que limitan la efectividad de los mecanismos de atención al ciudadano. En primer lugar, se identifican brechas de capacidades técnicas y humanas: persiste una escasez de personal especializado en inteligencia artificial y ciencia de datos dentro del sector público, especialmente en entidades territoriales de categorías 5 y 6.

Esta carencia de talento limita la apropiación de herramientas tecnológicas y genera disparidades en la calidad de la atención (DAFP, 2025, pp. 9–10).

En segundo lugar, existe una asimetría en la adopción tecnológica. Según la Medición de Desempeño Institucional 2024, 461 entidades públicas reportaron el uso de inteligencia artificial en procesos de innovación digital, mientras que 788 manifestaron no haberla implementado (DAFP, 2025, p. 6). De manera similar, solo 398 entidades desarrollaron estrategias de apropiación de tecnologías emergentes como IA, blockchain o IoT, frente a 1.057 que no lo hicieron (DAFP, 2025, p. 7). Estas cifras revelan que más del 60 % de las entidades públicas aún no integran tecnologías emergentes en sus procesos de gestión, lo que restringe el alcance de la transformación digital del Estado.

Se espera una reducción del 30-50% en tiempos de respuesta a PQRS, mayor inclusión digital y cumplimiento ético, con inversión estimada en infraestructura alineada al CONPES (479.273 millones de pesos para acciones relacionadas hasta 2030).

La incorporación de la inteligencia artificial (IA) en la gestión de servicios públicos se ha consolidado en la última década como una estrategia transformadora, más allá de la simple digitalización, para mejorar la eficiencia, la calidad y la pertinencia de las respuestas que las administraciones entregan a los ciudadanos. Este fenómeno se inscribe dentro de la tendencia global de gobiernos digitales, donde la gestión de datos, la analítica avanzada y la automatización constituyen pilares de una nueva administración pública caracterizada por la agilidad, la personalización y la trazabilidad de sus decisiones (OECD, 2021). En este sentido, la IA no se limita a ser una herramienta técnica, sino que se convierte en un elemento estratégico para redefinir las relaciones entre el Estado y la ciudadanía, en especial en los mecanismos de atención y participación como las Peticiones, quejas, reclamos, sugerencias y denuncias (PQRSD).

Objetivo General: Regular el uso de IA en los procesos de PQRSD para garantizar eficiencia, transparencia y protección de derechos fundamentales en entidades públicas.

### Objetivos Específicos:

- Promover la adopción de IA para automatizar tareas repetitivas en PQRSD, respetando plazos de la Ley 1755/2015.
- Establecer principios éticos y técnicos para mitigar riesgos, basados en el Marco Ético de IA.
- Fortalecer capacidades institucionales mediante infraestructura y capacitación, conforme al CONPES 4144.

### Derecho Comparado

En la Unión Europea, el hito más relevante ha sido la adopción del Artificial Intelligence Act (Reglamento [UE] 2024/1689), primer instrumento legislativo integral sobre IA en el mundo, que establece un marco de regulación basado en el riesgo.

Este enfoque clasifica los sistemas de IA en función de su impacto potencial sobre los derechos fundamentales, imponiendo obligaciones diferenciadas: desde requisitos de transparencia en chatbots y asistentes virtuales, hasta auditorías y registro público para sistemas de alto impacto en decisiones administrativas sensibles. El AI Act, además, obliga a garantizar la supervisión humana significativa, la trazabilidad y el acceso a explicaciones de las decisiones automatizadas, lo cual es especialmente relevante para la gestión de solicitudes ciudadanas, donde el principio de confianza en la administración pública es un bien intangible que requiere protección (European Parliament & Council, 2024).

En Europa, los casos de Estonia y España son particularmente ilustrativos. Estonia, pionera del gobierno digital, ha consolidado un ecosistema de identidad electrónica y de interoperabilidad que permite automatizar procesos administrativos con plena trazabilidad y supervisión. España, mediante su Agenda Digital 2026, ha incorporado chatbots en servicios estratégicos como la Agencia Tributaria y en sistemas de salud autonómicos, donde la automatización inicial reduce cargas de trabajo y libera personal humano para casos complejos, todo ello bajo la estricta vigilancia del Reglamento General de Protección de Datos (RGPD) (Gobierno de España, 2021; e-Governance Academy, 2020).

En América Latina, los avances son más incipientes, pero significativos. En Chile, el programa *ChileAtiende* ha integrado módulos de analítica de datos e IA para anticipar picos de demanda en salud y educación, lo que fortalece la planificación de políticas públicas. En México, la CONDUSEF ha utilizado IA para clasificar de manera automática quejas en el sector financiero, lo que permite segmentar riesgos y mejorar la supervisión del sistema bancario y de seguros. Brasil y Argentina han optado por la vía legislativa, con proyectos de ley específicos sobre IA que buscan adaptar principios globales a sus marcos constitucionales, avanzando en debates parlamentarios que, aunque aún no concluyen, muestran una tendencia clara hacia la regulación (Ministerio Secretaría General de la Presidencia de Chile, 2021; CONDUSEF, 2020; Senado Federal de Brasil, 2023).

En síntesis, el derecho comparado evidencia que las experiencias internacionales en el uso de IA para la gestión de servicios ciudadanos convergen en tres grandes principios: transparencia y trazabilidad, gestión del riesgo y supervisión humana efectiva. Estos elementos no solo garantizan legitimidad institucional, sino que además fortalecen la confianza ciudadana en la administración pública digital. Para el caso colombiano, estas lecciones adquieren especial relevancia en la gestión de PQRSD, donde aún predomina la heterogeneidad entre entidades altamente digitalizadas y otras con procesos manuales.

### **Trazabilidad**

La adaptación de estas experiencias permitiría avanzar hacia un modelo normativo robusto que complemente la Ley 1755 de 2015 y la Ley 1437 de 2011, integrando el reconocimiento explícito de la IA en la gestión de PQRSD, estableciendo obligaciones de transparencia algorítmica y garantizando el derecho ciudadano a la revisión humana de decisiones automatizadas. En este contexto, las experiencias internacionales sirven como guía para proponer un marco regulatorio que combine innovación tecnológica con protección efectiva de derechos. Si bien en Colombia los esfuerzos aún son incipientes, existen experiencias piloto que muestran el potencial de estas herramientas.

Algunos ministerios y entidades territoriales han empezado a explorar el uso de chatbots para la atención inicial de usuarios y la automatización de trámites frecuentes, como el caso de la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios, que ha implementado asistentes virtuales para orientar a los ciudadanos en la presentación de quejas y reclamos. Asimismo, la Alcaldía Mayor de Bogotá ha avanzado en proyectos de analítica de datos que permiten identificar tendencias en las PQRSD, con el fin de mejorar la planeación de políticas urbanas (Alcaldía de Bogotá, 2022).

Aunque estos desarrollos aún se encuentran en fases tempranas, representan un punto de partida significativo hacia la integración de tecnologías emergentes en la gestión pública.

La regulación y gobernanza de la inteligencia artificial (IA) aplicada a la gestión pública todavía se encuentra en una etapa inicial, pero en los últimos años se han adoptado políticas estratégicas y marcos normativos que constituyen un punto de partida para orientar el uso responsable de estas tecnologías en procesos sensibles como la atención de Peticiones, quejas, reclamos, sugerencias y denuncias (PQRSD).

Un primer antecedente lo constituye el Documento CONPES 4144 de 2025, mediante el cual se formuló la Política Nacional de Inteligencia Artificial. Esta estrategia nacional plantea como objetivos centrales fomentar el

uso ético y responsable de la IA, desarrollar capacidades institucionales y de talento humano, consolidar una infraestructura de datos de calidad y garantizar la protección de los derechos fundamentales frente a los sistemas algorítmicos.

El CONPES reconoce explícitamente que la IA debe implementarse en sectores de alto impacto social, entre ellos la administración pública y los servicios ciudadanos, y enfatiza la necesidad de acompañar la innovación tecnológica con marcos normativos claros y mecanismos de supervisión (Departamento Nacional de Planeación [DNP], 2025).

### **V. CONFLICTO DE INTERÉS**

En virtud de las disposiciones normativas del artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, *por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992*, se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir “...las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación...” de esta iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 1º de la Ley 2003 de 2019, que reza lo siguiente:

**“Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en el ejercicio de sus funciones.**

*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.*

- *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.*

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

- *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 (...).*

Al respecto, cabe recordar que la Sala Plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su Sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M. P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

*“No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que solo lo será aquel del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se le alegado beneficio,*

*provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concorra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna”.*

Se estima que la discusión y aprobación del presente Proyecto de Ley NO genera conflictos de interés en razón de beneficios particulares, actuales y directos a favor de un congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente o pariente dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, conforme a lo dispuesto en la ley, en razón a que se trata de una norma de carácter general, impersonal o abstracto que tendría efectos jurídicos para cualquier persona del territorio nacional y que, como ya mencionó anteriormente, no materializa una situación concreta que pueda enmarcar un beneficio particular, actual o directo para los Congresistas.

No obstante; es menester señalar que, la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación del presente Proyecto de Ley, de conformidad con las disposiciones del artículo 291 de la Ley 5<sup>a</sup> de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales en las que pueda estar incurso.

## VI. ARTICULADO

### PROYECTO DE LEY NÚMERO 417 DE 2025 CÁMARA

*por medio de la cual se regula e implementa el uso de la Inteligencia Artificial en la gestión de Peticiones, Quejas, Reclamos, Sugerencias y Denuncias (PQRSD) en las entidades públicas del Estado colombiano, y se dictan otras disposiciones.*

### El Congreso de Colombia DECRETA:

#### Artículo 1º. Objeto de la ley.

La presente ley tiene por objeto regular e implementar el uso de la Inteligencia Artificial (IA) en la gestión de las Peticiones, Quejas, Reclamos, Sugerencias y Denuncias (PQRSD) en las entidades públicas del Estado colombiano, garantizando la transparencia, la protección de datos personales, el respeto de los derechos fundamentales y la eficacia en la atención ciudadana.

#### Artículo 2º. Definiciones.

Para los efectos de la presente ley, se entenderá por:

- a) IA aplicada a PQRSD: Conjunto de sistemas automatizados que, mediante técnicas de aprendizaje automático, algoritmos y procesamiento de lenguaje natural, apoyan la recepción, clasificación, trámite y respuesta de las PQRSD en las entidades públicas.
- b) Supervisión humana: Principio conforme al cual toda decisión adoptada mediante un sistema de IA deberá contar con posibilidad de revisión, validación y, en caso de ser necesario, corrección por parte de un funcionario público competente.
- c) Trazabilidad algorítmica: Obligación de registrar, documentar y auditar el funcionamiento y las decisiones de los sistemas de IA aplicados a la gestión de PQRSD, a fin de garantizar la transparencia y la rendición de cuentas.

#### Artículo 3º. Principios rectores.

La implementación y uso de la Inteligencia Artificial en la gestión de PQRSD se regirá por los siguientes principios:

- i. Uso ético de la IA.
- ii. Protección de datos personales.
- iii. Neutralidad tecnológica.
- iv. Inclusión digital.
- v. Supervisión humana obligatoria.
- vi. Transparencia y rendición de cuentas.
- vii. Accesibilidad y no discriminación.

#### Artículo 4º. Implementación progresiva.

Las entidades públicas deberán adoptar progresivamente herramientas de IA en la gestión de PQRSD, dentro de un plazo máximo de tres (3) años contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, conforme a los lineamientos técnicos, éticos y jurídicos que expida el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MINTIC), en coordinación con el Departamento Administrativo de la Función Pública.

#### Artículo 5º. Límites al uso de la IA.

Los sistemas de Inteligencia Artificial no podrán: Negar, limitar o restringir el ejercicio de derechos fundamentales. Sustituir la valoración de un funcionario en decisiones de carácter sensible, especialmente aquellas relacionadas con derechos fundamentales, denuncias de carácter disciplinario, penal o administrativo sancionatorio. Operar sin protocolos de auditoría, trazabilidad y mecanismos de supervisión humana.

#### Artículo 6º. Protección de datos personales.

La implementación y operación de sistemas de Inteligencia Artificial en la gestión de PQRSD deberá garantizar el pleno cumplimiento de la Ley 1581 de 2012, la Ley 1266 de 2008, el Decreto

número 1377 de 2013 y demás disposiciones que regulen el derecho fundamental de *habeas data*, bajo la inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Industria y Comercio.

**Artículo 7º. Observatorio de Inteligencia Artificial en la Gestión Pública.**

Créase el Observatorio de Inteligencia Artificial en la Gestión Pública, bajo la coordinación del Departamento Nacional de Planeación (DNP), en articulación con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC) y la Procuraduría General de la Nación.

El Observatorio tendrá como funciones principales:

- i. Evaluar el impacto de la IA en la gestión de PQRSD.
- ii. Identificar riesgos y proponer medidas de mitigación.
- iii. Formular recomendaciones de mejora y actualización normativa.
- iv. Presentar un informe anual al Congreso de la República.

**Artículo 8º. Financiamiento.**

El Gobierno nacional apropiará en el Presupuesto General de la Nación los recursos necesarios para la implementación de la presente ley. Igualmente, podrá acudir a fuentes de cooperación internacional y alianzas público-privadas para fortalecer el desarrollo e implementación de tecnologías de Inteligencia Artificial en la gestión pública.

**Artículo 9º. Capacitación y alfabetización digital.**

Las entidades públicas del orden nacional y territorial deberán garantizar procesos de capacitación continua a sus funcionarios en el uso, supervisión y control de herramientas de Inteligencia Artificial aplicadas a la gestión de PQRSD.

Así mismo, deberán implementar programas de alfabetización digital dirigidos a la ciudadanía, con el fin que los usuarios comprendan el funcionamiento básico de estas herramientas,

conozcan sus derechos frente al tratamiento automatizado de datos y puedan ejercer control social sobre el servicio.

**Parágrafo.** El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC) y el Departamento Nacional de Planeación (DNP) serán responsables de diseñar, coordinar y financiar los programas de capacitación y alfabetización digital a que hace referencia el presente artículo, en articulación con las entidades públicas del orden nacional y territorial.

**Artículo 10. Vigencia y derogatorias.**

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

*Yulieth J Sánchez*  
**YULIETH ANDREA SÁNCHEZ**  
 Representante a la Cámara

*Esteban Quintero*  
**ESTEBAN QUINTERO CARDONA**  
 Senador de la República

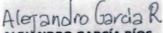
FOLIO DE REGISTRO DE REPRESENTANTES SECRETARÍA GENERAL	
En la fecha <u>15</u> de <u>octubre</u> del año <u>2023</u>	Se ha presentado en este despacho el
Decreto de Ley <u>414</u>	Ato Legislativo
Con su correspondiente	
Por los representantes, suscrito Por:	
<u>H.R Yulieth Andrea Sanchez   Otros</u>	
SECRETARIO GENERAL	

\* \* \*

## CARTAS DE ADHESIÓN

### CARTA DE ADHESIÓN DE FIRMA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 085 DE 2025 CÁMARA, HONORABLE REPRESENTANTE ANDRÉS CANCIMANCE LÓPEZ

*por medio de la cual se crean y fortalecen estrategias que fomenten el empleo juvenil en Colombia y se dictan otras disposiciones.*

<p>Bogotá, D.C., 22 de octubre de 2025</p> <p>Doctor  <b>JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA</b>          Secretario General          CÁMARA DE REPRESENTANTES          Bogotá, D.C.</p> <p><b>ASUNTO: ADHESIÓN DE FIRMA AL PROYECTO DE LEY 085/25-C "Por medio de la cual se crean y fortalecen estrategias que fomenten el empleo juvenil en Colombia y se dictan otras disposiciones".</b></p> <p>Estimado señor Secretario:</p> <p>En mi calidad de Representante a la Cámara, me permito informar sobre mi interés de acompañar con mi firma como coautor el Proyecto de Ley referenciado en el asunto, con la autorización del Representante autor abajo firmante.</p> <p>Por lo anterior, agradezco se actualice la información de los coautores de dicho proyecto en la página web de la Cámara, y se le informe a impresa con el fin de que hagan las respectivas actualizaciones en las gacetas.</p> <p>Agradezco su amable atención.</p> <p>Reciba un cordial saludo,</p> <p style="text-align: center;">   <b>ANDRES CANCIMANCE LOPEZ</b>          Representante a la Cámara          Departamento de Putumayo          Pacto Histórico - Colombia Humana          CC: 1.032.373.838       </p> <p style="text-align: center;">   <b>ALEJANDRO GARCÍA RÍOS</b>          Representante a la Cámara por Risaralda.          Partido Alianza Verde  <i>Autor</i> </p> <p style="text-align: right;">           CAMARA DE REPRESENTANTES          SECRETARIA GENERAL          22 OCT 2025          Folio No. RECIBIDO          15:40       </p>
---

\* \* \*

## CARTAS DE COMENTARIOS

### CARTA DE COMENTARIOS ASAMBLEA NACIONAL POR LA REFORMA AL ARTE Y LA CULTURA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 630 DE 2025 CÁMARA

<p style="text-align: center;">   <b>PROYECTO DE LEY 630 DE 2025</b>  <b>Asamblea Nacional por la Reforma al Arte y la Cultura. ANRAC.</b>  <b>Movimiento Político Cultural Colombiano.</b> </p> <p>En nuestra condición de órgano ciudadano representativo del sector artístico, artesanal, de labores creativas y cultural, queremos expresar al Honorable Congreso de la República:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Respaldamos la discusión y aprobación del proyecto de ley 630 de 2025 "Por medio del cual se dictan normas de reequilibrio e inclusión en el sector de las culturas, las artes y los saberes".</li> <li>2. El proyecto ha sido discutido con los distintos agentes y sectores culturales los cuales hemos realizado aportes y planteado discusiones.</li> <li>3. Si bien, ningún proyecto de ley es perfecto ni totalmente fiel a las demandas ciudadanas o sectoriales, esa iniciativa puede ser en todo caso enriquecida en el curso del debate con el aporte de la ciudadanía cultural, del Gobierno y del Honorable Congreso de la República.</li> </ol> <p>No aprobar el proyecto de ley 630 de 2025 o posponer su debate sería negativo para los distintos sectores culturales que observamos en este, una importante ocasión de fortalecimiento a la vida, la expresión y gestión cultural.</p> <p>Este apoyo se ve reflejado en la base de datos gestionada por medio de un formulario de google, realizado para tal efecto. A continuación, compartimos una toma de pantalla del encabezado del formulario usado, donde los participantes aceptan compartir sus datos personales como apoyo a la ley 630 de 2025 que fortalece nuestra política cultural consignada en la ley de cultura.</p>	<p style="text-align: center;">  </p> <p style="text-align: center;"><b>Apoyamos la Ley 630 de 2025.</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Asamblea Nacional por la Reforma al Arte y la Cultura ANRAC - Movimiento Político Cultural Colombiano.</b></p> <p>Los participantes en este formulario apoyan las reformas a la ley de Cultura, consignadas en la ley 630 de 2025. Para este efecto, de manera libre, consigno mis datos personales y de identificación, que se anexarán al documento que será presentado a los cuerpos colegiados de la nación, cámara de representantes y congreso de la república. (<a href="#">Ver documento</a>)</p> <p>Nuestro apoyo se basa en el conocimiento del texto de la ley y/o la participación en el proceso ciudadano que realizó el ministerio de cultura, en toda Colombia. Si desea conocer el Texto aprobado puede mirarlo en el siguiente enlace (<a href="#">entre otros aportes, el principio número 14 que consigna que el estado reconoce la labor y los derechos de los artistas, artesanos y trabajadores de oficios, puede verse en la página 51 y se encuentra resaltado</a>):</p> <p>La coordinación de la ANRAC se compromete a salvaguardar el contenido de esta base de datos para que sea usada, únicamente en el objetivo citado anteriormente. Los datos, completos, aquí consignados no serán compartidos, cedidos y/o vendidos, por ningún medio análogo o virtual, a ninguna organización diferente a los cuerpos colegiados nombrados anteriormente y solamente como anexo a la carta de apoyo a la ley citada.</p> <p>Si por algún motivo desea ser borrado de esta base de datos, antes de la entrega de la misma, debe enviar un correo electrónico a <a href="mailto:asambleanacionalcultural@gmail.com">asambleanacionalcultural@gmail.com</a> manifestando su deseo.</p> <p style="text-align: center;"><small>* Indica que la pregunta es obligatoria</small></p> <p style="text-align: center;">Octubre de 2025          Firmantes y representaciones.          Anexamos Base de datos de los firmantes.</p>
--	---





