

**Análisis jurídico de la transición normativa en Colombia para los comparendos por foto  
detección, a partir de la expedición de la Ley 1383 de 2010 hasta la Ley 1843 de 2017**



**ASTRID CAROLINA CASTAÑEDA PEÑARANDA**

**Cód. 1090469227**

**Universidad de Pamplona**  
**Facultad de Artes y Humanidades**  
**Programa de Derecho**  
**2021**

**Análisis jurídico de la transición normativa en Colombia para los comparendos por foto  
detección, a partir de la expedición de la Ley 1383 de 2010 hasta la Ley 1843 de 2017**



**ASTRID CAROLINA CASTAÑEDA PEÑARANDA**

**Cód. 1090469227**

**Trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de Abogado.**

**Tutor**

**JORGE DIAZ GIL**

**Universidad de Pamplona**

**Facultad de Artes y Humanidades**

**Programa de Derecho**

**2021**

## **Agradecimientos**

A Dios, la Virgen de Guadalupe, mi papá y camilo, por ser mis guías y permitirme culminar esta carrera.

A mi tutor **JORGE DIAZ GIL**, por haber aceptado dirigir este trabajo, por creer en mí, por sus conocimientos y el acompañamiento profesional.

A todos los docentes que hicieron parte del Programa de Derecho y contribuyeron a mi formación académica.

A los jurados de esta obra, por sus lineamientos.

Dios los bendiga.

## TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	1
ANÁLISIS JURÍDICO DE LA TRANSICIÓN NORMATIVA EN COLOMBIA PARA LOS COMPARENDOS POR FOTO DETECCIÓN, A PARTIR DE LA EXPEDICIÓN DE LA LEY 1383 DE 2010 HASTA LA LEY 1843 DE 2017	3
Planteamiento del problema	3
Formulación del problema	5
Justificación	5
Objetivos	6
Objetivo general	6
Objetivos específicos	6
MARCO REFERENCIAL	7
Estado del Arte	7
Marco Conceptual	12
Marco Teórico	15
Marco Legal	20
Metodología usada para la investigación	20

## CAPITULO I

Lineamientos vigentes en el ordenamiento jurídico para el proceso contravencional de los comparendos por fotodetección en Colombia a partir de la Ley 1383 de 2010 hasta la Ley 1843 de 2017 23

## CAPITULO II

Transición normativa del proceso contravencional con la entrada en vigencia de la Ley 1843 de 2017 para los comparendos por fotodetección 32

## CAPÍTULO III

Dificultades específicas que puede llevar esa denominada transición normativa, respecto de los comparendos ya impuestos 40

REFLEXIONES FINALES 49

CONCLUSIONES 52

ANEXOS 54

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS 60

## INTRODUCCIÓN

En Colombia a mediados del año 2011, algunos municipios comenzaron a implementar las ayudas tecnológicas (cámaras de vídeo y equipos electrónicos) para ayudar en la identificación de los infractores de tránsito (vehículos), mayormente conocidos como “fotomultas”, a través de los cuales se detecta el vehículo infractor, y se consulta con sus placas la información contenida en el RUNT para determinar su dirección de residencia o correo electrónico, por medio de los cuales se les notifica la infracción; sin embargo, uno de los principales problemas que han tenido estos sistemas, están relacionados con que el propietario del vehículo no era quien conducía al momento de la infracción, o por otra parte, se encuentra la imposibilidad de notificar al propietario del vehículo de la infracción, por no tener un correo electrónico o porque la dirección de la residencia ya no corresponde a su domicilio actual. Sin embargo, las fotomultas en Colombia, tienen su origen en el Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002, reformado por Ley 1383 de 2010), en la cual se consagró el mecanismo de fotomultas o fotodetecciones en sus artículos 129 (ayudas tecnológicas: cámaras de video y equipos tecnológicos), y 137 (información detectada por medios tecnológicos) no obstante, estos mecanismos durante varios años no fueron del interés de los mandatarios locales, quienes solo hasta el año 2011, comenzaron a implementarlas en Medellín, y así se fueron extendiendo a todo el territorio nacional.

La implementación de este tipo de ayudas tecnológicas ha generado controversias e inconformidades, especialmente en lo relacionado con la notificación o comunicación de las órdenes de comparendo apoyadas en estos mecanismos, ante lo cual se expidió la Ley 1843 de 2017, en la cual se regula lo relacionado con la notificación de los comparendos por infracciones a las normas de tránsito captadas por medios tecnológicos.

De esta forma, es importante realizar el análisis de esta transición normativa, puesto que, si bien se dio claridad en muchos aspectos del procedimiento a seguir, es evidente que siguen existiendo algunos vacíos normativos que dan lugar a diversas interpretaciones por parte de los ciudadanos que tratan de hacer efectivo su derecho a la defensa cuando se les expide una orden de comparendo.

Lo anteriormente expuesto es la principal motivación de esta investigación monográfica, en la que se realiza un análisis jurídico de la transición normativa en Colombia para los comparendos por foto detección, a partir de la expedición de la Ley 1383 de 2010 hasta la Ley 1843 de 2017, las cuales constituyen el ordenamiento jurídico y los lineamientos vigentes para el proceso contravencional de los comparendos por fotodetección en Colombia.

Se examinó la transición normativa del proceso contravencional con la entrada en vigencia de la Ley 1843 de 2017 para los comparendos por fotodetección, y finalmente, se determinaron las dificultades específicas que puede llevar esa denominada transición normativa, respecto de los comparendos ya impuestos.

La investigación se enmarca en la naturaleza jurídica, es de enfoque hermenéutico, y de tipo analítico – descriptivo. Para el desarrollo de este trabajo fueron aplicados dos tipos de investigación, como son el analítico y el descriptivo. La población y la muestra estuvieron constituidas por la normatividad que regula este tema, como son la Resolución 64/255 del 1 de marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas declara el periodo 2011-2020 como “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, la Constitución Política de Colombia, las Leyes 769 del 2002, 1383 del 2010, y, 1843 de 2017; así como las Resoluciones 718 de 2018 y 426 de 2018; y la Circular del Ministerio de Transporte, del 20 de abril de 2018; y para la recolección de la información se utilizaron tres tipos de instrumentos, así: 1. Matriz de selección normativa; 2. Matriz de análisis legal; y, 3. Matriz de análisis documental.

# **ANÁLISIS JURÍDICO DE LA TRANSICIÓN NORMATIVA EN COLOMBIA PARA LOS COMPARENDOS POR FOTO DETECCIÓN, A PARTIR DE LA EXPEDICIÓN DE LA LEY 1383 DE 2010 HASTA LA LEY 1843 DE 2017**

## **Planteamiento del problema**

Con base en la necesidad de garantizar la seguridad vial de todos los ciudadanos colombianos, el congreso de la republica expide la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, siendo este el marco normativo que pretende regular las conductas de peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos, así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

Ahora bien, existen conductas reguladas por el Código Nacional de Tránsito consideradas como reprochables a título de contravenciones, razón por la cual, se constituyen supuestos de hecho susceptibles de ser sancionados por medio de una medida pecuniaria. Dicha facultad recae sobre las autoridades de tránsito que bajo su competencia controlan y vigilan los lineamientos impartidos para todos los actores viales.

Hacia el año 2010, la legislación colombiana mediante la Ley 1383 reforma el código nacional de tránsito y es de esta forma que se da cabida al uso de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito, detallando a través de estos las circunstancias de tiempo y lugar, así como también las características de los vehículos involucrados en dichas conductas.

Desde la puesta en marcha de este tipo de ayuda tecnológica, se ha desatado una controversia en la comunidad. En el año 2011, se implementó dicho sistema en la ciudad de Medellín con el fin de mejorar la seguridad vial, pero tuvo un efecto negativo. El número de accidentes aumentó en un 8% así como también el número de personas fallecidas en



siniestros viales, desde el año 2010 -cuando aún no funcionaban las cámaras de fotodetección- al año 2011 cuando ya estaban en funcionamiento. (Semana, 2012).

En este orden de ideas, en la actualidad las “fotomultas” como son llamadas popularmente, han tenido un crecimiento a lo largo del territorio colombiano, en su mayoría siendo instaladas en las grandes ciudades que ameritan la implementación de medios tecnológicos que garanticen la seguridad vial y la movilidad.

Es preciso mencionar, que, si bien el Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1383 de 2010 incorpora el uso de medios tecnológicos, es cierto que para la administración surge la necesidad de notificar o comunicar las órdenes de comparendo apoyadas en estos mecanismos, siendo este el primer obstáculo que se presenta a la hora de emitir dicho comparendo.

En efecto, en la aplicación de los medios tecnológicos surgieron inconsistencias que, según cada caso, pondría eventualmente al presunto infractor en circunstancias vulneradoras de sus derechos al debido proceso y a la defensa.

En consecuencia, el Congreso de la República mediante la Ley 1843 del 14 de julio de 2017 fija un marco normativo concreto y claro, donde se establece el deber de notificar en cabeza de la administración, la disposición de alternativas para la comparencia a distancia del presunto infractor al proceso contravencional, así como también la solidaridad que se pregonaba del propietario para con el conductor que trasgrede las normas de tránsito, entre otras.

De esta forma, es importante realizar el análisis de esta transición normativa, puesto que, si bien se dio claridad en muchos aspectos del procedimiento a seguir, es evidente que siguen existiendo algunos vacíos normativos que dan lugar a diversas interpretaciones por parte de los ciudadanos que tratan de hacer efectivo su derecho a la defensa cuando se les expide una orden de comparendo.

## **Formulación del problema**

¿Jurídicamente cómo se ha llevado a cabo la transición normativa en Colombia para los comparendos por fotodetección, a partir de la expedición de la Ley 1383 de 2010 hasta la Ley 1843 de 2017?

## **Justificación**

Con la expedición de la Ley 1843 de 2017, se buscó articular de manera específica el proceso contravencional para las órdenes de comparendo captadas a través de dispositivos electrónicos, lo que para la autoridad de tránsito implica la ejecución de esfuerzos orientados a la notificación de cualquier actuación y las garantías mínimas existentes en cualquier procedimiento que se propone determinar los elementos constitutivos de una vulneración al ordenamiento jurídico del tipo contravencional.

La capacidad de regulación y sanción que reposa en manos de la autoridad de tránsito al poner en marcha el proceso contravencional ahora con apoyo de dispositivos electrónicos, es fundamental para garantizar el derecho a la defensa y el debido proceso a los presuntos infractores de las normas de tránsito.

De esta forma, la Ley 1843 de 2017 reguló temas específicos como el término para la validación de las órdenes de comparendo y el proceso de notificación por parte de la autoridad de tránsito, así como también amplió el término de caducidad de las mismas pasando de seis (6) meses a un (1) año, garantizó la posibilidad de la comparecencia a distancia de los presuntos infractores, especificó la solidaridad de los propietarios con los conductores de los vehículos y la responsabilidad de todo ciudadano de mantener actualizados los datos de notificación en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, entre otros.

Ahora bien, frente a estas novedades surgen interrogantes para los presuntos infractores que pretenden ejercer su derecho a la defensa, como, por ejemplo: ¿El término de envío equivale al tiempo de notificación de las órdenes de comparendos?, ¿Las órdenes de comparendo son actos administrativos? ¿La fecha de validación debe ir contenida en la orden de comparendo? ¿Corresponde al presunto infractor la carga de la prueba?

Otro aspecto importante a resaltar, es que para los ciudadanos no es claro si la ley es retroactiva en cuanto a las falencias encontradas en las ordenes de comparendo expedidas con anterioridad al 14 de julio de 2017, fecha en la cual se expide la Ley 1843 de 2017.

Es por lo anterior, que se requiere determinar las dificultades específicas que puede llevar esa denominada transición normativa, respecto de los comparendos ya impuestos.

## **Objetivos**

### **Objetivo General**

Analizar jurídicamente la transición normativa en Colombia para los comparendos por fotodetección a partir de la expedición de la Ley 1383 de 2010 hasta la Ley 1843 de 2017.

### **Objetivos Específicos**

Identificar en el ordenamiento jurídico los lineamientos vigentes para el proceso contravencional de los comparendos por fotodetección en Colombia a partir de la Ley 1383 de 2010 hasta la Ley 1843 de 2017.

Examinar la transición normativa del proceso contravencional con la entrada en vigencia de la Ley 1843 de 2017 para los comparendos por fotodetección.

Determinar las dificultades específicas que puede llevar esa denominada transición normativa, respecto de los comparendos ya impuestos.

## MARCO DE REFERENCIAL

### Estado del Arte

*El derecho a la defensa de los infractores de tránsito, frente a las fotomultas en el municipio de Los Patios (N.S.).* (2018). Autores: Maryluz Contreras Urrego & María Angélica Flórez García. Universidad de Santander. Cúcuta, Norte de Santander.

En este proyecto de grado presentado por Contreras Urrego & Flórez García (2018) en su calidad de estudiantes de derecho de la Universidad de Santander – Sede Cúcuta, se plantea como objetivo general “analizar el derecho a la defensa de los infractores de tránsito, frente a las fotomultas en el Municipio de Los Patios, N.S.” (p. 8), y como objetivos específicos se tienen los siguientes: “1. Examinar la consagración legal de las fotomultas en Colombia; 2. Identificar posibles irregularidades en cuanto al debido proceso y derecho a la defensa de los infractores de tránsito que han sido objeto de fotomultas en dicho municipio”; 3. Determinar las garantías frente al derecho a la defensa y al debido proceso de los infractores de tránsito que han sido objeto de fotomultas en este municipio; y, 4. Examina” las acciones emprendidas en ese municipio, frente a la eliminación de las fotomultas” (Contreras Urrego & Flórez García, 2018, pp. 8-9).

Se trató de una investigación de tipo exploratorio – descriptivo, en la cual se tuvo como fuentes de investigación 50 conductores sancionados por fotomultas en ese municipio, así como un Inspector de Tránsito del Instituto de Tránsito de Los Patios; igualmente, sirvieron como fuentes las Leyes 769 de 2002, 1383 de 2010, 1843 de 2017, la Resolución 718 de 2018, y la Sentencia T-051 de 2016 de la Corte Constitucional.

Finalmente, las autoras en mención concluyen que: “existe un alto grado de desinformación acerca de los trámites que deben adelantar los propietarios de los vehículos

que han sido detectados por las cámaras de fotomultas cometiendo una infracción y que por tal motivo se las ha impuesto un comparendo, ya que en ningún momento se les está violando el derecho a la defensa, dado que si el ciudadano se encuentra en desacuerdo con el comparendo, puede presentarse personalmente o por medio de un Apoderado, durante los siguientes once (11) días hábiles al recibo de la notificación del comparendo, a solicitar una audiencia pública, durante la cual podrá presentar las pruebas que considere útiles para su defensa” (Contreras Urrego & Flórez García, 2018, p. 120).

***Foto-comparendos: un análisis de su constitucionalidad, legalidad y legitimidad en el derecho colombiano.*** (2017). Autor: Andrés Mauricio Taborda. Universidad Católica de Colombia. Bogotá, D.C.

En el presente artículo de reflexión su autor Taborda (2017) egresado de la Facultad de Derecho de la Universidad Católica de Colombia, “aborda el tema de la constitucionalidad, la legalidad y la legitimidad de los foto-comparendos con el fin de demostrar que son una solución justificada para los problemas de movilidad que atraviesan los principales municipios del país” (p. 1).

El desarrollo del artículo se estructuró así: “En el primer acápite se determina el concepto de foto-comparendo y se extraen de él todos aquellos elementos que, sin serlo, se consideran agregados al mismo; posteriormente, se analiza su adaptación a los postulados constitucionales y legales, especialmente, lo concerniente a la legitimidad de la autoridad del tránsito para imponerlos y, finalmente, se aborda las causas y las consecuencias de su implementación –a saber, los problemas de movilidad y la persuasión de los conductores para evitar la comisión de infracciones que congestionen las vías” (Taborda, 2017, p. 1).

Taborda (2017) concluye que: “según esta tendencia, con los comparendos electrónicos no se surte el procedimiento tal cual se desarrolla en la Ley y en esa medida resulta violatorio

del derecho al debido proceso, pues las imágenes son captadas por las cámaras, el alférez firma digitalmente los partes y la notificación es enviada al propietario del vehículo, pero casi siempre sin la segunda firma -testigo o conductor- que establece la ley” (Taborda, 2017, p. 28).

*Análisis de la legalidad o ilicitud de las cámaras de fotodetección.* (2016). Autores: Diego Armando Bermúdez Bedoya, Oscar Darío Landeta Chanci & Gustavo Adolfo Restrepo Cano. Universidad Cooperativa de Colombia. Santiago de Cali.

El presente trabajo de grado elaborado por Bermúdez Bedoya, Landaeta Chanci, & Restrepo Cano (2016) en su calidad de estudiantes de derecho de la Universidad Cooperativa de Colombia, plantea como objetivo general “determinar la legalidad o ilicitud de las cámaras de fotodetección en el marco del debido proceso como piedra angular del Estado Social Democrático y de Derecho” (Bermúdez Bedoya, Landaeta Chanci, & Restrepo Cano, 2016, p. 8), y como objetivos específicos los siguientes: “1. Determinar la interpretación jurisprudencial desarrollada por la Corte Constitucional en torno a la legalidad o ilicitud de las foomultas o cámaras de fotodetección; 2. Describir el contexto de protocolos y procedimientos en el marco del debido proceso ante la comisión de una infracción detectada por las cámaras de fotodetección; 3. Establecer los criterios del test de razonabilidad desarrollados por la Corte Constitucional para la ponderación de las foomultas o cámaras de fotodetección” (Bermúdez Bedoya, Landaeta Chanci, & Restrepo Cano, 2016, p. 9).

Concluyen Bermúdez Bedoya, Landaeta Chanci, & Restrepo Cano (2016) que “sobre la interpretación de los criterios de la correcta aplicabilidad de lo que constituye la legalidad de las cámaras de fotodetección en el marco del debido proceso administrativo de tránsito, partiendo de la estricta, razonabilidad la Corte expreso que no se vulnera los derechos fundamentales, ni tampoco los principio generales del derecho al debido proceso, entre al

contexto del respeto y sujeción del derecho de contradicción y publicidad y notificación, el cual se fundamenta en el proceso administrativo del derecho de tránsito, previo a la imposición de la sanción por infracciones de tránsito derivada de fotomultas o cámaras de fotodetección, en consecuencia el procedimiento sancionador es totalmente legal y proporcional” (pp. 107-108).

*Ámbito legal y constitucional en la aplicación de fotodetecciones en Medellín.* (2015).

Autores: Daniela Cardona Duque, Chelsy Martínez Mercado, & Silvio Fernando Bahena Grajales. Universidad Autónoma Latinoamericana. Medellín.

En este trabajo de grado los autores Cardona Duque, Martínez Mercado, & Bahena Grajales (2015) en su calidad de estudiantes de derecho de la Universidad Autónoma Latinoamericana, plantean como objetivo general “Comprender, a través de un análisis hermenéutico, si está ajustado el trámite de la imposición de las fotodetecciones a los fundamentos constitucionales como lo es el debido proceso, presunción de inocencia, principio de legalidad y a la normatividad que regula temas de tránsito y movilidad en la ciudad de Medellín” (p. 5); y como objetivos específicos establecen: “1. Analizar a través de la Jurisprudencia y la normatividad vigente, las diferentes posturas acerca de la aplicación del sistema de fotodetecciones; 2. Identificar posibles inconsistencias en el manejo del sistema de fotodetecciones en la ciudad de Medellín; y, 3. Proponer fórmulas para el mejoramiento del sistema de fotodetecciones atendiendo a los lineamientos constitucionales y legales” (Cardona Duque, Martínez Mercado, & Bahena Grajales, 2015, p. 5).

Finalmente, concluyen los citados autores que: “otro aspecto sensible frente a la vulneración del debido proceso con respecto a las fotodetecciones es que en ellas existe una omisión del deber legal de informar los recursos a los que son susceptibles las resoluciones administrativas; así, se aminora el derecho que el ciudadano tiene de controvertir, ejercer el

su defensa, e impugnar los actos administrativos” (Cardona Duque, Martínez Mercado, & Bahena Grajales, 2015, p. 26).

***La potestad sancionadora del Estado y los procedimientos administrativos para las infracciones de tránsito detectadas por medios técnicos o tecnológicos, ejercicio constitucional o vulneratorio del debido proceso y otros derechos fundamentales.*** (2014).

Autora: Gloria Viviana Mora Reina. Universidad Santo Tomás, Villavicencio.

En este trabajo de grado su autora Mora Reina (2014) en su calidad de estudiante de la especialización en Derecho Administrativo de la Universidad Santo Tomás (Villavicencio) plantea como objetivo general “examinar la normatividad vigente, y la jurisprudencia, con el fin de identificar si los procedimientos contravencionales y administrativos que conllevan la detección de infracciones por medios técnicos o tecnológicos se encuentran dentro del marco constitucional, y si el Estado se encuentra ejerciendo su potestad sancionadora en legal medida” (p. 6); y como objetivos específicos se establecen “1. Identificar la legalidad de estos procedimientos, sobre todo desde la óptica de la potestad sancionadora del Estado evaluando si ésta se encuentra excedida vulnerando derechos fundamentales dentro de estos procesos contravencionales; y, 2, Analizar si el Estado está ejerciendo sus actividades dentro del marco constitucional o se encuentra en vulneración principalmente del derecho al debido proceso de los ciudadanos, y otros derechos fundamentales” (Mora Reina, 2014, p. 6).

Concluye la autora que “visto el proceso contravencional desde todos sus aspectos, desde el conceptual, pasando por el marco legal, por la problemática actual, concluyo que si el proceso se cumple al pie de la letra de la Ley como examiné, si existen plenas garantías al debido proceso, por cuanto le Ley establece puntualmente los términos en que debe ser surtido el proceso, en cuanto a notificación, en garantía del derecho de defensa, en cumplimiento de principios de contradicción, publicidad.” (Mora Reina, 2014, p. 23).



## **Marco conceptual**

### **Detección electrónica o fotodetección**

Robayo & Vásquez (2016), definen la detección electrónica de infracciones, como: “Un conjunto de aplicaciones y procesos que poseen actualmente las Secretarías de Tránsito, para la detección e imposición de infracciones a las normas del tránsito haciendo uso de medios técnicos y tecnológicos”.

La fotodetección de acuerdo a Ontaneda (2017), consiste en la:

*Detección de infracciones a través de cámaras que recopilan videos, fotografías, entre otros, estas cámaras captan la infracción y con estas evidencias se elabora un comparendo digital que es verificado y firmado por un funcionario de la Agencia Nacional de Tránsito y, posteriormente, se envía junto con las evidencias fotográficas al domicilio del propietario del vehículo quedando automáticamente notificado. (p. 11).*

Es decir que la detección electrónica o fotodetección, es la captación a través de dispositivos electrónicos (cámaras) de diversas infracciones de tránsito, las cuales conllevan previo análisis a la imposición de un comparendo electrónico.

### **Proceso Contravencional de Tránsito**

Vélez (2014), refiriéndose al proceso contravencional de tránsito, afirma que:

El artículo 135 CNT modificado por el 22 de la Ley 1383 de 2010, establece el procedimiento que un agente de tránsito debe seguir al momento de imponer una orden de comparendo a quien infrinja el reglamento de transportes y tránsito, ritualidad que consiste en ordenar la interrupción de la marcha del vehículo y acto seguido extender dicha orden para que el presunto contraventor comparezca dentro de los 5 días siguientes ante la autoridad de tránsito competente para resolver su situación jurídica,

es decir, el inspector de policía urbana o de tránsito, para que en audiencia pública falle exonerándolo del pago de la multa por cuanto la contravención no existió, o por la existencia de caso fortuito o fuerza mayor en la comisión de dicha contravención. (p. 11).

En ese sentido el proceso contravencional de tránsito, es el trámite que se sigue una vez impuesto el comparendo por parte de la Autoridad de Tránsito.

Vélez (2018), define el proceso contravencional de tránsito, como:

*Se trata de aquella investigación originada por la comisión de un hecho contrario a la ley. En materia de tránsito se entiende como el procedimiento mediante el cual la autoridad u Organismo de Tránsito, inicia una investigación a un presunto infractor de las normas de tránsito, a efectos de establecer la responsabilidad de su violación. Este procedimiento inicia con la imposición de comparendo, para lo cual el inculcado debe comparecer dentro del término de tres días hábiles ante la autoridad de tránsito correspondiente sin que este hecho requiera una actuación administrativa adicional. Una vez practicadas las pruebas y se determine la responsabilidad del inculcado podrá ser declarado contraventor y como consecuencia se impondrá la sanción prevista en el código nacional de tránsito.*

Como se desprende de lo anterior, es el procedimiento que se sigue una vez impuesto el comparendo por parte del Organismo de Tránsito, de acuerdo al Código Nacional de Tránsito.

### **Fotocomparendo o fotomultas**

El párrafo segundo del artículo 129 del Código Nacional de Tránsito (Ley 769/2002), preceptúa que:

*Las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo.*

Como se desprende la norma, los equipos tecnológicos (cámaras de video, fotográficas o lectores de velocidad) son los que captan las pruebas de las infracciones cometidas por los conductores con sus vehículos, es decir constituyen el medio de prueba, para el posterior análisis por parte del personal encargado, y la correspondiente imposición de la sanción.

Ahora, en cuanto a la sanción, ésta como se mencionó anteriormente, la impone es la autoridad de tránsito, luego de la revisión de la infracción captada por el equipo tecnológico, y la verificación de la causal de acuerdo al Código de Transito.

En ese sentido, Taborda (2017), refiriéndose a las foto multas o fotocomparendos, nos dice que:

*Consisten en sanciones de tránsito impuestas a los infractores de las disposiciones que regulan la movilidad en las vías, las cuales tienen el propósito de proteger la vida e integridad del conductor mismo, los peatones y los demás conductores. Estas se imponen con ocasión a la detección de infracciones a través de cámaras que recopilan videos, fotografías y datos. En efecto, el empleo de aparatos tecnológicos es apenas un medio de prueba, pues las cámaras captan la infracción y con esas evidencias se elabora un comparendo digital que es verificado y firmado por un funcionario del tránsito, con fundamento a un análisis subjetivo de la circunstancia, y que posteriormente, a efectos de ser público y oponible, es enviado junto con las evidencias fotográficas al domicilio del propietario, quien se entenderá notificado. (p. 11).*

## **Marco teórico**

### **Seguridad vial**

El tema de la seguridad vial como una preocupación para los países, se sitúa hacia finales de la década de 1950, es decir, después de la Segunda Guerra Mundial, cuando además cobra auge el crecimiento de la motorización y la transición hacia el transporte en carretera, lo cual trajo consigo también un aumento de la accidentalidad, situación que llevo a que los países iniciaran sus estudios y análisis para determinar las causas asociadas a esta problemática; “esto origina la creación de los departamentos de seguridad en los países y a establecer leyes que permitieran reducir la accidentalidad”. (Alianza Mundial para la Seguridad Vial, 2007).

### ***Teoría de Haddon***

De acuerdo a Rincón (2016), entre los teóricos o referentes en el estudio de los temas de la seguridad vial se destaca:

William Haddon (1968), quien, en los años 60, propuso un modelo teórico para hacer la analogía desde un enfoque de sistema social, donde interactúan entre sí diferentes actores (países, instituciones, personas) por medio de actividades y procesos a través de modos de transporte motorizado y no motorizado. (Haddon citado por Nazif, 2011, En: Rincón, 2016, p. 41).

El modelo de Haddon integra los elementos que intervienen en la seguridad vial (peatones, vías, vehículos, velocidad, entre otros), los cuales están interrelacionados e inciden de manera directa en la accidentalidad o seguridad vial.

Pico, González & Noreña (2011), refiriéndose al modelo de Haddón, expresaron que:

*Haddon concibió el transporte como un sistema formado por el hombre en interacción con la máquina, en la que concretó tres fases en el proceso del accidente vehicular, del cual se derivó un modelo matricial de nueve celdas que evidencia tres componentes: el humano, el vehicular o equipos y el entorno. (p. 197).*

El modelo de Haddon, se resume en una matriz, que se presenta a continuación:

**Tabla 1. Matriz de Haddon.**

Fase		Componentes		
		Humano	Vehículos o equipos	Entorno
<b>Antes del accidente</b>	Prevención de accidentes	Información, educación vial. Actitudes. Conducción bajo los efectos del alcohol o drogas. Aplicación de la reglamentación por autoridades viales.	Buen estado técnico. Luces. Frenos. Maniobrabilidad. Control de la velocidad.	Diseño y trazado de la vía pública. Límites de velocidad. Vías peatonales.
		<b>Durante el accidente</b>	Prevención de lesiones durante el accidente	Uso de dispositivos de sujeción. Conducción bajo los efectos del alcohol o cualquier otra sustancia psicoactiva.
<b>Después del accidente</b>	Conservación y preservación de la vida	Primeros auxilios. Acceso a atención médica.	Facilidad de acceso. Riesgo de incendio.	Servicios de socorro. Congestión.

Fuente: Tomado y adaptado de la OMS, 2004 (31).

Fuente: Pico, González & Noreña (2011).

### ***Teorías de Heinrich***

Heinrich (1931), es el autor de la teoría del efecto dominó, el cual, a través de sus estudios, estableció que en los accidentes existe una secuencia integrada por cinco factores:

1. Antecedentes y entorno social; 2. fallo del trabajador; 3. acto inseguro unido a un riesgo mecánico y físico; 4. accidente, 5. daño o lesión, en la que cada uno actuaría sobre el siguiente de manera similar a como lo hacen las fichas de dominó, que van cayendo una sobre otra. Y del mismo modo en que la retirada de una ficha de dominó de la fila interrumpe la secuencia de caída, la eliminación de uno de los factores evitaría

el accidente y el daño resultante, siendo la ficha cuya retirada es esencial la número 3.

(Raouf, En: Saari, s.f., p. 56.6);

Es decir que, de acuerdo al autor mencionado anteriormente, la causalidad de los accidentes está ligada a una serie de factores, los cuales tienen un efecto domino, es decir caen uno sobre otros, porque están interrelacionados los unos con los otros; sin embargo, el control de los actos inseguros, o el mantenimiento continuo para que no existan riesgos mecánicos y físicos, podrían evitar que se produzca el accidente y el daño.

De igual forma, Heinrich (1931), expone otras teorías, dentro de las que se encuentran:

1. Teoría de la causalidad múltiple; 2. La teoría de la casualidad pura; 3. Teoría de la probabilidad sesgada; 4. Teoría de la propensión al accidente; 5. Teoría de la transferencia de energía; y, 6. Teoría de Los síntomas frente a las causas.

La teoría de la causalidad múltiple, se centra en que los accidentes son provocados por múltiples factores causas y subcausas que los originan, y que al combinarse originan los accidentes. Y agrupa los factores en dos categorías; 1. De comportamiento (relativos al trabajador), y, 2. Ambientales (falta de protección o procedimientos inseguros).

De acuerdo a Raouf (2007) “la principal aportación de esta teoría es poner de manifiesto que un accidente pocas veces, por no decir ninguna, es el resultado de una única causa o acción”.

Frente a esta teoría, su autor, busca relacionar los accidentes con otros sucesos, es decir, que estos se originan por la combinación de otros factores o causas, por ejemplo, un suceso ambiental que puede ocasionar un accidente es una vía o carretera mojada producto de la lluvia, pero si el conductor es cauteloso al pasarla, y disminuye la velocidad posiblemente se disminuirán las posibilidades de que este ocurra.

Otra de las teorías es la de la casualidad pura, en la cual el autor Heinrich (1931), se fundamenta en la probabilidad que tienen de sufrir un accidente todos los trabajadores, en este caso los conductores.

Raouf (2007), ha sostenido que “según esta teoría, todos los accidentes se consideran incluidos en el grupo de hechos fortuitos de Heinrich y se mantiene la inexistencia de intervenciones para prevenirlos”.

Esta teoría considera los accidentes como hechos fortuitos, lo cual también es considerado válido, sin embargo, lo más importante de la misma, es la ausencia de intervenciones o políticas públicas que se encarguen de hacer prevención.

Asimismo, se encuentra la teoría de la probabilidad sesgada, la cual Heinrich (1931) “basa en el supuesto de que, una vez que un trabajador sufre un accidente, la probabilidad de que se vea involucrado en otros en el futuro aumenta o disminuye respecto al resto de los trabajadores”. (Raouf, 2007, p. 56.7).

Está es una teoría poco considerada en el desarrollo de acciones o programas de prevención para evitar accidentes de tránsito, por fundamentarse en un supuesto, que no ha sido probado mediante estudios o seguimiento al comportamiento de los mismos, aunque se podría pensar que quien se ve involucrado en un accidente en un futuro será más prevenido o cauteloso para que no le ocurra lo mismo.

También, se encuentra la teoría de la propensión al accidente, según la cual “existe un subconjunto de trabajadores en cada grupo general cuyos componentes corren un mayor riesgo de padecerlo”. (Raouf, 2007, p. 56.7).

Esta teoría es entendida como que el grupo de trabajadores (en este caso los conductores), tienen más riesgo de sufrir un accidente, sin embargo, se tendría que comprobar mediante datos estadísticos por ejemplo que los conductores de las empresas, son quienes más sufren accidentes de tránsito, frente a los conductores de vehículos particulares.

En cuanto a la teoría de la transferencia de energía, “los trabajadores sufren lesiones, o los equipos daños, como consecuencia de un cambio de energía en el que siempre existe una fuente, una trayectoria y un receptor”. (Raouf, 2007, p. 56.7).

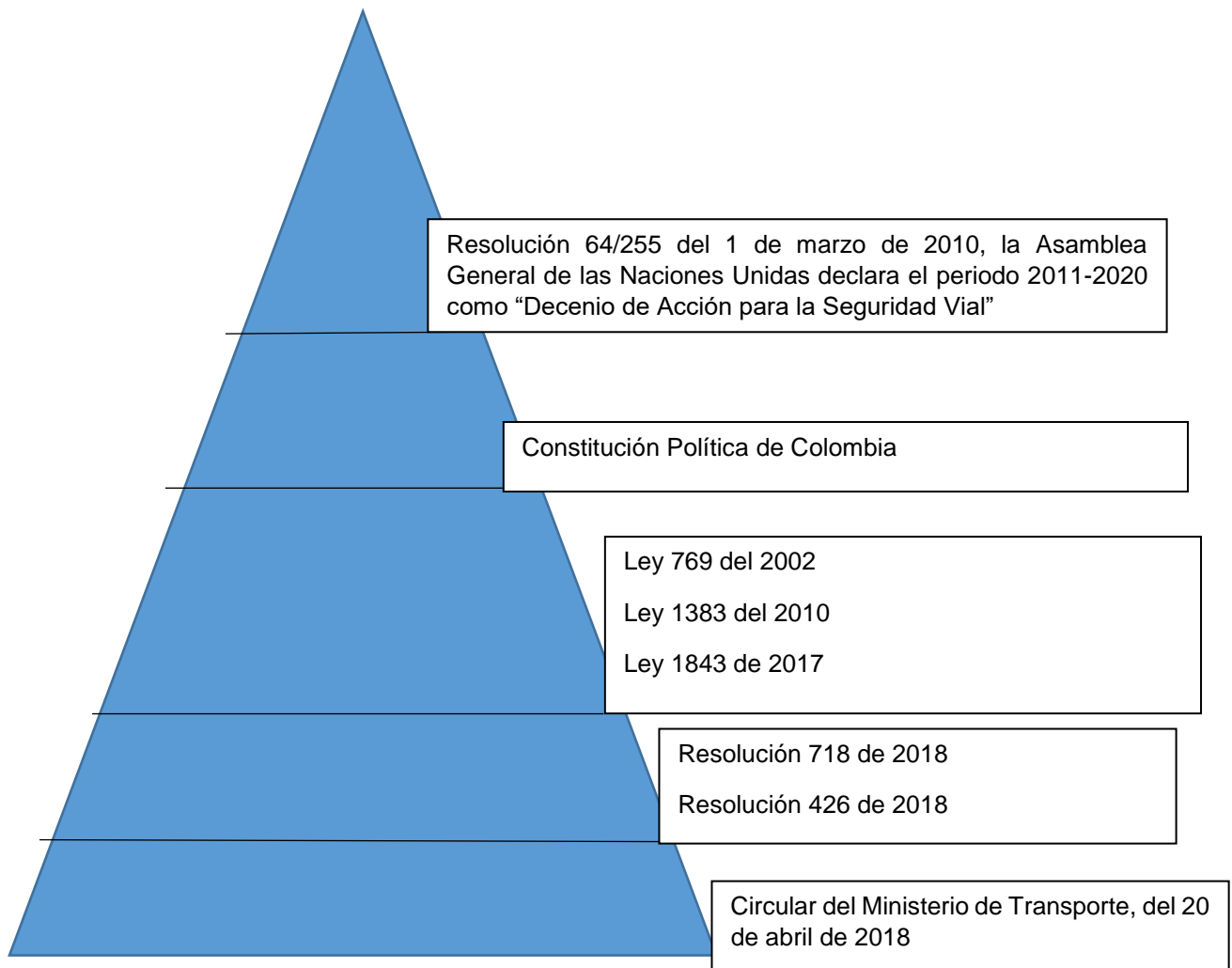
De acuerdo a esta teoría, un trabajador puede sufrir un accidente de tránsito producto de una lesión, por ejemplo, el conductor que va manejando y sufre un infarto, pierde el control de su vehículo, colisiona con otro vehículo, con algún elemento, o atropella a un ciclista, motociclista o peatón; asimismo, un automotor puede sufrir un daño mecánico de manera inesperada, lo cual puede llevar al conductor a ocasionar un accidente.

Y por último se tiene la teoría de los síntomas frente a las causas, que hace relación a la “causalidad de los accidentes. Las situaciones y los actos peligrosos (causas próximas) son los síntomas y no las causas fundamentales de un accidente. (Raouf, 2007, p. 56.8).

Según esta teoría, al investigar un accidente, siempre se centra la atención en las causas inmediatas, dejando de lado las esenciales, desconociendo que estas son las que pueden originar un accidente.



## Marco legal



\*Figura de elaboración propia.

## Metodología usada para la investigación

### Diseño y método de investigación

La investigación desarrollada para analizar jurídicamente la transición normativa en Colombia para los comparendos por fotodetección a partir de la expedición de la Ley 1383 de 2010 hasta la Ley 1843 de 2017, se enmarca en la naturaleza jurídica, es de enfoque hermenéutico, y de tipo analítico – descriptivo. La parte jurídica, la da el hecho de estar

fundamentado el estudio en la normatividad que regula el tema. Por tratarse de un análisis jurídico, será necesario hacer uso de la hermenéutica, que de acuerdo a Martínez Migueles (2007), “hace referencia a la interpretación del derecho, encaminado a descubrir, hallar contradicciones, deficiencias, omisiones entre las normas o el sistema jurídico”; lo cual es aplicable a esta investigación donde es necesario identificar en el ordenamiento jurídico los lineamientos vigentes para el proceso contravencional de los comparendos por fotodetección en Colombia a partir de la Ley 1383 de 2010 hasta la Ley 1843 de 2017.

Para el desarrollo de este trabajo fueron aplicados dos tipos de investigación, como son el analítico y el descriptivo. Fundamentado en Hurtado de Barrera (2010), el cual permite “contrastar un evento con otro”, es decir con su aplicación se examinó la transición normativa del proceso contravencional con la entrada en vigencia de la Ley 1843 de 2017 para los comparendos por fotodetección. Respecto del segundo tipo de investigación a utilizar, que es el descriptivo, sobre el cual Hurtado de Barrera (2010), afirma que “este permite la enumeración detallada de las características del evento en estudio”, el mismo posibilitó determinar las dificultades específicas que puede llevar esa denominada transición normativa, respecto de los comparendos ya impuestos.

### **Normatividad en estudio**

Frente a este tema, se encuentra que la normatividad que regula el proceso de los comparendos por fotodetección, son la Resolución 64/255 del 1 de marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas declara el periodo 2011-2020 como “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, la Constitución Política de Colombia, las Leyes 769 del 2002, 1383 del 2010, y, 1843 de 2017; así como las Resoluciones 718 de 2018 y 426 de 2018; y la Circular del Ministerio de Transporte, del 20 de abril de 2018.

## **Instrumentos de recolección de información**

Las técnicas de recolección de información, según Arias (2006) “son las distintas formas o maneras de obtener la información” (p. 53). Para la recolección de la información se utilizaron tres tipos de instrumentos, así:

*Matriz de selección normativa:* La cual permitió identificar en el ordenamiento jurídico los lineamientos vigentes para el proceso contravencional de los comparendos por fotodetección en Colombia a partir de la Ley 1383 de 2010 hasta la Ley 1843 de 2017.

*Matriz de análisis legal:* A través de la cual se logró examinar la transición normativa del proceso contravencional con la entrada en vigencia de la Ley 1843 de 2017 para los comparendos por fotodetección.

*Matriz de análisis documental:* Mediante la cual se determinaron las dificultades específicas que puede llevar esa denominada transición normativa, respecto de los comparendos ya impuestos.

## CAPITULO I

### **Lineamientos vigentes en el ordenamiento jurídico para el proceso contravencional de los comparendos por fotodetección en Colombia a partir de la Ley 1383 de 2010 hasta la Ley 1843 de 2017**

En Colombia el uso de las nuevas tecnologías conllevó un reto en el ámbito normativo teniendo en cuenta que la legislación no se adaptaba a los sucesos tecnológicos que se estaban presentando dentro del país. Si bien desde el ámbito institucional la adaptación a las nuevas tecnologías fue tránsito sencillo, en el escenario legal el contexto es totalmente diferente por la rigidez normativa y la falta de visión de futuro del legislativo. Las fotomultas son un instrumento tecnológico que desde hace más de una década vienen utilizando las autoridades municipales para disminuir los accidentes de tránsito y sancionar a los infractores de las normas.

A pesar de que las fotomultas constituyen un instrumento probatorio importante para la imposición de las sanciones administrativas en el contexto de las normas de tránsito, las mismas han generado un debate jurídico y político. Por eso, el Congreso de la República viene tratando de dar certeza jurídica sobre las fotomultas a través de la expedición de leyes. Esta transformación normativa, reciente, imprime obligaciones académicas que deben ser resueltas desde el enfoque investigativo.

La primera norma legal que aborda el asunto de las fotomultas es la Ley 1383 del 2010, que en el artículo 22 modifica el artículo 135 de la Ley 769 del 2002, autorizando dentro del proceso administrativo sancionatorio, la utilización de medios técnicos y tecnológicos para determinar la ocurrencia de la infracción. En ese sentido, dice el artículo 22 de la Ley 1383 del 2010 lo siguiente:

*No obstante, lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia. (Ley 1383, 2010).*

Es importante aclarar que la notificación que connota la Ley 1383 del 2010 no implica la imposición de la sanción de manera automática, a que como lo anota la Corte Constitucional, la obligación de pagar la multa solo acontece ante el previo desarrollo de un procedimiento administrativo que determine la culpabilidad del infractor. Así quedó consignado en la Sentencia C-980 del 2010:

*Bajo ese entendido, no queda duda que el aparte acusado, al ordenar enviar por correo el comparendo y sus soportes al propietario, e imponerle a éste la obligación de pagar la multa, en los casos en que la infracción se detecta por medios técnicos y tecnológicos, no está indicando que la sanción se produce de forma automática, por efecto de la sola notificación. A partir de una lectura sistemática de las normas citadas, y del propio texto acusado, debe entenderse que el sentido de la notificación de la infracción al propietario, cumple la doble función de enterarlo sobre la existencia del comparendo, y, a su vez, de permitirle comparecer al proceso administrativo para defender y hacer valer sus derechos, cuando así lo considere. (Sentencia C-980, 2010).*

La ambivalencia normativa sobre las fotomultas era relevante que ameritó un pronunciamiento de la Corte Constitucional para aludir que sólo este tipo de pruebas eran

admisibles para imponer una sanción de tránsito si la misma era introducida en un proceso administrativo conforme a las reglas del debido proceso. Así las cosas, el primer pronunciamiento del legislativo sobre las fotomultas fue ambiguo y demasiado general, no desarrollando aspectos profundos de este tipo de medios tecnológicos para la detección de infracciones.

La Ley 1843 del 2017 es la norma que viene a regular los vacíos que dejó la Ley 1383 del 2010, especialmente, frente al procedimiento que se debe adelantar para imponer una multa detectada por los sistemas tecnológicos. En ese sentido, el artículo 8 de la Ley 1843 del 2017 sostiene como primer trámite del procedimiento el siguiente:

*El envío se hará por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo. (Ley 1843, 2017).*

Así las cosas, el primer paso del proceso administrativo sancionatorio ante las fotomultas, es la notificación del infractor de manera personal o a través de notificación de aviso. Lo anterior tiene como propósito que la entidad administrativa territorial agote todos los medios de notificación para que el interesado pueda ejercer su derecho de defensa y contradicción. Además, cabe recordar que la eficacia del acto administrativo depende de la notificación, comunicación o publicación que hagan del mismo, aspecto que debe ser cumplido para que el acto sea ejecutoriado, destacándose la importancia de la notificación de manera personal.

Es interesante que dentro de la norma se establezcan diferentes formas para agotar la notificación al interesado y así poder garantizar la presencia del mismo dentro del proceso sancionatorio. De ese modo, se evidencia que el legislador se preocupó por asegurar que el posible sancionado acudiera al proceso a ejercer sus derechos fundamentales en la formación del acto administrativo.

Complementariamente a lo dispuesto inicialmente por el inciso primero del artículo 8 de la Ley 1843 del 2017, el envío de la notificación deberá contener los requisitos que señala a continuación la norma referenciada:

*Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción con ayudas tecnológicas se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito. (Ley 1843, 2017)*

En ese sentido, se anexarán todos los documentos que soporten tanto la infracción, es decir, la orden de comparendo, como las imágenes o videos que demuestren la respectiva contravención de las normas de tránsito. Es considerable el término establecido por el legislador para que el posible infractor se presente ante las autoridades correspondientes para ejercer su derecho a la defensa en vista a que once días hábiles resulta un término pertinente para materializar el derecho de contradicción. La dirección registrada ante el RUNT resulta ser fundamental dentro del proceso en vista a que será la dirección a donde se dirigirá la notificación de la orden de comparendo, por lo que se recomienda tener actualizado este ítem.

Cabe decir que el parágrafo 3 del artículo 8 de la Ley 1843 del 2017 dicta la sanción que conlleva para la persona la no actualización de los datos ante el RUNT:

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

*a) Dirección de notificación;*

*b) Número telefónico de contacto;*

*c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte. (Ley 1843, 2017).*

El objeto de esta norma es indudablemente coaccionar ante una posible sanción económica la actualización de los datos del RUNT para que las personas puedan ser correctamente notificadas en el proceso de sanción acaecido por una fotomulta. En esa medida, utilizando una frase “colegial”, la administración pública “se cura en salud” ante la obligación de los propietarios de vehículo automotor de actualizar la dirección establecida en el RUNT, sumándole así agilidad al proceso.

Y es que la correcta notificación de la fotomulta resulta ser el eje central que desarrolla estos procesos sancionatorios de manera correcta, como lo indica el artículo 7 al decir que:

*Cuando se demuestre que la orden de comparendo por infracción a las normas de tránsito detectada por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, no fue notificada o indebidamente notificada, los términos establecidos*



*para la reducción de la sanción comenzarán a correr a partir de la fecha de la notificación del comparendo. (Ley 1843, 2017).*

En ese orden de ideas, de la notificación dependerá el proceso y la respectiva sanción que se le impondrá al infractor, aspecto, que denota la trascendencia de la comunicación del acto administrativo cuando la sanción versa sobre una fotomulta.

Un aspecto relevante sobre el proceso, es que el propietario del vehículo será solidariamente responsable de las infracciones que se cometan con su bien mueble, como lo denota el parágrafo 1 del artículo 8: “El propietario del vehículo será solidariamente responsable con el conductor, previa su vinculación al proceso contravencional, a través de la notificación del comparendo en los términos previstos en el presente artículo, permitiendo que ejerza su derecho de defensa” (Ley 1843, 2017). Cabe destacar que posee los mismos derechos procesales que el infractor, hecho que revela la posibilidad de aportar pruebas y controvertir las presentadas por la autoridad administrativa y cualquier otra faceta del derecho a la defensa.

Cabe destacar que los aspectos procesales de las sanciones de las fotomultas serán proyectados igualmente conforme al Código Nacional de Tránsito y el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, Ley 1437 del 2011: “En lo que respecta a las demás actuaciones que se surten en el procedimiento administrativo sancionatorio, se regirá por las disposiciones del Código Nacional de Tránsito y en lo no regulado por esta, a lo dispuesto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo” (Ley 1843, 2017). Así las cosas, cualquier actuación administrativa en este trámite que no tenga sustento en la Ley 1383 del 2010 o en la Ley 1843 del 2017 deberá ser suplido conforme a los procedimientos contenidos en otras normas especiales o generales, como lo indica la norma ya citada.

Es importante anotar que, si bien las entidades territoriales pueden conceder el recaudo y cobro por infracciones detectadas a través de las fotomultas, lo anterior no comprende la delegación de funciones para que un ente privado adelante el proceso de sanción. Como se estableció en el artículo 6 de la Ley 1843 de 2017, solo se podrá delegar las competencias de recaudo y cobro: “Las autoridades de tránsito territorial podrán instalar y operar la infraestructura de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones dentro de su jurisdicción” (Ley 1843, 2017). De acuerdo a lo anterior, la norma indicada mantiene la competencia del desarrollo procedimental en cabeza de los entes territoriales quien deberá cumplir con los requerimientos procesales estipulados en la normativa.

Finalmente, la norma establece la caducidad como una figura a favor del investigado y en contra de la administración representada en la entidad territorial, pues, ésta tiene términos perentorios y precisos para cumplir con el desarrollo del proceso administrativo. Así, el inciso primero del artículo 11 de la Ley 1843 del 2017 decreta que:

*La acción por contravención de las normas de tránsito, caduca al año (1), contado a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a ella. En consecuencia, durante este término se deberá decidir sobre la imposición de la sanción, en tal momento se entenderá realizada efectivamente la audiencia e interrumpida la caducidad. (Ley 1843, 2017).*

De acuerdo a lo anterior, para la imposición de la sanción administrativa expresada a través de la multa, el ente territorial solo tendrá un año para decidir sobre la culpabilidad del investigado. Esta norma busca crear un marco expedito y eficaz sobre el proceso sancionatorio, pero, también un proceso garantista, pues, la caducidad es un elemento procesal a favor del presunto infractor orientada a que si ésta se materializa la administración pierde toda oportunidad de sancionar a la persona.

Este término se repite para el escenario procesal donde se interponen los recursos de reposición y apelación, como lo determina la disposición ya acotada:

*La decisión que resuelve los recursos, de ser procedentes, deberá ser expedida en un término de un (1) año contado a partir de su debida y oportuna interposición, si los recursos no se deciden en el término fijado en esta disposición, se entenderán fallados a favor del recurrente. (Ley 1843, 2017).*

Por ende, una vez interpuestos los recursos administrativos, la administración pública tiene un término perentorio de un año para resolverlos, en caso de no hacerlo durante este tiempo, se entenderá que la decisión tomada es a favor de las pretensiones del posible infractor. Sin lugar a dudas, esta norma constituye la garantía a la doble instancia, pero, en especial, la garantía de que los asuntos de los administrados sean decididos de manera expedita, de lo contrario se entenderá decididos a su favor.

Un avance normativo en materia procesal que describe la Ley 1843 del 2017 sobre las fotomultas, es el establecimiento de prerrogativas garantistas para el presunto infractor, aspecto que se observa incluso en la utilización de la figura de la revocatoria directa en estos procesos:

*La revocación directa solo podrá proceder en forma supletiva al proceso contravencional y en el evento de ser resuelta a favor de los intereses del presunto infractor sus efectos serán a futuro, iniciando la contabilización de la caducidad a partir de la notificación de la aceptación de su solicitud o su declaratoria de oficio, permitiendo al presunto infractor contar con los términos establecidos en la ley para la obtención de los descuentos establecidos en la ley o la realización de la audiencia contemplados en el Código Nacional de Tránsito. (Ley 1843, 2017).*

En efecto, la regulación adelantada por el Congreso de la República sobre las fotomultas consintió en ser una evolución considerable en materia de derechos y garantías a

favor del presunto infractor dentro del contexto del procedimiento sancionador.

Definitivamente, ajustó el procedimiento que se adelantaba por medio de las fотомultas a unos postulados que de manera directa se relaciona con los elementos nucleares del debido proceso.

Un ejemplo de lo dicho, es el artículo 12 de la Ley 1843 del 2017 que dispone para mayor facilidad del posible infractor la comparecencia virtual: “dentro de los seis meses siguientes a la vigencia de esta ley, quienes operen sistemas automáticos y semiautomáticos para detectar infracciones de tránsito, implementará igualmente mecanismos electrónicos que permitan la comparecencia a distancia del presunto infractor” (Ley 1843, 2017).

A modo de colofón, la normativa sobre las fотомultas frente al proceso que se debe adelantar para la imposición de la sanción inicialmente era escueta y no protegía los derechos de la persona procesada. No obstante, con la expedición de la Ley 1843 del 2017 se corrigieron muchas de las ambivalencias que sobre el tema había dejado pendiente el Congreso de la República. En términos precisos y cortos, el proceso en la actualidad contiene prerrogativas para el investigado que permiten limitar de manera rotunda el poder sancionador de la administración y evitar cualquier tipo de arbitrariedades que afecte los derechos del presunto infractor.

## CAPITULO II

### **Transición normativa del proceso contravencional con la entrada en vigencia de la Ley 1843 de 2017 para los comparendos por fotodetección**

Las transiciones normativas provocan una inestabilidad jurídica en las personas que son receptoras de la misma, toda vez que la incertidumbre difumina las acciones que debe adelantar el sujeto receptor de la normativa. Si bien la Ley 1843 del 2017 es una innovación legislativa, su proyección regulatoria no es exenta de los devenires confusos que contrae una nueva visión jurídica. Con esto se quiere decir, que la Ley 1843 del 2017 era una necesidad para diluir las arbitrariedades que se presentaban en el tema de las fotomultas, sin embargo, esto generó una incertidumbre jurídica, especialmente, frente al derecho al debido proceso en el proceso contravencional por infracción a las normas de tránsito aplicado con anterioridad a la expedición de la ley.

Para iniciar con el tema que interesa a este capítulo, primeramente, se debe observar el contenido del artículo 15 de la Ley 1843 de 2017, disposición que expone los efectos jurídicos de la norma: “La presente ley deroga las normas que le sean contrarias, en especial lo dispuesto en el artículo 86 de la Ley 1450 de 2011 y rige a partir de su promulgación” (Ley 1843, 2007). En ese sentido, es claro que los efectos normativos rigen hacía a futuro, a partir de la expedición de la Ley 1843 del 2017, la cual se expidió, publicó y entró en vigencia el 14 de julio de 2017.

Por tanto, el efecto jurídico que presenta la Ley 1843 del 2017 es *Ex nunc*, locución latina que en términos concretos traduce “desde ahora”, permitiendo concluir que la normativa en estudio tiene efectos hacia futuro y no de manera retroactiva. La Corte Constitucional en la Sentencia C-444 del 2011 expuso sobre este tema lo siguiente:

Entonces, cuando se fija la fecha de inicio de la vigencia de una ley se señala el momento a partir de la cual dicha normatividad empieza a surtir efectos, de la misma manera se alude al período de vigencia de una norma determinada para referirse al lapso de tiempo durante el cual ésta habrá de surtir efectos jurídicos. En términos de la Sentencia C-957 de 1999, la ley por regla general comienza a regir a partir de su promulgación, salvo que el legislador, en ejercicio de su competencia constitucional, mediante precepto expreso determine una fecha diversa a aquella, facultad igualmente predicable del legislador extraordinario. Los efectos jurídicos de los actos legislativos y de las leyes que se producen a partir de la promulgación en el Diario Oficial, dan lugar a su oponibilidad y obligatoriedad sin que por ello se afecte la validez ni la existencia de las mismas.

De acuerdo a lo anterior, la Ley 1843 de 2017 comenzaría su vigencia a partir de su promulgación, es decir, desde el día 14 de julio de 2017 fecha en la cual fue publicada en la gaceta oficial.

Así, de acuerdo con la Sentencia C-932 de 2006 “ el Legislador –y dentro de esta denominación hay que incluir también el legislador extraordinario- es el llamado a determinar el momento de iniciación de vigencia de una ley, y a pesar de contar prima facie con libertad de configuración al respecto, tal libertad encuentra un límite infranqueable en la fecha de publicación de la ley, de manera tal que si bien se puede diferir la entrada en vigencia de la ley a un momento posterior a su publicación, no se puede fijar como fecha de iniciación de la vigencia de una ley un momento anterior a la promulgación de la misma”. (Sentencia C-444, 2011).

Si bien es cierto, gran parte del caos que puede generar la transición normativa de la Ley 1843 del 2017 se resuelve en este pronunciamiento judicial, no es pertinente dejar atrás

otras normas que regulan los efectos jurídicos de las leyes y que guardan desde hace tiempo una preponderancia consolidada desde hace más de dos siglos.

En ese sentido, la Ley 153 de 1887, vigente en la actualidad, resuelve los problemas que genera la transición normativa dentro del ordenamiento colombiano desde vieja data. Así, son valiosas las apreciaciones que al respecto se realizan en el artículo 1º, 2º y 3º que se hacen mención de manera detallada a continuación.

El artículo 1 de la Ley 1843 de 2017 advierte que las incongruencias que se generen entre las leyes, especialmente, frente a la transición normativa de un código viejo a uno nuevo, se deberán observar las reglas contenidas en el artículo 2º y 3º de la presente norma.

En efecto, el artículo 2º de la Ley 153 de 1887, de manera detallada y clara indica que: “La ley posterior prevalece sobre la ley anterior. En caso de que una ley posterior sea contraria a otra anterior, y ambas preexistentes al hecho que se juzga, se aplicará la ley posterior” (Ley 153, 1887). En el caso que atañe a este trabajo, antes de la Ley 1843 del 2017, la normativa sobre el proceso sancionatorio en razón a las fotomultas se regía por normas generales y no frente a normas especiales, como sucede en la actualidad. A pesar de que ambos procesos todavía existen simultáneamente, se deberá acatar que la ley posterior es prevalente sobre la anterior.

Por otra parte, el artículo 3º de la Ley 153 de 1887, indica al respecto lo siguiente: “Estimase insubsistente una disposición legal por declaración expresa del legislador, o por incompatibilidad con disposiciones especiales posteriores, o por existir una ley nueva que regula íntegramente la materia a que la anterior disposición se refería” (Ley 153, 1887). Desde esa perspectiva, es suficientemente claro que la Ley 1843 del 2017 rige hacia futuro, a partir de su entrada en vigencia.

Sin embargo, esta anotación normativa que guía la Ley 153 de 1887 no deroga de *ipso facto* el procedimiento administrativo que existía con anterioridad a la Ley 1843 del 2017. En

consecuencia, existe una coexistencia procesal, ya que los procesos que se adelantaban bajo el marco de la Ley 1383 del 2010 deben terminarse conforme a los lineamientos establecidos en su momento, con el fin de cumplir varios principios que orientan la actividad administrativa.

La compilación de principios que a través de los años se han denotado dentro del ordenamiento jurídico colombiano mediante el positivismo y la interpretación judicial que ha encauzado nuevos principios no positivados de manera directa en la ley, permite dar un tratamiento adecuado al tema que compete a este título. La seguridad jurídica es un principio transversal en estas situaciones, pues, el ordenamiento jurídico no puede convertirse en un acto arbitrario cuando existen disposiciones normativas previas que tratan el tema y generan ciertas expectativas en los sujetos receptores.

El principio de seguridad jurídica garantiza que la transición normativa no vulnere las expectativas jurídicas frente a determinados derechos cuando nuevas normas entran a regir sobre disposiciones anteriores. Es importante recordar que este principio es de naturaleza constitucional, siendo instituido desde el preámbulo y los artículos 1, 2, 4, 5 y 6 de la Carta Magna. En efecto, la seguridad jurídica otorga certeza, por ello, desde el ámbito competencial y procesal, este principio contiene dos enfoques complementarios para salvaguardar dicho principio.

El primer enfoque del principio de seguridad en materia competencial y procesal es la estabilización de la competencia, es decir, mantener la competencia de las autoridades frente a los casos que se estaban rigiendo con anterioridad a la nueva ley. En lo que compete a este trabajo, la competencia ejercida con fundamento en la Ley 1383 del 2010, no se modifica con la entrada en vigencia de la Ley 1843 del 2017, las autoridades que venían conociendo de estos asuntos de esta última ley mantiene su competencia hasta la terminación del proceso.



Por otra parte, le otorga certeza a las partes que están inmiscuidas dentro de un proceso, ya que este deberá ser resuelto conforme a las disposiciones que regían con anterioridad y no hacía futuro. Dicho esto, el procedimiento contravencional regido mediante la ley 1383 del 2010 debe mantenerse a pesar de la entrada en rigor de la Ley 1843 del 2017, esto con el fin de mantener a las partes dentro de un contexto que conocían con anterioridad y no someterlos a sorpresas injustas.

La Corte ha explicado que la seguridad jurídica implica que “en la interpretación y aplicación del derecho es una condición necesaria de la realización de un orden justo y de la efectividad de los derechos y libertades de los ciudadanos, dado que solo a partir del cumplimiento de esa garantía podrán identificar aquello que el ordenamiento jurídico ordena, prohíbe o permite” (Sentencia SU-072, 2018). En ese sentido, y aras de garantizar la seguridad jurídica, el proceso adelantado bajo el marco de la Ley 1383 del 2010 se mantiene hasta tanto no se surtan todos los procesos que se adelantaron bajo este marco normativo.

Aunado a lo anterior, el principio de legalidad es otro parámetro orientador que refuerza la tesis aquí compartida; el principio de legalidad tiene una proyección jurídica constitucional doble, primero, porque enfoca como se debe ejecutar el derecho sancionador y segundo, porque limita las potestades otorgadas al Estado Social de Derecho. Como principio rector del poder sancionatorio, aspecto que recae en el presente trabajo, exige que toda actuación y sanción deben estar expresamente configuradas en una ley anterior la comisión de la conducta:

*Como principio rector del ejercicio del poder se entiende que no existe facultad, función o acto que puedan desarrollar los servidores públicos que no esté prescrito, definido o establecido en forma expresa, clara y precisa en la ley. Este principio exige que todos los funcionarios del Estado actúen siempre sujetándose al ordenamiento*

*jurídico que establece la Constitución y lo desarrollan las demás reglas jurídicas.*

*(Sentencia C-710, 2001).*

Así las cosas, las autoridades deben ceñirse a lo que indica el ordenamiento jurídico para la ocurrencia de los hechos y mantener estas actuaciones aun cuando existan leyes nuevas que otorguen un tratamiento legal diferencial. Este tipo de actuaciones tienen como finalidad proteger el principio de legalidad en que se inmiscuye el actor y el Estado mediante una legislación que existía con anterioridad.

Por tanto, la dinámica en una transición normativa debe guardar las proporcionalidades que establece el sistema jurídico, de ese modo, las actuaciones a futuro ante la preexistencia de dos marcos normativos garantizarán una ecuánime resolución de los casos que se debaten.

El principio de legalidad y seguridad jurídica son proposiciones normativas que orientan en divida forma la ejecución de las transiciones normativas, especialmente, porque genera prerrogativas que le dan confianza a los sujetos sobre las normas que le son aplicables, situación que soslaya cualquier incertidumbre sobre el marco normativo aplicable.

La dinámica normativa que se da en razón a los cambios sociales y culturales que surgen dentro del Estado Social de Derecho y del mismo modo con el fin de no petrificar el derecho no puede convertirse en una situación que lesione los derechos de los administrados y de las mismas autoridades públicas, porque de lo contrario, se estaría generando un desconocimiento de los principios orientadores de la actividad administrativa.

Ahora bien, para dar mayor claridad sobre la transición normativa entre la Ley 1383 del 2010 y la Ley 1843 del 2017, basta observar dos artículos que por su connotación son aplicables al presente caso. El artículo 40 de la Ley 1383 del 2010 dicta lo siguiente:

*Las leyes concernientes a la sustanciación y ritualidad de los juicios prevalecen sobre las anteriores desde el momento en que deben empezar a regir. Pero los términos*

*que hubieren empezado a correr, y las actuaciones y diligencias que ya estuvieren iniciadas, se regirán por la ley vigente al tiempo de su iniciación. (Ley 1383, 2010).*

Esta normativa que generaba claridad y permitía certeza, fue reformada con fundamento en el artículo 624 del Código General del Proceso, disposición normativa que implicó una mayor incertidumbre sobre la transición normativa:

*Las leyes concernientes a la sustanciación y ritualidad de los juicios prevalecen sobre las anteriores desde el momento en que deben empezar a regir.*

*Sin embargo, los recursos interpuestos, la práctica de pruebas decretadas, las audiencias convocadas, las diligencias iniciadas, los términos que hubieren comenzado a correr, los incidentes en curso y las notificaciones que se estén surtiendo, se regirán por las leyes vigentes cuando se interpusieron los recursos, se decretaron las pruebas, se iniciaron las audiencias o diligencias, empezaron a correr los términos, se promovieron los incidentes o comenzaron a surtir las notificaciones.*

*La competencia para tramitar el proceso se regirá por la legislación vigente en el momento de formulación de la demanda con que se promueva, salvo que la ley elimine dicha autoridad. (Ley 1562, 2014).*

Teniendo en cuenta lo detallado por la Ley 1562 del 2014 (Código General del Proceso) y que esta rige de manera subsidiaria a toda clase de proceso donde la norma no exprese disposición normativa especial, es importante decir, que se vulneran los principios de seguridad jurídica y legalidad porque busca prevalecer en materia procesal la norma posterior que la anterior.

Esto se concluye conforme a lo dictado al inciso primero, que dicta la superioridad de las leyes posteriores sobre las anteriores respecto a la ritualidad. Sin embargo, en materia competencial mantiene la prevalencia de las disposiciones anteriores siempre que se haya

tramitado la demanda o en su defecto se hiciese el acto administrativo que da inicio a la actuación.

También, limita la prevalencia de la ley posterior cuando se hayan surtido alguna de las siguientes actuaciones:

- Interposición de recursos
- Práctica de pruebas decretadas
- Audiencias convocadas
- Diligencias iniciadas
- Términos que comenzaron a correr.
- Incidentes en curso
- Notificaciones. (Ley 1564, 2012).

En estas situaciones, la ley anterior prevalecerá toda vez que se mantiene su marco normativo a fin de que se pueda evacuar estas etapas conforme a la seguridad jurídica y evitar de tal modo un caos normativo y procesal.

En conclusión, la normativa indica que la Ley 1383 del 2010 sigue vigente frente a las contravenciones que se detecten a través de las fottomultas siempre y cuando se esté dentro de alguna de las circunstancias que enmarca el artículo 624, inciso 2 de la Ley 1564 de 2012, normativa que permite mantener la competencia y la ritualidad fijada con anterioridad. Si no se cumple con ninguna de las circunstancias anteriormente descritas, la ley que regirá estos procesos, sin importar la ocurrencia de los hechos, es la Ley 1843 del 2017.

Esta confusión normativa se genera por culpa del mismo legislador, cuerpo institucional que, dentro de la normativa, es decir, Ley 1843 del 2017, no estableció un artículo que diera de manera clara la solución a la transición normativa. Por lo que se acudieron a diferentes normas para dar una orientación precisa que debe tomar la transición normativa entre la Ley 1383 del 2010 a la Ley 1843 del 2017.

## **CAPÍTULO III**

### **Dificultades específicas que puede llevar esa denominada transición normativa, respecto de los comparendos ya impuestos.**

Inquietante resulta la transición normativa cuando ésta involucra derechos tan esenciales para la persona como lo es el debido proceso. El debido proceso es una garantía constitucional que evita las arbitrariedades del Estado y encamina sus acciones conforme a derecho; cuando esta prerrogativa sufre cambios en el ámbito sancionatorio, resulta relevante, tener certeza de su nueva manifestación y la vigencia que tienen las reglas anteriores. En el caso del poder sancionatorio que se promueve en el escenario de las fотомultas, la nueva legislación implica una mirada alarmante sobre el procedimiento que se debe llevar a cabo.

Al fin y al cabo, son las autoridades públicas y los administrados, las partes interesadas en que no exista confusión en el cumplimiento del debido proceso al momento de imponer una sanción respecto de una orden de comparendo detectada por el sistema de fotodetección. Por eso, el presente capítulo, tiene como objeto discernir aquellas situaciones donde la normativa nueva y antigua se encuentran y generan un estado de zozobra en las actuaciones administrativas.

#### **Caducidad**

El primer aspecto jurídico que genera confusión en la transición normativa, es la caducidad de la sanción por fотомultas. Si bien la Ley 1383 del 2010, no expuso regla específica sobre este tema, la ausencia normativa era complementada en razón a la Ley 769 de 2002, que en su artículo 161 decía:

La acción o contravención de las normas de tránsito caduca a los seis (6) meses, contados a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a ella y se interrumpe con la celebración efectiva de la audiencia. El no cumplimiento por parte del funcionario con este término será causal de mala conducta. (Ley 769, 2002).

Con la entrada en vigencia de la Ley 1843 del 2017, este término perentorio se amplía, al establecer en el artículo 11 lo siguiente:

La acción por contravención de las normas de tránsito, caduca al año (1), contado a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a ella. En consecuencia, durante este término se deberá decidir sobre la imposición de la sanción, en tal momento se entenderá realizada efectivamente la audiencia e interrumpida la caducidad. (Ley 1843, 2017).

De acuerdo con lo anterior, la Ley 1843 del 2017, no estableció forma alguna de interpretar el cómputo de los términos para establecer la caducidad, respecto a las infracciones de tránsito impuestas con anterioridad a la expedición de la norma.

Es precisamente, esta complementación normativa la que genera un caos frente a la institución de la caducidad bajo el marco de la Ley 1843 del 2017. Para interpretar esta figura jurídica, se observan dos artículos que son aplicables para el estudio que atañe a este trabajo. El primero de estos artículos, es el 40 de la Ley 153 de 1887:

Las leyes concernientes a la sustanciación y ritualidad de los juicios prevalecen sobre las anteriores desde el momento en que deben empezar a regir. Pero los términos que hubieren empezado a correr, y las actuaciones y diligencias que ya estuvieren iniciadas, se regirán por la ley vigente al tiempo de su iniciación. (Ley 153, 1887).

Por otra parte, la Ley 1437 del 2011, en su artículo 308 enmarca la entrada en vigor de las normas contenidas en el CPACA:

El presente Código comenzará a regir el dos (2) de julio del año 2012.

Este Código sólo se aplicará a los procedimientos y las actuaciones administrativas que se inicien, así como a las demandas y procesos que se instauren con posterioridad a la entrada en vigencia.

Los procedimientos y las actuaciones administrativas, así como las demandas y procesos en curso a la vigencia de la presente ley seguirán rigiéndose y culminarán de conformidad con el régimen jurídico anterior. (Ley 1437, 2011).

De acuerdo a estas dos normas que se exponen, se causa un antagonismo normativo que no distorsiona la figura de la caducidad, aunque realmente, la disposición contenida en la Ley 153 de 1887 es aquella que da más luces para resolver la problemática, además, es la que más se asemeja a la coherencia jurisprudencial que ha sostenido las altas cortes dentro del ordenamiento, es decir, conforme al artículo 40 de la Ley 153 de 1887, es claro que los términos procesales frente al cómputo de la caducidad, se rigen frente a la ley vigente en el momento en que se inició su conteo y no frente a lo establecido en leyes posteriores.

Esta postura, permite alegar que los fotomultas que se identificaron bajo el marco de la Ley 1383 del 2010, caducan a los seis (6) meses de haberse detectado y de las cuales no se haya celebrado la debida audiencia pública que decidiera sobre la culpabilidad del presunto infractor, por parte de la administración o la entidad a la que fue delegada esta función.

Teniendo presente la postura dicha, el término de la acción de caducidad inicia cuando se inicia el proceso contravencional y no cuando se realizó la acción que generó la infracción de tránsito. Arraigando el asunto que atañe este trabajo, el término de caducidad sería de un año, si el proceso contravencional se inició en el marco de la Ley 1843 del 2017.

En cualquier caso, la caducidad deberá ser un elemento fundamental para que los administrados aleguen una falta de oportunidad de la administración para imponer la sanción que le corresponde. Por ello, se hace un llamado de advertencia, a fin de unificar a través de la jurisprudencia, el criterio sobre el cómputo de la caducidad en las fotomultas expedidas en

Colombia, aportando claridad y seguridad jurídica a los administrados y a la propia administración en el actuar que conlleva el ius puniendi del poder público.

### **Proceso de Notificación.**

Otro problema que surge en la transición normativa entre la Ley 1383 del 2010 y la Ley 1843 del 2017 concierne al proceso de notificación que se debe surtir en estos casos. Es importante recordar, que de manera inicial la normativa establecida en el artículo 135 inciso 5 dice:

*No obstante, lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia. (Ley 769, 2002)*

Por otra parte, la Ley 1843 del 2017, en su artículo 8, inciso segundo dicta lo siguiente frente a la notificación:

*El envío se hará por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del*



*vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo. (Ley 1843, 2017).*

Ahora bien, en lo concerniente al término “validación del comparendo”, en el artículo 12 de la Resolución 00718 del 22/03/ 2018 emitida por el ministerio de transporte establece lo siguiente:

“La validación del comparendo, a la que hace referencia el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, deberá realizarse, a más tardar, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la ocurrencia de la infracción.”

De esta forma, para las órdenes de comparendo emitidas con posterioridad al 22 de marzo de 2018, se deberán contabilizar en primer lugar, los días hábiles en los cuales fue validada por el agente de tránsito la evidencia captada a través medios tecnológicos, para posteriormente realizar el conteo del termino de envío a través de correo físico.

Es preciso mencionar que se ha generado una gran confusión en lo concerniente al término de envío de la orden de comparendo, puesto que en sentencia T-051-/2016 la corte manifiesta lo siguiente:

“Dentro de los tres días hábiles siguientes se debe notificar al último propietario registrado del vehículo o, de ser posible, al conductor que incurrió en la infracción”

De esta forma, el legislador dio a entender que la orden de comparendo y sus soportes debería ser notificada dentro de tres (3) días hábiles al propietario del vehículo captado, cuando la realidad es que, como se mencionó anteriormente, debe realizarse es el envío a través de una empresa de correos legalmente constituida dentro de este término.

En todo caso, es importante decir que sobre este tema la Corte Constitucional ha sido enfática en alegar que la sola remisión del correo no da por surtida la notificación de la decisión que se pretende comunicar, por cuanto lo que en realidad persigue el principio de publicidad es que los actos jurídicos que exteriorizan la función pública administrativa sean

materialmente conocidos por los ciudadanos, sin restricción alguna, premisa que no se cumple con la simple introducción de una copia del acto al correo.

Así las cosas, la administración pública, sea el régimen normativo que adopte, es decir, la Ley 1383 del 2010 o la Ley 1843 del 2017, es importante que ampare todas las medidas pertinentes conforme al ordenamiento jurídico para notificar a la persona que cometió la infracción de tránsito. En ese sentido, cabe decir que al ser la infracción de tránsito una actuación de naturaleza administrativa, es imperioso agotar todos los medios de notificación que dispone la administración para hacerlo.

En ese sentido, trascendental resulta la disposición 9 de la Ley 1843 del 2017 que expresa la complementación normativa:

*En lo que respecta a las demás actuaciones que se surten en el procedimiento administrativo sancionatorio, se regirá por las disposiciones del Código Nacional de Tránsito y en lo no regulado por esta, a lo dispuesto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. (Ley 1843, 2017).*

Finalmente y no menos importante, la comparecencia virtual es una actuación que ayuda a los intereses del debido proceso y que bajo el marco de la Ley 1383 del 2010 y la Ley 769 del 2002 no era posible o viable, en ese sentido, sostiene la normativa actual:

*Dentro de los seis meses siguientes a la vigencia de esta ley, quienes operen sistemas automáticos y semiautomáticos para detectar infracciones de tránsito, implementará igualmente mecanismos electrónicos que permitan la comparecencia a distancia del presunto infractor (Ley 1843, 2017).*

En consecuencia, mediante la Ley 1843 del 2017 el posible infractor de las normas de tránsito, podrá acudir de manera virtual al proceso sancionatorio que inicie la administración con el fin de salvaguardar el derecho de defensa y contradicción.

## **Responsabilidad Solidaria**

La responsabilidad solidaria entre el infractor y el propietario del vehículo se encuentra estipuladas en el artículo 8, párrafo 1 de la Ley 1843 de 2017:

“El propietario del vehículo será solidariamente responsable con el conductor, previa su vinculación al proceso contravencional, a través de la notificación del comparendo en los términos previstos en el presente artículo, permitiendo que ejerza su derecho de defensa.”

En este sentido, los casos más frecuentes en los que se presenta la responsabilidad solidaria entre propietario y conductor son los siguientes:

- a) El vehículo era conducido por una persona cercana al propietario.
- b) El vehículo es de servicio público.
- c) El propietario del vehículo celebró contrato de compraventa y no realizó el debido traspaso ante el RUNT.

En el primer caso, la persona que se encuentra registrada como propietaria del vehículo muchas veces no posee licencia de conducción, puesto que solo es reportada como dueña ante la base de datos del RUNT y el vehículo es conducido por algún familiar o ya sea el cónyuge o compañero permanente. Así mismo, también existe el evento en el cual simplemente presta el vehículo a una persona conocida.

En el segundo ítem, estamos frente a los carros de servicio público como lo son busetas, buses, taxis, vehículos en leasing, camiones, entre otros. De esta forma, en el evento de que alguno de estos vehículos sea captado a través del sistema de fotodetección, las empresas a las cuales se encuentran afiliados o los mismos propietarios, cuentan con contratos laborales y planillas de conducción con las cuales se puede determinar el conductor del vehículo para el momento de los hechos.

En el evento en que el propietario pueda comparecer ante audiencia pública en los términos señalados por la Ley 1843 de 2017 e identificar quien era el conductor con el

suficiente material probatorio, el funcionario competente, es decir el inspector de tránsito, podrá realizar la sustitución de la orden de comparendo y vincular en situación de conductor a la persona que cometió la infracción, notificándosele a esta de la decisión tomada dentro del proceso y los derechos que posee. Ahora bien, si no se cuenta con el suficiente material probatorio, el conductor deberá comparecer junto con el propietario en audiencia y este deberá aceptar la comisión de la infracción para poder realizar el proceso de sustitución.

Finalmente, el caso más común que se presenta al momento de notificar a los propietarios de los vehículos, es que estos manifiestan el haber vendido el automotor simplemente con una compraventa notariada y, por lo tanto, desconocen el paradero del mismo.

Analizando los eventos anteriores, se considera que el llamamiento en garantía del propietario del vehículo resulta una medida desproporcionada teniendo presente que se da durante un proceso sancionatorio, es decir, la responsabilidad es objetiva. Esta circunstancia puede ser una afrenta a los derechos fundamentales de las personas, especialmente, porque está siendo sancionado por una conducta que no cometió.

Es por esto que el día 06 de febrero de 2020, la Honorable Corte Constitucional emitió un comunicado de prensa en el cual hace alusión a que el parágrafo 1 de la Ley 1843 de 2017, fue declarado inexecutable por cuanto no se cumplían con los preceptos de culpabilidad e imputabilidad al momento de ser declarado contraventor de las normas de tránsito el propietario del vehículo captado a través del sistema de detección electrónica:

*La norma demandada adolece de ambigüedades en su redacción y, por consiguiente, genera incertidumbre en cuanto al respeto de garantías constitucionales ineludibles en el ejercicio del poder punitivo del Estado. Así, (i) aunque garantiza nominalmente el derecho a la defensa, al prever la vinculación del propietario del vehículo al procedimiento administrativo, vulnera, en realidad, dicha garantía*

*constitucional, porque omite de la defensa lo relativo a la imputabilidad y la culpabilidad, al hacer directamente responsable al propietario del vehículo, por el solo hecho de ser el titular del mismo -imputación real, mas no personal. (Sentencia C-038, 2020).*

En conclusión, son varios los aspectos procesales que sufrieron cambios con la entrada en vigor de la Ley 1843 del 2017 y que causan ciertos traumatismos jurídicos para interpretar la normativa. Los mayores problemas se observan frente a la interpretación del término de caducidad, la notificación que se debe que surtir para validar o legitimar el comparendo y finalmente la mayor incertidumbre se centra en si al propietario del vehículo captado a través del sistema de foto detección le es atribuible la imposición de la multa.

## REFLEXIONES FINALES

Con la expedición de la Ley 1383 del 2010, y su posterior aplicación dentro de los procesos contravencionales originados por medio tecnológicos para captar infracciones a las normas de tránsito, se observó que esta norma no generó impacto alguno sobre las disposiciones anteriores, especialmente, la Ley 769 de 2002. Lo anterior, porque como lo ha sostenido la jurisprudencia de manera reiterada y congruente, generó ambivalencias sobre el procedimiento administrativo que se debe adelantar. Es por ello que la transición normativa que trajo consigo la Ley 1843 del 2017 no fue preponderante respecto a la Ley 1383 del 2010 sino frente a la Ley 769 de 2002, norma que se practicó mayoritariamente en esta clase de actuaciones.

Ahora, si bien es cierto que la Ley 1843 del 2017 no generó un impacto normativo considerable sobre la Ley 1383 del 2010 en razón a que esta no proyectó mayor cambio a los establecidos en la Ley 762 del 2002, lo que sí provocó fue una confusión jurídica al no ser claro el legislador en establecer la forma en que entraba a regir la normativa frente a los procesos anteriores.

La normativa indica que la Ley 1383 del 2010 sigue vigente frente a las contravenciones que se detecten a través de las fотомultas siempre y cuando se esté dentro de alguna de las circunstancias que enmarca el artículo 624, inciso 2 de la Ley 1564 de 2012, normativa que permite mantener la competencia y la ritualidad fijada con anterioridad. Si no se cumple con ninguna de las circunstancias anteriormente descritas, la ley que regirá estos procesos, sin importar la ocurrencia de los hechos, es la Ley 1843 del 2017.

Esta confusión normativa se genera por culpa del mismo legislador, cuerpo institucional que, dentro de la normativa, es decir, Ley 1843 del 2017, no estableció un artículo que diera

de manera clara la solución a la transición normativa. Por lo que se acudieron a diferentes normas para dar una orientación precisa que debe tomar la transición normativa entre la Ley 1383 del 2010 a la Ley 1843 del 2017.

La normatividad sobre las fotomultas frente al proceso que se debe adelantar para la imposición de la sanción inicialmente era escueta y no protegía los derechos de la persona procesada. No obstante, con la expedición de la Ley 1843 del 2017 se corrigieron muchas de las ambivalencias que sobre el tema había dejado pendiente el Congreso de la República. En términos precisos y cortos, el proceso en la actualidad aun presenta muchas ambigüedades en cuanto a la responsabilidad de los propietarios en la comisión de las infracciones, cuyo proceso es determinante para la imposición de las multas correspondientes.

En ese sentido, indudablemente hay una mejora sustancial y procesal con la expedición de la Ley 1843 del 2017, sin embargo, la preexistencia de las normativas (Ley 1383 del 2012 y la Ley 769 de 2002) ha generado una confusión normativa frente a la proyección jurídica de cada ley. Este aspecto revela que las actuaciones legislativas no observaron en debida forma los principios que demanda un Estado Social de Derecho, a saber, seguridad jurídica y legalidad en los procesos sancionatorios que se adelanten.

En este orden de ideas, en la actualidad las “Fotomultas” como son llamadas popularmente, han tenido un crecimiento a lo largo del territorio colombiano, en su mayoría siendo instaladas en las grandes ciudades que ameritan la implementación de medios tecnológicos que garanticen la seguridad vial y la movilidad.

Es preciso mencionar, que si bien el Código Nacional de Transito modificado por la Ley 1383 de 2010 incorpora el uso de medios tecnológicos, es cierto que para la administración surge la necesidad de notificar o comunicar las órdenes de comparendo apoyadas en estos mecanismos, siendo este el primer obstáculo que se presenta a la hora de emitir dicho comparendo.

La capacidad de regulación y sanción que reposa en manos de la autoridad de tránsito al poner en marcha el proceso contravencional ahora con apoyo de dispositivos electrónicos, es fundamental para garantizar el derecho a la defensa y el debido proceso a los presuntos infractores de las normas de tránsito, pero este sigue siendo confuso, puesto que si bien la Ley 769 de 2002 estipula que las multas no pueden ser impuestas a persona diferente a quien cometió la sanción, la Ley 1843 de 2017 por el contrario establece formas de imponer las multas a los propietarios de los vehículos si garantizarse efectivamente su derecho a la defensa.

De esta forma, la Ley 1843 de 2017 reguló temas específicos como el término para la validación de las órdenes de comparendo y el proceso de notificación por parte de la autoridad de tránsito, así como también amplió el término de caducidad de las mismas pasando de seis (6) meses a un (1) año, garantizó la posibilidad de la comparencia a distancia de los presuntos infractores, especificó la responsabilidad de todo ciudadano de mantener actualizados los datos de notificación en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, entre otros.

Es indudable que, cae la normativa sobre el tema que se estudia, en una contradicción importante, porque la caducidad evita las arbitrariedades de las autoridades administrativas, las cuales tienen un tiempo límite para iniciar cualquier acción que afecte a los particulares. Para la suscriptora del presente trabajo, es claro que el artículo 40 de la Ley 153 de 1887, es la norma que mejor responde a las exigencias que demanda el sistema jurídico interno y da mayor seguridad jurídica.

En cualquier caso, son varios los aspectos procesales que sufrieron cambios con la entrada en vigor de la Ley 1843 del 2017 y que causan ciertos traumatismos jurídicos para interpretar la normativa.



## CONCLUSIONES

1. Actualmente, los lineamientos vigentes para el procedimiento contravencional de las ordenes de comparendo captadas a través del sistema de fotodetección, se encuentran estipulados en la Ley 1843 de 2017, la cual se complementa con las disposiciones estipuladas en la Ley 769 de 2002 “Código Nacional de Tránsito”, Ley 1437 de 2011, y la Resolución 00718 de 2018 (Derogada por la Resolución 20203040011245 de 2020 expedida por el Ministerio de Transporte). Aunque en esta normatividad se regula de manera específica el proceso contravencional, el mismo padece de ambigüedades que dificultan su aplicabilidad tanto por las autoridades de tránsito como por los ciudadanos que son objeto de este tipo de comparendos.

2. Al revisar la transición normativa entre la Ley 1383 de 2010 y la Ley 1843 de 2017, se puede concluir que pese a la entrada en vigencia de esta última para dirimir las conductas constitutivas como infracción a las normas de tránsito captadas a través del sistema de fotodetección, se hace necesario preservar la aplicación de la normatividad que antecede como lo es la Ley 1383 de 2010 para aquellos posibles contraventores que de manera previa estuvieren inmersos en un proceso contravencional o administrativo sancionatorio, bajo el entendido que la misma brindaría seguridad jurídica y garantizaría el debido proceso de los mismos.

3. Al analizar las dificultades específicas de la transición normativa, se encuentra que el legislador introdujo garantías para los posibles contraventores orientadas a materializar el principio de legalidad sobre la actuación de la autoridad de tránsito para que la misma propenda por dar un espacio al derecho a conocer de toda actuación administrativa, al

derecho de defensa y contradicción, así como la posibilidad de comparecer a través de los medios virtuales habilitados para tal efecto.

De otro lado, a la autoridad de tránsito se le traza una nueva ruta al establecer una ampliación en el término de caducidad para los procesos contravencionales que adelante en vigencia de la Ley 1843 de 2017, sin embargo, se desecha del ordenamiento jurídico la facultad de sancionar al propietario del vehículo sin que se pruebe la comisión de la infracción por parte del mismo como lo sugería la responsabilidad solidaria contenida en esta normatividad.

4. Finalmente, la transición normativa en Colombia no ha sido de manera pacífica, puesto que ha suscitado cambios importantes en la actuación de la autoridad de tránsito y el deber de instrucción que todo actor vial debe realizar sobre el ordenamiento jurídico vigente. Así mismo, en la actualidad se constituyen contrapesos que nivelan el escenario del proceso contravencional con el objetivo de esclarecer el verdadero responsable de infringir las normas de tránsito, sin tener especial atención únicamente en el propietario del vehículo, y teniendo en cuenta que las diligencias desplegadas no pueden prolongarse deliberadamente en el tiempo, pues sería susceptible de materializarse la caducidad en favor del posible contraventor.

## ANEXOS

### GLOSARIO

**Agente de Tránsito.** Todo 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 y los agentes de tránsito de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional en las vías nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios. (Resolución 718, 2018).

**Comparendo,** Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción. (Ley 769, 2002).

**Conductor.** Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo. (Ley 769, 2002).

**Detección electrónica:** Actividad relacionada con el registro de evidencia de la presunta infracción de tránsito a través de dispositivos electrónicos, en la cual no se entrega la orden de comparendo al presunto infractor, en el lugar de los hechos y de forma inmediata. (Resolución 718, 2018).

**Dispositivo de detección fija:** Equipo que opera de manera permanente o por el tiempo establecido por la autoridad de tránsito, instalado en una infraestructura fija, como, por ejemplo, señales de tránsito, postes, puentes y demás elementos de la vía. (Resolución 718, 2018).

**Dispositivo de detección móvil.** Equipo que puede trasladarse constantemente por parte de la autoridad de tránsito, no requiriendo de soportes fijos y permanentes en la vía. Se usa para detectar presuntas infracciones de tránsito en tramos de la vía. (Resolución 718, 2018).

**Fotomulta.** Es la detección electrónica de presuntas infracciones a través de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios técnicos y/o tecnológicos. (Ministerio de Transporte, 2018).

**Infracción.** Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material. (Ley 769, 2002).

**Multa.** Sanción pecuniaria. Para efectos del presente código y salvo disposición en contrario, la multa debe entenderse en salarios mínimos diarios legales vigentes. (Ley 769, 2002).

**Proceso contravencional de tránsito.** Se trata de aquella investigación originada por la comisión de un hecho contrario a la ley. En materia de tránsito se entiende como el procedimiento mediante el cual la autoridad u Organismo de Tránsito, inicia una investigación a un presunto infractor de las normas de tránsito, a efectos de establecer la responsabilidad de su violación. Este procedimiento inicia con la imposición de comparendo, para lo cual el inculpado debe comparecer dentro del término de tres días hábiles ante la autoridad de tránsito correspondiente sin que este hecho requiera una actuación administrativa adicional. Una vez practicadas las pruebas y se determine la responsabilidad del inculpado podrá ser declarado contraventor y como consecuencia se impondrá la sanción prevista en el Código Nacional de Tránsito. (Vélez, 2018).

**RUNT.** El RUNT es una plataforma que interactúa con múltiples actores. Se define como un sistema de información que permite registrar y mantener actualizada, centralizada, autorizada y validada la misma sobre los registros de automotores, conductores, licencias de tránsito, empresas de transporte público, infractores, accidentes de tránsito, seguros, remolques y semirremolques, maquinaria agrícola y de construcción autopropulsada y de personas naturales o jurídicas que prestan servicio al sector. (Resolución 5443, 2009).

**SAST.** Sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito. (Resolución 416, 2018).

**Seguridad vial.** Conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías (Decreto 2851, 2013).

**SIMIT.** Es un sistema que integra el registro de infractores a nivel nacional que impide la realización de trámites en los Organismos de Tránsito donde participe un infractor, en cualquier calidad, que no se encuentre a paz y salvo. El sistema dispone de información oportuna a nivel local y nacional para el control que ejercen las autoridades de tránsito. Es el único sistema en el país que les permite a los usuarios realizar el pago de sus multas en cualquier lugar del país, con el objeto de mejorar los ingresos de los municipios. (Simit, s.f.)

**Validación del comparendo.** Procedimiento de verificación que realiza el agente de tránsito, de la información registrada mediante los SAST, para el establecimiento de la presunta infracción y expedición de la orden de comparendo. (Resolución 718, 2018).

**Vehículo.** Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público. (Ley 769, 2002).

## INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

	<p>UNIVERSIDAD DE PAMPLONA Facultad de Artes y Humanidades Programa de Derecho</p> <p>MATRIZ DE SELECCIÓN NORMATIVA</p>			
<p><b>PROPÓSITO:</b> Analizar jurídicamente la transición normativa en Colombia para los comparendos por fotodetección a partir de la expedición de la Ley 1383 de 2010 hasta la Ley 1843 de 2017.</p> <p>A continuación, se presenta el análisis normativo dirigido a identificar en el ordenamiento jurídico los lineamientos vigentes para el proceso contravencional de los comparendos por fotodetección en Colombia a partir de la Ley 1383 de 2010 hasta la Ley 1843 de 2017.</p>				
LEY	TEMA QUE REGULA	ARTÍCULOS	LINEAMIENTO PROCESO CONTRAVENCIONAL	ANÁLISIS





UNIVERSIDAD DE PAMPLONA  
Facultad de Artes y Humanidades  
Programa de Derecho

MATRIZ DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

**PROPÓSITO:** Analizar jurídicamente la transición normativa en Colombia para los comparendos por fotodetección a partir de la expedición de la Ley 1383 de 2010 hasta la Ley 1843 de 2017.

A continuación, se presenta el análisis normativo dirigido a determinar las dificultades específicas que puede llevar esa denominada transición normativa, respecto de los comparendos ya impuestos.

**1. Identificación del documento**

Título:		Autor (es):	
Tipo de documento:		Tema que aborda:	
Fecha de publicación:	Lugar:	Publicado por:	No. de páginas:

**2. Resumen del documento**

------------------

**3. Aporte del documento a la investigación**

------------------

**4. Análisis del documento**

------------------



## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alianza Mundial para la Seguridad Vial. (2007). *Guía práctica de seguridad vial*. Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja.
- Asamblea Nacional Constituyente. *Constitución Política de Colombia de 1991*. Bogotá, D.C., Colombia: Gaceta Constitucional No. 116 de 20 de julio de 1991.
- Bermúdez Bedoya, D. A., Landeta Chanci, O. D. & Restrepo Cano, G. A. (2016). Análisis de la legalidad o ilicitud de las cámaras de fotodetección. *Trabajo de Grado*. Universidad Cooperativa de Colombia. Santiago de Cali.
- Cardona Duque, D., Martínez Mercado, Ch., & Bahena Grajales, S. F. (2015). Ámbito legal y constitucional en la aplicación de fotodetecciones en Medellín. *Trabajo de Grado*. Universidad Autónoma Latinoamericana. Medellín.
- Colombia. Ministerio de Transporte. (2018). Resolución 718 (marzo 22). Por la cual se reglamentan los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones. Obtenido de [https://www.runt.com.co/sites/default/files/normas/Resolucion\\_718\\_de\\_2018\\_MT\\_reglamenta\\_fotocomparendos.pdf](https://www.runt.com.co/sites/default/files/normas/Resolucion_718_de_2018_MT_reglamenta_fotocomparendos.pdf)
- Congreso de Colombia. (12, julio, 2012). Código General del Proceso. [Ley 1564 de 2012]. DO: 48.489. Recuperado de: [http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1564\\_2012.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1564_2012.html)
- Congreso de Colombia. (14, julio, 2017). [Ley 1843] DO: 50.294. Recuperado de: [http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1843\\_2017.html#15](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1843_2017.html#15)
- Congreso de Colombia. (16, marzo, 2010). [Ley 1383]. DO: 47.653. Recuperado de: [http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1383\\_2010.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1383_2010.html)

Congreso de Colombia. (18, enero, 2011). Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. [Ley 1437]. DO: 47.956. Recuperado de:

[http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1437\\_2011.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1437_2011.html)

Congreso de Colombia. (6, Julio, 2002) Código Nacional de Tránsito. [Ley 769]. DO: 44.932. Recuperado de:

[http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_0769\\_2002.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html)

Consejo Nacional Legislativo. (15, agosto, 1887). Por la cual se adiciona y reforma los códigos nacionales, la ley 61 de 1886 y la 57 de 1887. [Ley 153]. D.O. 7.151 y 7.152.

Recuperado de: [https://www.icbf.gov.co/cargues/avance/docs/ley\\_0153\\_1887.htm](https://www.icbf.gov.co/cargues/avance/docs/ley_0153_1887.htm)

Contreras Urrego, M. & Flórez García. M. A. (2018). El derecho a la defensa de los infractores de tránsito, frente a las fotomultas en el municipio de Los Patios (N.S.). *Trabajo de Grado*. Universidad de Santander. Cúcuta, Norte de Santander.

Corte Constitucional. Sala Cuarta de Revisión. (10, febrero, 2016) Sentencia T-051. [MP Gabriel Eduardo Mendoza Martelo].

Corte Constitucional. Sala Plena. (1, diciembre, 1999). Sentencia C-957. [M.P. Álvaro Tafur Galvis].

Corte Constitucional. Sala Plena. (1, diciembre, 2010) Sentencia C-980. [MP Gabriel Eduardo Mendoza Martelo].

Corte Constitucional. Sala Plena. (15, noviembre, 2006). Sentencia C-932. [M.P. Humberto Antonio Sierra Porto].

Corte Constitucional. Sala Plena. (25, mayo, 2011). Sentencia C-444. [M.P. Juan Carlos Henao Pérez].

Corte Constitucional. Sala Plena. (3, Julio, 2003) Sentencia C-530. [MP Eduardo Montealegre Lynett].

Corte Constitucional. Sala Plena. (5, julio, 2001). Sentencia C-710. [M.P. Jaime Córdoba Triviño].

Corte Constitucional. Sala Plena. (20, febrero, 2020). Sentencia C-038. [M.P. Alejandro Linares Cantillo].

Corte Constitucional. Sala Plena. (5, julio, 2018). Sentencia SU-072. [M.P. José Fernando Reyes Cuartas].

Haddon, WJ. (1968). A logical framework for categorizing highway safety phenomena and activity. *J Trauma* 12:193–207.

Heinrich, HW. (1931). *Industrial Accident Prevention*. Nueva York: McGraw-Hill.

Hurtado de Barrera, J. (2010). *Guía para la comprensión Holística de la ciencia*. Tercera Edición. Caracas: Fundación Sypal: Caracas.

Martínez Miguelez, M. (2007). *Ciencia y Arte en la Metodología Cualitativa*. Edit. Trillas, 2da edición, reimpresión, México.

Ministerio de Transporte. (10, noviembre, 2009). Por la cual se adopta la parametrización y el procedimiento para el registro de información al Registro Nacional Automotor del Registro Unico Nacional de Tránsito –RUNT–. [Resolución 5443]. D.O. 47.530.

Recuperado de:

[https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/resolucion\\_mintransporte\\_5443\\_2009.htm](https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/resolucion_mintransporte_5443_2009.htm)

Ministerio de Transporte. (2018). ABC de las ‘fotomultas’. Recuperado de:

<https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/5683/abc-de-las-fotomultas/>

Mora Reina, G. V. (2014). La potestad sancionadora del Estado y los procedimientos administrativos para las infracciones de tránsito detectadas por medios técnicos o tecnológicos, ejercicio constitucional o vulneratorio del debido proceso y otros derechos fundamentales. *Trabajo de Grado*. Universidad Santo Tomás, Villavicencio.

- Nazif, J. (2011). *Guía práctica para el diseño e implementación de políticas de seguridad vial integrales, considerando el rol de la infraestructura*. Santiago de Chile: Naciones Unidas-CEPAL
- Ontaneda Sandoval, M. C. (2017). Inconstitucionalidad en el Principio de Proporcionalidad por el Sistema de Fotorradars y Fotomultas en La Ciudad de Loja. *Trabajo de Grado*. Universidad Nacional de Loja. Ecuador.
- Pico Merchán, M., & González Pérez, R., & Noreña Aristizábal, O. (2011). Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde la política pública. *Revista Hacia la Promoción de la Salud*, 16 (2), 190-204.
- Raouf A. (2007). *Teoría de las causas de los accidentes*. Obtenido de: <https://prevencion.wordpress.com/2007/12/14/teoria-de-las-causas-de-los-accidentes/>
- Rincón Echeverry, D. A. (2016). *Diagnóstico de seguridad vial y propuesta de elaboración del plan estratégico de seguridad vial (PESV) para la empresa Su moto del Otún S.A.* Universidad EAFIT. Obtenido de [https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/11517/DiegoAlejandro\\_Rinc%C3%B3nEcheverry\\_2016.pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/11517/DiegoAlejandro_Rinc%C3%B3nEcheverry_2016.pdf?sequence=2&isAllowed=y)
- Robayo Torres, M. A. & Vásquez García, D. M. (2016). Estudio de viabilidad técnica y económica para la implementación de un sistema de detección electrónica de infracciones en la ciudad de Bogotá. Trabajo de Grado. Universidad Distrital Francisco José de Caldas. Bogotá, D.C.
- Saari, J. (1992). Successful implementation of occupational health and safety programs in manufacturing for the 1990s. *J Hum Factors Manufac* 2:55–66
- Simit. (s.f.). ¿Qué es el SIMIT? Recuperado de: <https://www.simit.org.co/acerca-del-simit>

- Taborda, A. M. (2016). Foto-comparendos: un análisis de su constitucionalidad, legalidad y legitimidad en el derecho colombiano. Trabajo de Grado. Universidad Católica de Colombia. Facultad de Derecho. Bogotá, Colombia
- Vélez Velásquez, I. D. (2014). Aplicación de las garantías constitucionales y legales en el proceso contravencional de tránsito por comparendos electrónicos en la ciudad de Medellín. *Trabajo de Grado*. Medellín, Antioquía.
- Vélez, V. (2018). ¿Conoces qué es el proceso contravencional? Consorcio Tránsito Palmira. Cali, Valle.