

**LOS SISTEMAS DE FOTO-DETECCIÓN DE INFRACCIONES AL
TRÁNSITO: UN MECANISMO EFECTIVO DE CONTROL Y PREVENCIÓN
O UNA FUENTE DE INGRESO PARA SUS OPERADORES.**

SERGIO ANDRÉS CARO USCATEGUI

UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE CUNDINAMARCA

FACULTAD DE DERECHO

Bogotá D.C. Noviembre de 2019

**LOS SISTEMAS DE FOTO-DETECCIÓN DE INFRACCIONES AL
TRÁNSITO: UN MECANISMO EFECTIVO DE CONTROL Y PREVENCIÓN
O UNA FUENTE DE INGRESO PARA SUS OPERADORES.**

MONOGRAFIA JURIDICA

Autor

SERGIO ANDRÉS CARO USCATEGUI

Asesor Temático Doctor Over Humberto Serrano Suárez

Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca

Facultad de Derecho

2019

NOTA DE ACEPTACIÓN

Asesor

Over Humberto Serrano Suárez

Jurado 1

Jurado 2

Noviembre de 2019

Agradecimientos

A mi familia por ser mi todo, y por la espera.

A la facultad de Derecho por ser mi escuela.

A los docentes y directivos por su paciencia y aliento.

Sergio

Las opiniones expresadas en el presente documento son de responsabilidad exclusiva del autor y no comprometen de ninguna forma a la Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca y/o a su Facultad de Derecho

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN	8
INTRODUCCIÓN.....	11
UBICACIÓN DEL PROBLEMA.....	14
Descripción del problema	15
Objetivos.....	18
Formulación de Hipótesis.	18
Marco metodológico.....	19
CAPÍTULO I	24
1. NORMATIVIDAD PARA LA COMPRESIÓN DEL PROBLEMA	24
1.1. Marco Jurídico	24
1.1.1. Constitucional.....	24
1.1.2. Normativo.....	25
1.2. Otras consideraciones frente a la visión y estudio de los fotocomparendos.	31
1.2.1. Sistema de Puntos como alternativa de seguridad vial	31
1.3. Análisis jurisprudencia Corte Constitucional de Colombia.....	37
1.4. Análisis jurisprudencia Consejo de Estado.	43
CAPÍTULO II	45
2. INSTITUCIONES COMPETENTES A NIVEL NACIONAL DE CONTROL Y POLÍTICA PÚBLICA EN TORNO LA PREVENCIÓN, CONTROL Y SANCION DE INFRACCIONES Y VISIÓN SOCIAL	45
2.3. Institucional	45
2.3.1. Control Social y legal frente a la actividad de conducción.....	49
CAPÍTULO III	52
3. DEFINICIONES NECESARIAS EN EL MARCO DE LAS INFRACCIONES AL TRANSITO, SU CONTROL Y DESTINACION DE RECURSOS.	52
3.1 Codificación de infracciones detectadas mediante los sistemas foto detención. ..	56
3.2 Destinación de los recursos por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito.....	59

3.3	Naturaleza contravencional de los sistemas tecnológicos de detección electrónica .	61
3.4	Análisis del fundamento normativo de la transición y manejo de los sistemas de foto-detección de infracciones en los esquemas de operación.	67
3.5	Regulación de la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones.	73
CAPÍTULO IV		75
4	ESTADÍSTICA INSTITUCIONAL E INFORMACIÓN OFICIAL DE FOTO COMPARENDOS Y DERECHO COMPARADO PARA ESTABLECECER MECANISMOS DE SANCIÓN Y CONTROL	75
4.2	Estados Unidos de América	80
4.3	Perú	81
4.4	Europa	82
4.4.1	Francia	82
4.4.2	Alemania.....	83
4.4.3	Portugal	83
4.4.4	España	83
4.5	Colombia.....	84
CONCLUSIONES.....		86
ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN SOCIO JURÍDICA.....		89
TABLAS Y FIGURAS		142
BIBLIOGRAFIA.....		143

RESUMEN

El presente documento analiza los sistemas de foto detección de infracciones al tránsito como instrumento técnico de apoyo que facilita los procesos de imposición de comparendos, en él se pueden considerar como funcionan los elementos de carácter técnico operativo de avanzada tecnología, implantados con el objeto de brindar apoyo a las autoridades encargadas del ordenamiento del tránsito en el país.

Para entender el fenómeno de la foto detección de infracciones al tránsito en Colombia es necesario hacer una revisión tenue de su implantación, para así entender su expansión en el marco de un corto desarrollo normativo.

Se pone de presente que las ayudas tecnológicas frente al tránsito en Colombia se introdujeron con la Ley 729 de 2002, Código Nacional de Tránsito, que da la facultad de implementar equipos tecnológicos para la aprobación de posibles infracciones que puedan surgir con ocasión de la actividad de conducir un vehículo, y se consolidaron con la entrada en vigencia del artículo 86 de la Ley 1450 de 2011 (Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014), no obstante estas ayudas tecnológicas se han prestado por medio de un operador privado ya que en la mayoría de casos, los organismos de tránsito no cuentan con la capacidad institucional y de infraestructura para ponerlos en funcionamiento y operarlos directamente.

Considerando lo anterior, lo que ocupa especial interés es el esquema o la manera de implantar las ayudas tecnológicas enmarcadas en sistemas de foto detección de infracciones al tránsito, su operación y el impacto económico que resulta para los presuntos infractores de la norma, pues en la operación propiamente dicha, se están regulando situaciones que escapan a la órbita de la competencia de las autoridades administrativas locales, todo en concordancia con los términos de la legal aplicación de la norma .

Finalmente es de advertir que escapa del objeto de análisis el abordaje de la constitucionalidad, la legalidad y la legitimidad de la imposición de la foto detección de infracciones o el examen jurídico de la notificación de los mismos en el marco de la garantía de los derechos fundamentales. Pues sobre estos tópicos existen ya amplios pronunciamientos jurisprudenciales que han decantado este asunto.

PALABRAS CLAVE, Sistemas de foto detección, infracciones al tránsito, control, prevención, fuentes de ingresos, operadores.

ABSTRACT

This document analyzes the photo detection systems of traffic violations as a technical support instrument that facilitates the processes of imposition of appeals, it can be considered how the operating technical elements of advanced technology, implemented in order to provide support to the authorities in charge of traffic management in the country.

To understand the phenomenon of photo detection of traffic violations in Colombia, it is necessary to make a tenuous review of its implementation, in order to understand its expansion within the framework of a short regulatory development.

It is clear that technological aids against traffic in Colombia were introduced with Law 729 of 2002, National Traffic Code, which gives the power to implement technological equipment for the approval of possible infractions that may arise during the activity of drive a vehicle, and were consolidated with the entry into force of article 86 of Law 1450 of 2011 (National Development Plan 2011-2014), however these technological aids have been provided through a private operator since in most of cases, transit agencies do not have the institutional and infrastructure capacity to put them into operation and operate them directly.

Considering the above, what occupies special interest is the scheme or the way to implement the technological aids framed in photo detection systems of traffic violations, their operation and the economic impact that results for the alleged violators of the norm, since in the The transaction itself is regulating situations that are beyond the competence of local administrative authorities, all in accordance with the terms of the legal application of the standard.

Finally, it should be noted that the approach to the constitutionality, legality and legitimacy of the imposition of the photo detection of infringements or the legal examination of their notification within the framework of the guarantee of fundamental rights escapes the object of analysis. Well, on these topics there are already broad jurisprudential pronouncements that have opted for this issue.

KEYWORDS: photo-detection systems, traffic infractions, control, prevention, sources of income, operators.

INTRODUCCIÓN

Los sistemas de foto detección de infracciones al tránsito se pueden considerar como elementos de carácter técnico operativo de avanzada tecnología, implantados con el objeto de brindar apoyo a las autoridades encargadas del ordenamiento del tránsito en el país.

Para entender el fenómeno de la foto detección de infracciones al tránsito en Colombia es necesario hacer una revisión de su implantación, para así entender su expansión y desarrollo normativo.

Pues bien, según la revisión normativa y noticiosa se pudo establecer que en la primera ciudad de implantación de estos sistemas fue la ciudad de Medellín en el año 2012 y desde ahí se implementó en otros municipios cercanos, a partir de esa fecha se convertiría en una forma alternativa de registro y medios de prueba, ya que son más efectivos estos que aquellas identificaciones de infracciones en presencia del actor vial que la comete, de donde se deriva la imposición de órdenes de comparendos realizados de forma manual “papel” siendo estos los más usados regularmente por las autoridades de tránsito.

La figura de la foto detección de infracciones se extendió por las principales capitales del país, la utilización de estos sistemas se encuentra enmarcada en la legalidad de su aplicación según las disposiciones del Código Nacional de Tránsito.

Se pueden identificar diferentes elementos de política pública en materia de seguridad vial que a nivel local se utilizan para incorporar en los estudios previos o pliegos de condiciones las justificaciones de su implantación.

Adicionalmente, se pueden justificar en que el desarrollo del proceso mediante el trabajo humano de las autoridades de tránsito es considerablemente más sensible de presentar algunas desviaciones en sus

acciones de implantación dado que existen faltas de oportunidad en la inmediatez del actor infractor (la autoridad) y en consecuencia hay mayor crédito a raíz de los hechos, conductas o situaciones registradas mediante estos sistemas de foto detección.

De otro lado, se evitan los presuntos “actos de corrupción” al no tener de por medio a las autoridades de tránsito adoptando criterios subjetivos en la interpretación de la norma de tránsito, situación que no ocurre con el uso de estos sistemas, es decir, que aquí se privilegia el objetivo material que en ultimas es el registro de información captada mediante el sistema de foto detección.

En efecto, de la utilización de los sistemas automáticos de control referidos entra al escenario un elemento decisivo en la ubicación del problema de investigación aquí abordado, toda vez que desde el año 2012 diferentes administraciones distritales y municipales han autorizado la ubicación, montaje, puesta en marcha y operación de los sistemas de foto detección de infracciones de tránsito.

Se privilegia toda esta infraestructura utilizando para ello esquemas de colaboración como las asociaciones público privados APP, entendiendo la primera en una definición sencilla como esquema de ejecución de cualquier tipo de proyecto de inversión en donde el sector público y el sector privado trabajan conjuntamente y alinean sus objetivos, en el marco de un contrato a largo plazo entre un socio privado y una agencia del gobierno.

De otro lado, se tiene el mecanismo de las concesiones la cual a la luz del Estatuto General de Contratación Pública se considera como un típico contrato estatal con el objeto de otorgar a un concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de servicio por cuenta y riesgo del concesionario

y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración o contraprestación .

Pues bien, es en la posibilidad legal de entregar en concesión a particulares el recaudo, administración, liquidación y distribución de multas derivadas de la imposición de foto detección de infracciones donde se erige de ahora en adelante la situación problemática, ya que al ceder en manos de particulares la operación de todo el sistema se emerge una discusión de carácter financiero pues el objeto de recaudo depende en gran medida de la efectiva imposición de las multas vía comparendos electrónicos que surgen dentro del marco del sistema adjudicado en concesión.

Lo descrito en precedencia al parecer ocasiona un deterioro social en contravía del objeto de la seguridad vial y el control social pretendido, esto a la luz de las constantes, marcadas, recurrentes quejas y reclamaciones de los actores viales.

El presente escrito tiene como finalidad realizar una aproximación jurídica referente al sistema de foto detección para lo cual, es necesario comprender el funcionamiento del mecanismo operación con la intención de analizar si los ingresos que se obtienen en su explotación (multas), se encuentran determinados por los factores de aplicación de la norma o a aquellos que responden a la discrecionalidad del operador, autoridad o el organismo de tránsito en la determinación de elementos integrales para la captación de la infracción.

Como consecuencia del desarrollo del presente documento, se evidenciará el funcionamiento del sistema, así como el desarrollo normativo o de regulación empleado por las autoridades locales y distritales.

Finalmente es a lugar destacar que escapa del objeto de análisis el abordaje de la constitucionalidad, la legalidad y la legitimidad de la imposición de foto detección de infracciones o el análisis del procedimiento

de la notificación de los mismos en el marco de la garantía de los derechos fundamentales. Pues sobre estos tópicos existen ya amplios pronunciamientos jurisprudenciales que han decantado este asunto.

UBICACIÓN DEL PROBLEMA

Los sistemas inteligentes de foto detección de infracciones al tránsito , mal llamadas *foto multas*, son producto de un sistema ampliamente utilizado para captar las infracciones de tránsito, inició como un instrumento de seguridad con un componente técnico de filmación de imágenes que contenían información en tiempo real de la hora y fecha de ciertos acontecimientos y de tal manera se podía llegar a establecer con un grado de certeza las situaciones allí representadas que se alojan en los sistemas de memoria inherentes al equipo utilizado para la grabación y transmisión de los datos.

Ahora los sistemas de foto detección de infracciones tienen la capacidad de detectar por sí mismos que un conductor que conduce determinado vehículo ha violado una norma de tránsito y que dicho vehículo infractor quede registrado en una imagen, como prueba irrefutable de la infracción, estos sistemas generalmente son operados por entes privados bajo el esquema de concesión.

Pues bien, es en la posibilidad legal de entregar en concesión a particulares el recaudo, administración, liquidación y distribución de multas derivadas de la imposición de foto comparendos, en donde está el interrogante, ya que al ceder en manos de particulares la operación de todo el sistema se emerge una discusión de carácter financiero pues el objeto de recaudo depende en gran medida de la efectiva imposición de las multas vía comparendos electrónicos que surgen dentro del marco del sistema adjudicado en concesión.

Descripción del problema

Síntomas

Si bien los sistemas de foto detección de infracciones se pueden utilizar como mecanismo de apoyo a las autoridades de tránsito, estos deben contar con una regulación clara para su operación y asignación de competencias institucionales, toda vez que las foto multas son una herramienta que sirve como prueba para iniciar un proceso sancionatorio, no obstante ha suscitado una gran cantidad de controversias, porque su implantación y criterios técnicos de aplicación de la norma se cree violatoria de derechos fundamentales y debido proceso.

Causas

Existen falencias y vacíos técnico-normativo en el proceso de instalación del sistema de foto multas, el mismo no corresponde a una política pública de prevención de accidentalidad o mejoramiento de la movilidad sino a un mero interés económico de la administración.

Por las evidencias materializadas en las diferentes quejas y reclamaciones de la ciudadanía en general, así como la suficiente circulación en los medios de comunicación, la implementación del sistema de foto multas a cargo de las autoridades de tránsito en la mayoría de entidades territoriales se hizo sin estudios técnicos que justificaran su puesta en funcionamiento.

Aspectos críticos del problema

La implementación del sistema de foto multas como estrategia de control de movilidad ha venido adoptándose en entes territoriales, en los cuales se han presentado denuncias por las presuntas irregularidades dadas sobre:

- El proceso de adjudicación
- La reducción indiscriminada de las velocidades vehiculares

- La imposición de multas sin el procedimiento sancionatorio previo
- La implementación de foto detección sin señalización de las mismas
- La movilización de las fotos detecciones sin justificación alguna y sin señalización de las mismas
- Las cortas distancias entre foto detecciones, entre otras irregularidades

Formulación del problema

¿Cuáles son las razones socio jurídicas que justifican la implantación de los sistemas de foto-detección de infracciones al tránsito operados por particulares en esquema de concesión o por parte de las entidades territoriales durante los últimos cinco años?

Justificación

Este espacio delimitado de tiempo se justifica por cuanto es desde la entrada en vigencia del Plan Nacional de Desarrollo Ley 1450 de 2011, que se realizaron los primeros avances de la temática expuesta en materia de apoyos tecnológicos para la imposición de foto comparendos pero de manera especial su evolución respecto a la aplicación de lo previsto en el artículo 86 de la citada ley “Detección de infracciones de tránsito por medios tecnológicos.” se vio más desarrollada a partir de la culminación de la vigencia de este PND.

De otro lado, es pertinente indicar que se toman cinco años de referencia en la delimitación de abordaje del problema toda vez que en estos se han desarrollado e introducido en el ordenamiento jurídico importantes reformas en materia de regulación y determinación de competencias institucionales para la adecuada gestión del tránsito o movilidad, sus factores inherentes y asociados, y en especial de los sistemas automáticos y semiautomáticos tecnológicos de foto detección de infracciones. Así mismo durante el periodo de tiempo señalado se sustenta la información estadística

que se tendrá de base para realizar los análisis propuestos.

La figura de la foto detección de infracciones al tránsito comenzó su aparición en el año 2012 en la ciudad de Medellín, pero rápidamente se extendió por las principales capitales del país, la utilización de estos sistemas encuentra enmarcada en la legalidad de su aplicación según las disposiciones del Código Nacional de Tránsito.

Se pueden identificar diferentes elementos de política pública en materia de seguridad vial que a nivel local se utilizan para incorporar en los estudios previos o pliegos de condiciones las ventajas o beneficios de su implantación.

No obstante, a lo anteriormente descrito, la realidad social o el impacto social que ha derivado de la imposición de foto multas o foto comparendo se ha vuelto un hecho noticioso desde el mismo tiempo de su implementación dadas las condiciones en que el presunto infractor de la norma de tránsito se notifica de tal situación y lo que es más alarmante al conocer la tipología de la falta endilgada en el marco del Código Nacional de Tránsito.

Esto porque según las quejas y denuncias múltiples por parte de los ciudadanos se han establecido por las autoridades locales con vulneración o extralimitación de sus competencias.

Por lo expuesto, el presente trabajo es pertinente en el análisis de la situación que aqueja a los ciudadanos respecto de la falta de claridad en la imposición de los foto detección de infracciones así como sostiene un análisis de la pertinencia en la asignación de funciones de autoridad de tránsito a los operadores privados, toda vez que se pretende comprender los elementos jurídicos del negocio vía concesión, entendiendo que existe una búsqueda de beneficios económicos derivada de la imposición de foto comparendos.

Objetivos

General

Analizar las razones socio jurídicas que justifican la implementación de los sistemas de foto-detección de infracciones de tránsito a partir del ejercicio de una revisión normativa y fuentes de información institucionales que permita evidenciar si este sistema es un mecanismo de control y prevención o una fuente de ingresos para sus operadores.

Específicos

- Indagar los antecedentes generales y el fundamento normativo de la transición y manejo de los sistemas tecnológicos de foto-detección de infracciones al tránsito en virtud de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, en el contexto de su operación.
- Estudiar las competencias institucionales en materia de prevención y control de prevención de la accidentalidad vial y su incidencia directa con la imposición de comparendos mediante el sistema de foto detección.
- Comparar los sistemas de sanción respecto de la contravención a los regímenes aplicables en la normatividad que regula el libre tránsito y movilidad, en un contexto de derecho comparado.

Formulación de Hipótesis.

La implantación de los sistemas de foto-detección de infracciones de tránsito son una *novísima* fuente de ingresos para sus operadores, al margen de la búsqueda de la prevención y control por una seguridad vial.

Pues bien, es en la posibilidad legal de entregar en concesión a particulares la operación y administración de multas derivadas de la imposición de foto detección de infracciones donde se erige de ahora en adelante la situación problemática, ya que al ceder en manos de particulares la operación de todo el sistema se emerge una discusión de carácter financiero

pues el objeto de recaudo depende en gran medida de la efectiva imposición de las multas vía comparendos electrónicos que surgen dentro del marco del sistema adjudicado en concesión.

Marco metodológico

En este capítulo se desarrolla la metodología que permitió hacer esta investigación y en él se presentan aspectos como el paradigma, el método, la forma, el tipo de investigación y la técnica que fueron utilizados para realizarla.

Con base en lo anteriormente expuesto la Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca establece como una de sus líneas de investigación “Derecho, Sociedad y Cultura en la Formación Jurídica la cual se tomó como línea orientadora de esta investigación.

Paradigma

La metodología para este proyecto investigativo es de tipo cualitativo, ya que lo que se quiere es describir las cualidades del problema e interactuar con el objeto de estudio, arrojando como resultado un trabajo documental y descriptivo que abre paso a cumplir con los objetivos planteados.

Para Sepúlveda y Solano (2008) este procedimiento metodológico utiliza palabras, textos, discursos, dibujos, gráficos e imágenes para construir un conocimiento de la realidad social, adoptar una actitud abierta al aprendizaje, detectar los procedimientos que exige cada momento, presentar una visión detallada, centrarse en el individuo y comprender las circunstancias del entorno.

Está guiada por los planteamientos de la investigación cualitativa observando los fenómenos que se presentan, ante la ausencia de una norma que regule la situación examinada; se busca fundamentar la teoría de llegada a partir de datos empíricos entrecruzados con planteamientos doctrinales,

legales y jurisprudenciales que permite vislumbrar una problemática jurídica y social.

Método

Expuesto el problema de estudio e instaurados los objetivos tanto generales como específicos, se establece utilizar el método deductivo para esta investigación. La deducción va de lo general a lo particular. Este parte los datos generales aceptados como valederos, para deducir por medio del razonamiento lógico, varias suposiciones, es decir; parte de verdades preliminarmente establecidas como compendios generales para luego aplicarlo a casos individuales y comprobar así su validez. Se usa este método para constituir una trayectoria que ayuda a determinar si las premisas de partida son hipótesis contrastables.

Forma de Investigación

Esta investigación es de carácter teórico - jurídico partiendo de una problemática surgida en la ley y reflejada en su ámbito de aplicación, se busca plantear una solución que impacte favorablemente a la población objeto de estudio, así como al ordenamiento jurídico.

Tipo de investigación

Investigación exploratoria- descriptiva. El objetivo de este tipo de investigación según Sepúlveda y Solano (2008): "...consiste en llegar a conocer las situaciones, costumbres y actitudes predominantes a través de la representación exacta de las actividades, objetos, procesos y personas. No se limita a la recolección de datos, sino a la predicción e identificación de las relaciones que existen entre dos o más variables" (p. 71).

Esto ha llevado a buscar una interpretación de la información que se sistematizó para tener así una información delimitada, ya que se hace una individualización del problema objeto de estudio.

Abarca así mismo el tipo exploratorio debido a la falta de información e investigaciones que frente al tema se han realizado. Morales la ha definido como: “La que se realiza cuando se quiere obtener más información sobre un objeto de estudio o problema que no se conoce bien. El objetivo es conocer mejor el problema para decidir qué hacer y realizar investigaciones más específicas posteriormente”. Se proporciona entonces la formulación de la hipótesis sobre un tema a explorar sirviendo de apoyo a la investigación descriptiva.

Es descriptiva propositiva por relatar analíticamente un conjunto de hechos sociales y jurídicos que estructuran el problema de investigación. El enfoque de la presente investigación se orienta a establecer una relación con lo cualitativo y lo cuantitativo, razón por la cual partiendo del análisis normativo y social que se desarrolla a partir de la identificación del problema se encauza la presente investigación bajo un carácter Socio-Jurídico que se sustenta en conceptos principalmente legales.

El carácter descriptivo de la presente investigación permite analizar las situaciones que se desarrollan en torno al marco jurídico colombiano que regula, por un lado, el régimen de los concesionarios y app con la explotación del negocio de la puesta en marcha de los sistemas de foto detección de infracciones.

Técnica

Como consecuencia del aspecto descriptivo del presente documento el análisis documental resulta fundamental ya que la fuente principal es la información contenida en textos, revistas, periódicos, jurisprudencia y páginas web como instrumentos de recolección de datos.

La información extraída de medios electrónicos, en este caso, no es recolectada de las personas por medio de encuestas, ni las estadísticas son realizadas por el autor sino que son datos recolectados a través de trabajos

escritos, gráficos y estadísticas institucionales.

Descripción e interpretación de la información

Como ya se dijo la búsqueda de información se traslada principalmente a Internet, donde se encuentra abundante información sobre los temas de movilidad y seguridad, que son resaltados y alrededor de esos temas se encuentran cantidades de artículos noticiosos de prensa, casos de éxito y casos que requieren intervención.

Entre la información encontrada hay abundante información sobre quejas, reclamos y denuncias acerca de la imposición de comparendos mediante los sistemas de foto detección de infracciones al tránsito de diferentes zonas del país.

La información que sustenta el presente trabajo es producto de la investigación de recursos electrónicos en las bibliotecas virtuales y repositorios institucionales de diferentes universidades y datos abiertos de entidades públicas.

De igual forma se encuentra un amplio soporte jurídico que parte del análisis de normas constitucionales, legales y jurisprudenciales.

Una vez se establecieron los objetivos generales del escrito que se desarrolla, se orientó la recolección de información que permitiera el desarrollo de los acápites propuestos, encontrando un amplio desarrollo legal referente a los sistemas de foto detección de infracciones.

De igual forma se tiene en cuenta documentación desarrollada por la alcaldía de Medellín, en materia de seguridad vial, que permiten confrontar y corroborar los documentos que recaen sobre la misma materia.

Por último, con respecto a la interpretación de la información es importante resaltar que se orientó a la extracción literal de la norma, y su reproducción en el caso concreto y aplicable, es decir, que se tomaron

elementos centrales de esta para soportar las afirmaciones que se presentan en el texto.

CAPÍTULO I

1. NORMATIVIDAD PARA LA COMPRESIÓN DEL PROBLEMA

Los marcos de referencia del presente documento han sido concebidos considerando para ello los aspectos jurídicos, normativos, jurisprudenciales e institucionales en materia de tránsito y la asignación de competencias a los entes territoriales respecto de la conformación de los cuerpos operativos de tránsito para desarrollar las actividades inherentes y asociadas al control y prevención en materia de seguridad vial.

1.1. Marco Jurídico

El marco jurídico que compone el actual Sistema de foto detección de infracciones parte de la entrada en vigencia del Código Nacional de Tránsito, que da la facultad de implementar equipos tecnológicos para la aprobación de posibles infracciones que puedan surgir con ocasión de la actividad de conducir un vehículo.

La legislación vigente en Colombia para los temas de tránsito y transporte es esta norma la cual es un compendio de reglas, leyes y normatividades generales que definen el marco legal para todas las actividades relacionadas directamente con el transporte y el tránsito en el país.

1.1.1. Constitucional

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política:

Todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

El Artículo 24 constitucional posee una triple dimensión al consagrar tres derechos diferentes de proyección y aplicación diferente (i) el derecho de residencia, (ii) el derecho a la movilidad externa, y (iii) el derecho a la

movilidad interna.

Por su parte el artículo 29 de la Carta Constitucional que trata del debido proceso – expone:

El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas. Nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio. En materia penal, la ley permisiva o favorable, aun cuando sea posterior, se aplicará de preferencia a la restrictiva o desfavorable. Toda persona se presume inocente mientras no se la haya declarado judicialmente culpable. Quien sea sindicado tiene derecho a la defensa y a la asistencia de un abogado escogido por él, o de oficio, durante la investigación y el juzgamiento; a un debido proceso público sin dilaciones injustificadas; a presentar pruebas y a controvertir las que se alleguen en su contra; a impugnar la sentencia condenatoria, y a no ser juzgado dos veces por el mismo hecho. Es nula, de pleno derecho, la prueba obtenida con violación del debido proceso.

Artículos relevantes en lo que concierne al presente documento pues ampara lo respectivo a la circulación de los ciudadanos y el debido proceso que en muchas ocasiones vulnera la autoridad administrativa en este tipo de casos.

1.1.2. Normativo

Ley 105 de 1993 en donde se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se encuentra así mismo la reglamentación sobre la planeación en el sector transporte; aquí se señala que le corresponde al Estado la planeación, control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, y que la seguridad de las personas constituye una prioridad del sistema y del sector transporte.

La Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito en donde se definen algunas normas de comportamiento en las vías, condiciones de las señales de tránsito, registro de los vehículos, pólizas de seguro y sanciones por incumplimiento.

El Código de Tránsito de Colombia entró en vigencia desde el 8 de noviembre de 2002 y está dividido en cuatro secciones principales, cada una con sus respectivos capítulos, como se muestra a continuación:

Disposiciones generales: se presenta el marco legal en el que se apoya el Código de Tránsito de Colombia y las autoridades que estarán a cargo de velar por su cumplimiento. En este capítulo se resaltan los principios en los que se basa el código, las autoridades que garantizan el cumplimiento de las normas establecidas y las disposiciones generales del registro de información.

Régimen nacional de tránsito: esta sección trata las condiciones bajo las cuales una persona o vehículo será habilitado para transitar por las vías del país, el registro de los conductores y el registro de los vehículos. Además, resalta los aspectos de seguros de accidentes y fallas mecánicas de los vehículos. Los capítulos de la sección incluyen reglamentaciones para los centros de enseñanza, para las licencias de conducción, para las placas y hasta para las revisiones técnico-mecánicas que hoy se deben hacer anualmente a todos los vehículos que circulan por el territorio nacional.

Normas de comportamiento: aquí se define la manera apropiada como se deben comportar las personas y los vehículos al circular por las calles y el comportamiento respecto a eventualidades en las vías. Esta sección entonces contempla desde los peatones, los ciclistas y motociclistas hasta cómo debe ser el tránsito de otros vehículos incluyendo cuestiones tales como los límites de velocidad permitidos y los lineamientos para las señales de tránsito.

Sanciones y procedimientos: esta sección presenta los diferentes tipos de sanciones que se pueden aplicar a las personas por infringir las normas y leyes de tránsito, las autoridades que las pueden aplicar y los procedimientos que se deben seguir para cada sanción.

Ley 1383 del 16 de marzo de 2010 en donde se reforma la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito. Esta ley define en entre otras disposiciones que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

- El Ministro de Transporte,
- Los Gobernadores y los Alcaldes,
- Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital,
- La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte,
- Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial,
- La Superintendencia General de Puertos y Transporte,
- Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el párrafo 5° de este artículo,
- Los Agentes de Tránsito y Transporte.

Ley 1702 de 2013 dispone de la Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial como la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.

Le otorga las siguientes funciones: 1. De planificación, 2. De regulación, 3. De información, 4. De control, 5. Campañas de concientización y educación, 6. Infraestructura, 7. Coordinación y consulta, 8. Consultivas, 9. Otras, Organización y Estructura de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Ley 1450 de 2011 denominada “Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014 “Prosperidad para todos”, en el artículo 84 definió los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) como un conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas y de telecomunicaciones que recolectan, almacenan, procesan y distribuyen información, que se deben diseñar para mejorar la operación, la gestión y la seguridad del transporte y el tránsito, así mismo en su artículo 86 contempla la detección de infracciones de tránsito por medios tecnológicos, como una medida para el avance en las políticas en materia de tránsito y movilidad.

El decreto 1079 de 2015 en donde se expide el decreto único reglamentario del Sector Transporte referente al tránsito y transporte en el país.

El decreto 2060 de 2015 que adiciona al decreto 1079 de 2015 y se reglamenta el artículo 84 de la Ley 1450 de 2011, contiene regulación referente a los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT), así la parte pertinente se extrae del artículo 2.5.1.1. Objeto y principios:

La presente Parte tiene como objeto reglamentar los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT), establecer los parámetros para expedir los reglamentos técnicos, estándares, protocolos y uso de la tecnología en los proyectos de SIT, cumpliendo con los principios rectores del transporte, tránsito e infraestructura, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.

Por su parte en el artículo 2.5.1.3. se encuentran como definiciones para la interpretación, aplicación y como relevantes para el tema que se ocupa en este documento las siguientes:

(...)

4. Equipos en la Infraestructura: equipo electrónico instalado en la infraestructura, utilizado para interactuar con los Sistemas Inteligentes para la

Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT), con dispositivos portátiles, con dispositivos a bordo, o con los Subsistemas de Información para la Gestión.

(...)

7. Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT): son un conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas y de telecomunicaciones que se encuentran en dispositivos portátiles o móviles, dispositivos a bordo o en equipos instalados en la infraestructura, diseñadas para apoyar la organización, eficiencia, seguridad, comodidad, accesibilidad y sostenibilidad de la infraestructura, el tránsito, el transporte y la movilidad en general.

Decreto antitramites por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública"

(...)

Artículo 109. Criterios para la instalación y puesta en operación. El artículo 2° de la Ley 1843 de 2017 quedará así:

Artículo 2°. Criterios para la instalación y puesta en operación. Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se pretenda instalar, deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual se otorgará de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

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

Parágrafo transitorio. La autorización de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos por parte de Agencia Nacional de Seguridad Vial entrará a operar en un plazo de ciento ochenta (180) días, contados a partir de la entrada en vigencia del presente decreto ley. Las solicitudes de autorización que se presenten durante el periodo de transición serán tramitadas por el Ministerio de Transporte, hasta su culminación, bajo la normativa vigente al momento de su radicación.

A la par de los sistemas de implementación de infracciones se realiza una secuencia de los anteproyectos y resoluciones en donde se abarcó por parte del ejecutivo y el legislativo todo lo referente a sistema de puntos:

Anteproyecto o Ley	Características típicas	Observación
Ley 1005 de 2006	En donde se establecen los parámetros para garantizar la sostenibilidad del RUNT de que tratan los artículos 8° y 9° de la Ley 769 de 2002, establézcase el método y el sistema que se regirá por las normas de la presente ley.	En esta ley se establecería el sistema de puntos pero solo se regulo lo respectivo al RUNT.
Resolución 3545 de 2009 (Anexo 1)	En esta resolución se regula todo lo respectivo al Runt	No figura nada del sistema de puntos
Ley 1383 de 2010	Esta ley tenia establecido todo lo respectivo al sistema de puntos y fue objetada por inconveniencia e inconstitucionalidad por parte del Presidente de la época Álvaro Uribe Vélez.	Algunos artículos eran contradictorios entre si y aunque todo el proyecto de ley fue aprobado por el Congreso en revisión de la Corte Constitucional todos los

		artículos referentes al sistema de puntos fueron suprimidos de la Ley. Hablaron de los puntos pero que tenían una vigencia anual.
Proyecto de Ley 153 de 2011	El autor fue el Ministro de Transporte, Germán Cardona. A este proyecto de ley le fueron añadidos los dos posteriores.	Fue radicado en noviembre de 2011, aprobado en primer debate en junio de 2012 y archivado por tránsito de legislatura.
Proyecto de Ley 11 de 2012	Los autores son Gloria Stella Díaz y Carlos Alberto Baena. Fue radicado en 2012 y acumulado al proyecto 153 de 2011 en mayo de 2012.	Nunca trataron lo de los puntos
Resolución 2273 de 2014 (Anexo 2)	Resolución emitida por el Ministerio de Transporte para ajustar el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 - 2021	En esta Resolución se contempla todo lo relacionado al sistema de puntos y corresponde a la Agencia Nacional de Seguridad Vial realizar la debida implementación, proyectada para el año 2019.

1.2. Otras consideraciones frente a la visión y estudio de los fotocomprendos.

1.2.1. Sistema de Puntos como alternativa de seguridad vial

La privación de la licencia de tránsito es una sanción no monetaria que permite al gobierno incapacitar a personas peligrosas detrás del volante y disuade a los demás conductores a no infringir la normativa.

Es en donde el sistema de puntos adquiere una gran relevancia pues da alternativas para consolidar una estrategia invasiva frente a la siniestralidad vial debido a que permite canjear puntos y hace que los conductores reciban un periodo de prueba.

Es claro que no es la solución integral del problema puesto que se requiere también una mejora en la infraestructura, incluye la seguridad del vehículo y en todo caso se mide por medio de estadísticas de fallecidos en accidentes de tránsito.

Se plantean entonces tres razones por las cuales este sistema sería importante dentro del ámbito de seguridad vial en Colombia:

1. El incremento de las primas de seguro ha hecho que muchos conductores prefieran permanecer sin ellas (Smith, E., Wright, R., 1992, p.2), es decir, los seguros tienen algunas restricciones frente a los comportamientos del conductor, que de todas formas si es imprudente no van a asumirlas al manejar, un ejemplo de ello sería un conductor que maneja bajo los efectos del alcohol.

Se enfoca entonces este punto en que la imposición de los seguros no ha sido garantía de bienestar sino una carga más que no genera cambios en el comportamiento.

2. El uso del monitoreo y las sanciones puede estar justificado por la diferencia entre costos privados y sociales de los accidentes de tránsito (Bourgeon, J. y Picard, P., 2007). Parte de estos costos sociales son: a) costos de servicios de emergencia, b) costos de viaje en el tiempo adicional para otros conductores, c) interrupciones en el lugar de trabajo, d) costo de procedimientos legales, e) costo de grúas, entre otros.

Cabe señalar que, aunque en Colombia por dos infracciones de tránsito en menos de seis meses a una persona le puede ser suspendida la licencia, esto no es algo que se aplique con rigurosidad, por el contrario, está a discrecionalidad del agente de tránsito y en muchas ocasiones cuando ocurre por medio de dispositivos electrónicos, hay personas que tienen la licencia suspendida y no tienen conocimiento de esta situación.

Lo cierto es que estos costos sociales no son tomados en cuenta pues al permitir la discrecionalidad entra a regir un factor subjetivo que no puede determinar si un conductor es imprudente o no.

Caso contrario en lo que respecta al sistema de puntos, que crea un método objetivo pues al perder sus puntos inmediatamente se retira la licencia y cada infracción es una evidencia objetiva que el conductor desmerece la confianza de la sociedad, así como el castigo por parte del Estado por su mal comportamiento.

3. Es importante evaluar también el autocontrol del que se habló en líneas anteriores (en lo referente al panóptico) y cómo influye en la capacidad de los conductores para evaluar el riesgo de accidente por límites cognitivos y la visión poco realista que tienen algunos sobre su riesgo personal. No es un tema que pueda dejarse en la confianza que cada conductor tiene de sí al momento de conducir, esto porque, en gran medida afectan sus determinaciones al volante.

Es por esto que la revocación de la licencia frente a las sanciones por infracciones de tránsito es evaluada por Bourgeon, J. y Picard, P., de la siguiente manera:

Las sanciones por infracciones leves de las normas de circulación pertenecen a dos categorías: sanciones monetarias (multas y pago del seguro) y privación de licencia (suspensión o retiro). Uno puede pensar que los gobiernos deberían preferir las sanciones monetarias, ya que los contribuyentes se benefician de los ingresos generados por estas políticas, mientras que la revocación de un permiso de conducir solo quita el beneficio a un individuo. Sin embargo, el efecto de las multas depende de la riqueza del conductor y algunos los conductores pueden ser insolventes. Más importante aún, algunos conductores son crónicamente imprudentes, y solo las estrategias de incapacitación como la revocación de la licencia pueden disminuir su número en el camino (2017, Pp. 2-3).

Es en esta instancia donde la perspectiva de los puntos se da como un bienestar social máximo, jugando un doble papel: por un lado, un examen dispositivo incapacitante y por el otro un mecanismo de disuasión.

El sistema colombiano ha preferido las sanciones monetarias y esto se puede evidenciar en la cantidad de conductores que circulan adeudando a la administración comparendos por millones de pesos y aun así tienen sus licencias vigentes. Comparendos que muchas veces por prescripción son eliminados del sistema a solicitud de los interesados y respecto a sus licencias no ocurre nada.

Siendo entonces el Estado redentor frente al retiro de las licencias y verdugo en lo que respecta a las sanciones por infracciones (en mayor medida por sistemas tecnológicos), que, en todo caso, no ha traído mejoras a la seguridad vial.

Una multa de tránsito no puede por sí sola disuadir a las personas a conducir con seguridad, cosa distinta es, si se complementa con un sistema de puntos en la licencia pues se vuelve una advertencia que traerá una mayor sanción a futuro.

El sistema de registro de puntos puede contribuir a mejorar el bienestar social al proporcionar incentivos para conducir tales como, por ejemplo: a) quien tenga un record de tres años sin pérdida de puntos tendrá como bonificación en no pago de la renovación en el año siguiente, b) aumento en sus puntos y aun si se han perdido estos, el buen comportamiento de como consecuencia c) una reducción en su periodo de prueba.

Esto es que si durante cierto tiempo han tenido un buen comportamiento se configurara un mecanismo de detección en donde los conductores imprudentes tendrán más dificultad en canjear puntos, lo que no sucederá para el caso de un conductor normal.

No se trata solo de sanciones monetarias, sino que estos incentivos que den como resultado un mejor comportamiento en las vías y por ende una reducción en la siniestralidad vial.

Finalmente, para la sociedad las licencias de conducir por puntos serían beneficiosas porque obligaría a los conductores normales a conducir en condiciones más seguras y la revocación de las licencias sacaría a los conductores imprudentes de las calles.

Los foto comparendos una vía para gestionar recursos

Uno de los fines de la administración en materia vial no debería ser el recaudo financiero sino generar un bienestar social proporcionando incentivos, tratando de aminorar la accidentalidad y buscando la educación en prevención vial.

De tal manera que aquellos conductores que no les importa su vida ni la de otros, los llamados conductores imprudentes, sean monitoreados por medio de los puntos y su persistencia no llegue al costo de la pérdida de vidas sino la pérdida de su licencia.

Reafirmando así lo que menciona Bourgeon, J. y Picard, P.: “Conducir imprudentemente es malo para la sociedad y conlleva costos sociales netos, mientras que conducir con cuidado es bueno, con el excédete social correspondiente, es decir este sistema educativo” (2007).

Es menester del gobierno luego de su implementación, comprometerse a la revocación de las licencias cuando las personas pierdan todos sus puntos para que no suceda por ejemplo lo ocurrido en Perú, en donde muchos conductores circulan aun cuando han perdido sus puntos.

Para el año 2019 en la ciudad de Bogotá se cargaron 250.000 comparendos electrónicos en forma irregular, en donde se registró un

aumento del 446% en imposición de comparendos por medio de dispositivos electrónicos (El Espectador, 2019).

Estos dispositivos requieren para su instalación la autorización del Ministerio de Transporte, en donde los responsables de las fotomultas deben presentar un estudio de tránsito que respalde la ubicación de los equipos, según la Resolución 0718 de 2018 (Anexo 3), se debe justificar la siniestralidad en el lugar, prevención, movilidad e historial de infracciones.

Sin embargo, como lo menciona Jorge Arenas (2018), su uso ha sido injusto pues esta Resolución fijo un lapso de 180 días para que los organismos de tránsito realizaran la mencionada justificación y solicitaran la autorización, pero muchos aun funcionan sin autorización.

Una de las recomendaciones de la Personería de Bogotá frente a este tema, es que estos dispositivos no deberían ser utilizados para imponer comparendos en procedimientos de calle sino para fines pedagógicos, de análisis de tráfico o recolección de evidencia.

Así afianzando la hipótesis de este trabajo de investigación la Personera manifestó: "La Secretaría de Movilidad está pasando de la función preventiva y organizadora a una simplemente **coercitiva y de recaudo** a través de la imposición de órdenes de comparendo"(El Espectador, 2019).

La Agencia Nacional de Seguridad Vial estableció en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 la necesidad de identificar los elementos requeridos para la construcción de un soporte normativo, técnico y repositorio de las bases de datos a nivel nacional. Esto con el propósito de generar la implementación de un sistema de información que administre la vigencia de los puntos asignados por la autoridad competente.

En este caso se permitiría la consulta en línea y por otros canales, salvaguardando por supuesto el Habeas Data del conductor, estarían vinculados los centros de reconocimiento, tendría como responsables al

Congreso de la Republica y el Ministerio de Transporte y como último plazo sería el año 2021.

1.3. Análisis jurisprudencia Corte Constitucional de Colombia.

Sentencia C-980/2010. MP.: Gabriel Eduardo Mendoza Martelo. Demanda de inconstitucionalidad de los incisos tercero y quinto del artículo 22 de la Ley 1383 de 2010 “por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones”. Artículos que contravienen lo dispuesto en los artículos 13 y 29 de la Carta Política de 1991.

Fundamentos de la demanda: Los actores fundamentan la demanda en que existen prerrogativas contrarias a la igualdad y al debido proceso. Al enviar el comparendo por correo electrónico no se garantiza el derecho de contradicción.

También esta ley permite a las autoridades evadir su obligación de identificar al real infractor, le atribuye la responsabilidad de pago, única y exclusivamente al propietario sin saber si participo o no en la infracción. Contrariando así el artículo 129 de la Ley 769 de 2002 como regla general, la prohibición de que las multas puedan ser impuestas a persona distinta de aquella que cometió la infracción.

Problema jurídico planteado, consideraciones, y fundamentos de la Corte: En cuanto al problema jurídico esta corporación determino que era necesario establecer si la notificación por correo electrónico era el mecanismo idóneo de comunicación y la sanción por infracción de tránsito podía imponerse al propietario del vehículo aún sin establecer su responsabilidad.

Abarca así esta corporación lo relacionado al debido proceso, la facultad del legislador para regular los procesos judiciales y administrativos, el derecho al debido proceso administrativo, el principio de publicidad en las

actuaciones de la administración y la forma de notificación por correo en el ámbito de la jurisdicción administrativa.

En consecuencia, aclara que el debido proceso es un derecho que busca amparar garantías, con el fin de que se alcance una correcta aplicación de la justicia, siendo este un desarrollo del principio de legalidad. Es así que, en este tipo de actuaciones administrativas, como lo son las imposiciones de multas de tránsito, se deben dar una aplicación con sometimiento a la Constitución, en el entendido que se configura un derecho fundamental.

En cuanto al principio de legalidad considera que supone eficacia y efectividad y no solo una formalidad procesal. Por esta razón la notificación por correo electrónico esta llamada a cumplir con el objetivo de oponibilidad, debido a que para la Corte este medio es idóneo y se adecua a los avances tecnológicos de esta época.

Ahora bien, frente a que la sanción se imponga al propietario del vehículo solo con el envío de la notificación electrónica, considero la Corte que era un inciso sacado de contexto y que era necesario verificar la norma en la totalidad del artículo 22 para conocer la intención real del legislador.

Llego entonces a la decisión de declarar ambas normas exequibles porque no se violaba el debido proceso pues la persona era notificada por medios electrónicos y se le daba la oportunidad de comparecer y demostrar su inocencia en caso de no haber cometido la infracción, lo que permitía el derecho a la defensa y el derecho de contradicción.

Conclusiones: En esta jurisprudencia se ve a una Corte con pocas intenciones de tomar parte frente a aquellas acciones de la administración en cuanto a la imposición de comparendos por medios electrónicos, en donde establece que la notificación electrónica es únicamente la vinculación formal y no un medio de responsabilidad objetiva.

Sin embargo, no es la perspectiva ni el actuar de muchas entidades frente a la ejecución de cobro de las multas por medio electrónico. Es decir, enfoco en todo caso su argumentación hacia el derecho fundamental del debido y no a las trasgresiones que por medio de estas tecnologías son sometidos muchos ciudadanos.

Sentencia C-363/2012. MP.: Luis Ernesto Vargas Silva. Demanda de inconstitucionalidad contra los artículos 86, 96, 198 y 239 de la Ley 1450 de 2011, “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014”

Fundamentos de la demanda: El actor considera que los artículos 86, 96, 198 y 239 demandados de la Ley 1450 de 2011, son violatorios de los artículos 158 y 169 de la Constitución Política. Declara que la unidad temática del Plan de Desarrollo va en contravía de la Constitución, que esta Ley es utilizada para suplir vacíos normativos.

Para el tema del que ocupa esta investigación se tomara lo que respecta a la imposición de una exigencia de tipo procesal en el trámite administrativo, vinculando al propietario del vehículo y que pretende extender la responsabilidad solidaria de las multas a los locatarios y arrendatarios de vehículos.

Problema jurídico planteado, consideraciones, y fundamentos de la Corte: Como problema jurídico busca establecer la Corte si las normas demandadas resultan violatorias del principio de unidad de materia, consagrado en los artículos 158 y 169 de la Constitución Política, por no tener la debida unidad temática exigida respecto del contenido y el título de la Ley 1450 de 2011, y no mostrar una relación normativa intrínseca con los objetivos, metas y las bases generales del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014.

Frente a la detección de infracciones de tránsito por medios tecnológicos establecidos el artículo 86 de la Ley 1450 de 2011 establece que:

Consagra medidas relativas a la detección de infracciones de tránsito por medios tecnológicos. A este efecto, consagra que en los eventos en que se empleen medios técnicos o tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito o transporte, las autoridades competentes deberán vincular al trámite contravencional o procedimiento administrativo sancionatorio, al propietario del vehículo, de acuerdo con lo establecido en el Código Nacional de Tránsito. Así mismo, en el inciso segundo de esta norma, se consagra que, si se tratare de un vehículo particular, serán solidariamente responsables frente al pago de las multas, el propietario y el conductor del vehículo. No obstante, lo anterior, tratándose de vehículos dados en leasing, en arrendamiento sin opción de compra y/o en operaciones de renting, serán solidariamente responsables de la infracción el conductor y el locatario o arrendatario.

Y aunque en la mayoría de esta jurisprudencia se estudia todo lo relativo a la unidad de materia en el Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014 así como su contenido, hace un alto frente a este artículo en donde afirma:

...por cuanto estas normas constituyen mecanismos y estrategias instrumentales de tipo jurídico relativas a la regulación de la infraestructura y control del transporte, tema que constituye un objetivo y eje fundamental para el logro del crecimiento sostenible y de la competitividad, lo cual a su vez es necesario para lograr los objetivos más generales del Plan Nacional de Desarrollo, especialmente para (a) **dar un gran salto de progreso social**, (b) **lograr un dinamismo económico regional** que permita desarrollo sostenible y crecimiento sostenido, más empleo formal y menor pobreza y, (c) **alcanzar una mayor prosperidad** para toda la población. *Negrilla fuera de texto.*

Y aunque es una visión algo utópica por parte de esta corporación, (lo señalado en negrilla) aun así no se toma este artículo como algo grave sino como una situación que genera progreso y adopta medidas relativas al mejoramiento por los medios e instrumentos tecnológicos que permiten en todo caso prevenir y disminuir la accidentalidad en el país.

Conclusiones: Se encuentra en este documento que reiteradamente existe una posición que no favorece el ciudadano pues en este caso la autoridad gubernamental vincula al propietario del vehículo como un deudor

solidario, haciendo así más inflexibles las normas de tránsito para los particulares. Colocando en ellos no la carga de ser actores responsables en las vías sino inversores económicos del progreso social. Con un enfoque en todo caso más coercitivo que preventivo.

Sentencia T-051/2016. MP.: Gabriel Eduardo Mendoza Martelo. Expedientes T-5.149.274, T-5.151.135 y T-5.151.136 (Acumulados)

Hechos: La accionante María Eugenia Gaviria Quintero inicio acción de tutela en contra de la Secretaría de Movilidad de Medellín, buscando protección del derecho fundamental al debido proceso, argumentando que el mismo había sido violado cuando la notificación de un comparendo en forma indebida y a causa de esto le fue impuesta una sanción.

En condiciones parecidas tutelaron las señoras Marizuly Naranjo Parra y Luz Alma Osorio Martínez en contra de Secretaría de Tránsito y Transporte de Arjona (Bolívar). En los tres casos los derechos fundamentales fueron amparados por los juzgados de primera instancia.

Problema jurídico planteado, consideraciones y fundamentos de la Corte: El problema jurídico abarcado por esta entidad va encaminado determinar si se vulneró el derecho fundamental al debido proceso de las accionantes, al imponerles una sanción, como consecuencia de un proceso contravencional del cual presuntamente no fueron notificadas.

Compiló entonces dicho documento los siguientes parámetros: la procedencia excepcional de la acción de tutela frente a actos administrativos, el debido proceso administrativo, el principio de publicidad, las características del proceso administrativo contravencional de acuerdo con el marco legal y jurisprudencial vigente.

A diferencia de las anteriores sentencias, esta providencia tiene una amplia explicación respecto al procedimiento de imposición de comparendos con la ayuda de medios electrónicos.

Inicialmente, asevera este Tribunal Constitucional que: “el principio de legalidad es una restricción al ejercicio del poder público, en atención a la cual “las autoridades estatales no podrán actuar en forma omnímoda, sino dentro del marco jurídico definido democráticamente” (2016). Esto en el entendido que la administración no puede abusar de sus funciones y debe cumplir con los lineamientos legales al momento de ejercer este derecho sancionatorio que le ha sido otorgado.

Definiendo dicha facultad sancionadora de la administración así:

“Es una disciplina compleja pues recubre, como género, al menos cinco especies: el derecho penal delictivo, el derecho contravencional, el derecho disciplinario, el derecho correccional y el derecho de punición por indignidad política o "impeachment". Corte Suprema de Justicia, sentencia 51 de 14 de abril de 1983. MP Manuel Gaona Cruz, reiterado por la Corte Constitucional. Sentencia C-214 de 1994.

Explica la importancia de la vinculación del afectado para que pueda ejercer su derecho de defensa y contradicción, esto cobra importancia por medio de la notificación y porque esta se entiende surtida solo cuando el acto administrativo objeto de comunicación ha sido efectivamente recibido por el destinatario, y no antes.

De ahí, que para esta entidad los medios técnicos y tecnológicos a través de los cuales se permita constatar una infracción de tránsito, así como identificar el vehículo, la fecha, el lugar y la hora, tal como lo establece el inciso 5º del Artículo 135 de la Ley 769 de 2002, modificado por el Artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, son medios probatorios precisos y pertinentes.

Precisa entonces que la foto comparendo se pone en conocimiento del propietario del vehículo pues es de este de quien se conoce la identidad, los datos de contacto y quien en principio tiene la responsabilidad de una adecuada utilización del vehículo. El propietario solo pagara la multa en el caso en que se compruebe que cometió una infracción.

Finalmente, realiza un análisis de los casos en concreto y en ninguno de los casos es amparada la acción de tutela frente al debido proceso, solo en uno de ellos en relación al derecho de petición. La razón de la negación del amparo es porque para el momento de la interposición existían otros medios de control a los que las accionantes podían acudir.

Conclusiones: Esta sentencia es de vital importancia pues toma el problema directamente y no lo evade, lo confronta en cuanto a su marco normativo y jurisprudencial. Endilga entonces una corresponsabilidad de los propietarios de los vehículos por una parte y el principio de legalidad de la administración por la otra.

Se entendería entonces que para los efectos de este documento la normatividad y jurisprudencia están ampliamente soportadas. Ahora bien se analizara a lo largo de este documento como en muchos casos existe un uso abusivo de las tecnologías por parte de las entidades así como excesiva falta de prevención.

1.4. Análisis jurisprudencia Consejo de Estado.

Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección cuarta. Sentencia de tutela del 26 de septiembre de 2013. Radicado: 25000-23-42-000-2013-04329-01. CP: Carmen Teresa Ortiz De Rodríguez. Actor: C.A.R.N. Demandado: Ministerio de transporte y la Secretaria de movilidad y seguridad vial de Calarcá – Quindío

Hechos: En este caso el actor recibe la notificación de una infracción de tránsito captada por una cámara de foto comparendo seis meses después de la comisión de la misma y su notificación se hizo vía telefónica, es decir en forma atípica.

Consideraciones y fundamentos de la Corte: Expone este Tribunal que los medios de prueba técnicos y tecnológicos son de gran ayuda por ser

un medio probatorio eficaz, enfocándose posteriormente en la obligación de la administración de notificar en debida forma para brindar a los ciudadanos los debidos derechos de defensa, contradicción e impugnación.

Este fallo revoca con la impugnación en las instancias de los ad quo que daban razón a la Secretaria de Movilidad y seguridad vial de Calarcá – Quindío, sin embargo, hay algo fuera de lo común frente a jurisprudencia anteriormente estudiada y es que más allá de revocar lo actuado ordena que se realice la notificación en las 48 horas siguientes a partir de la notificación de dicha providencia.

Es decir, esta sentencia contraria directamente a la Ley 1383 de 2010 que reforma el Código Nacional de Tránsito pues en esta se estipula que los comparendos realizados por medios técnicos y tecnológicos se notificaran por correo dentro de los tres días hábiles siguientes la infracción con sus soportes, disposición que no tiene excepciones legales. El termino estipulado para este momento ya habría caducado, por tanto, no era procedente por parte de esta magistrada otorgar dicho termino.

Conclusiones: En Colombia las leyes pueden ser interpretadas de varias maneras para una situación específica, este caso es algo fuera de lo común y aún más allá, no permite ninguna otra instancia.

Es de aclarar que esta decisión es de hace varios años y permite ver la gran evolución en cuanto decisiones jurisprudenciales. Sin embargo, también permite visualizar como en un caso particular, una entidad administrativa fue favorecida en contra de los presupuestos legales debido a que le fue otorgado un término legal que ya se había vencido y el juzgador para este caso fue quien infringió el principio de legalidad.

CAPÍTULO II

2. INSTITUCIONES COMPETENTES A NIVEL NACIONAL DE CONTROL Y POLÍTICA PÚBLICA EN TORNO LA PREVENCIÓN, CONTROL Y SANCION DE INFRACCIONES Y VISIÓN SOCIAL

2.3. Institucional

En este marco es pertinente traer a colación la institucionalidad con la que la administración cuenta para abordar los asuntos de seguridad vial de un modo integral.

En materia de transporte terrestre automotor y el uso de la infraestructura carretera concesionada y no concesionada, donde convergen múltiples sectores que de manera coordinada y en virtud del principio de colaboración armónica deben fomentar la formulación y aplicación de políticas y acciones, con el objetivo de tener control y prevención de accidentalidad, están las siguientes entidades:

Ministerio de Transporte

El Ministerio de Transporte, como lo establece el Decreto 087 de 2011, es el organismo del Gobierno Nacional encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, en los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país.

El Ministerio de Transporte es la cabeza del Sector Transporte, el cual está constituido por el Ministerio, El Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI), la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL), la Superintendencia de Puertos y Transporte (SUPERTRANSPORTE) y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Es la entidad del orden Nacional encargado de garantizar el desarrollo y mejoramiento del transporte, tránsito y su infraestructura, de manera integral, competitiva y segura, buscando incrementar la competitividad del país, con

tecnología y recurso humano comprometido y motivado.

Agencia Nacional de Infraestructura

La Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, es una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte, según decreto 4165 del 03 noviembre de 2011.

La ANI, tiene por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada - APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional respecto de infraestructuras semejantes a las enunciadas en este artículo.

La Federación Colombiana de Municipios – Dirección Nacional Simit

Sirve institucionalmente como organismo de apoyo a las autoridades de tránsito territoriales en la administración del sistema integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones a las normas de tránsito, siendo una de sus funciones esenciales, proveer periódicamente reportes concisos acerca de la imposición de infracciones en las vías de Colombia.

La Federación Colombiana de Municipios-FCM es una persona jurídica sin ánimo de lucro, de naturaleza asociativa y de carácter gremial, que se rige por el derecho privado, organizada con base en la libertad de asociación prevista en el artículo 38 de la Constitución Política que representa a los Municipios, Distritos y sus Asociaciones. Así mismo, por designación del artículo 10° de la Ley 769 de 2002, ejerce a través de la Dirección Nacional

Simit, la función pública de implementar y mantener actualizado a nivel nacional el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de tránsito-Simit.

Superintendencia de Puertos y Transporte (hoy Superintendencia de Transporte)

Ejerce la vigilancia, inspección y control de la prestación del servicio público de transporte, su infraestructura y servicios afines en sus medios, modos y nodos dentro de la cadena logística del transporte, para el cumplimiento de las políticas públicas y normatividad nacional e internacional, de tal forma que se generen condiciones de competitividad, bienestar y desarrollo económico y social del país.

Dirección de Tránsito y Transporte Policía Nacional de Colombia

Es un cuerpo de policía especializado en transporte y tránsito y tiene como misión contribuir con la movilidad, aplicación de las normas de tránsito y prevención de la accidentalidad de los usuarios de las vías y terminales en todos los modos del transporte, orientado a garantizar una cultura de seguridad vial y propiciar conciencia colectiva de solidaridad, autorregulación y disciplina social.

Sus funciones son entre otras : Dirigir el servicio de Policía de Tránsito y Transporte a nivel Nacional, en áreas urbanas y rurales según lo dispuesto en el Código Nacional de Tránsito y Transporte y demás normas que lo modifiquen, aclaren o adicionen; diseñar y poner en marcha programas preventivos de seguridad vial, dirigidos a sensibilizar y concientizar a conductores, pasajeros y peatones que permitan la reducción de la accidentalidad y coordinar la ejecución de planes, programas y proyectos con las entidades públicas y privadas, que por su misión deben coadyuvar en el cumplimiento de las disposiciones sobre el tránsito y transporte.

Agencia Nacional de Seguridad Vial

Es una Unidad Administrativa Especial de carácter descentralizado, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, encargada de coordinar los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementar el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno.

Entre otras funciones desarrolla las de control a través del apoyo a la Policía y el uso de elementos tecnológicos (Artículo 9º. Numeral 4, Ley 1702 de 2013)

4.1. Definir las estrategias para el control del cumplimiento de las normas de tránsito y coordinar las acciones intersectoriales en este ámbito.

4.2 Diseñar, coordinar y adoptar con la Policía Nacional y otras autoridades competentes, las prioridades y planes de acción de vigilancia y control de las normas de tránsito y seguridad vial en todo el territorio Nacional.

4.3 Coordinar e implementar con las entidades públicas competentes, los mecanismos para solicitar la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial.

4.4 Implementar estrategias y diseñar medidas e instrumentos para mejorar la efectividad del sistema sancionatorio en materia de infracciones de tránsito, buscando disminuir la impunidad frente a las mismas, la cual se ve directamente reflejada en la accidentalidad vial, las cuales deben contener la solicitud a la Superintendencia de Puertos y

Transporte de suspensión de la habilitación de los organismos de tránsito o de apoyo que incurran en malas prácticas o de la licencia de conducción por reincidencia.

4.5 Formular, para su adopción por el Ministerio de Educación y el Ministerio de Transporte, la política de educación en materia de seguridad vial, y establecer los contenidos, metodologías, mecanismos y metas para su ejecución, a lo largo de todos los niveles de formación.

4.6 Definir los criterios de evaluación y las modificaciones que sean necesarias desde el punto de vista de la seguridad vial, para actualizar las reglas y condiciones en la formación académica y la realización de los exámenes de evaluación física y de conocimientos teóricos y prácticos, que deberán cumplir los aspirantes a obtener, recategorizar o revalidar una licencia de conducción.

4.7 Promover la implementación y uso de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones (TIC) con el fin de generar soluciones que propicien la efectividad y competitividad de las políticas de seguridad vial.

4.8 Definir y reglamentar la política en materia de sistemas automáticos y semiautomáticos de control e imposición de estas infracciones de tránsito.

4.9 Reglamentar los requisitos de capacitación que deben cumplir los funcionarios de los Organismos de Tránsito en aspectos técnicos y jurídicos que garanticen la legalidad de los procesos contravencionales que se apliquen en el desarrollo de sus funciones.

2.3.1. Control Social y legal frente a la actividad de conducción

Según la Ley 769 de 2002, un accidente de tránsito es todo evento, por lo general involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas o a bienes involucrados en él, el

cual se traduce en víctimas con lesiones mortales o personales; este aspecto dependerá principalmente de diferencias propias de la persona, como: edad, género, estado de salud, clase de accidente, tipo de trauma, uso de elementos de protección o seguimiento a la norma, inmediatez con que se preste la atención a las víctimas, entre otras (Perdomo, 2010).

La organización Mundial de la Salud determina que la siniestralidad vial es un problema prioritario de salud pública a nivel global, pues se deduce que cada año mueren en el mundo entre 1.200.000 y 1.500.000 personas en accidentes de tráfico y entre 20 y 50 millones sufren algún tipo de traumatismo (OMS, 2004).

Según el Ministerio de Transporte los accidentes de tránsito representan una causa importante de mortalidad y de daños en las sociedades modernas, razón por la cual, el Estado tiene la obligación de regular la circulación por las carreteras, de manera que se pueda garantizar, en la medida de lo posible, un tránsito libre de peligros, que no genere riesgos para la vida e integridad de las personas.

Conforme a los principios de seguridad de los usuarios y de calidad del servicio, las autoridades, en general y, en especial, las autoridades de tránsito están obligadas a (i) garantizar a los ciudadanos la movilización sin que agentes internos o externos a la circulación les impidan lograr sus objetivos particulares, lo que implica la asunción de medidas preventivas y represivas como la señalización, la organización de las vías y de la circulación; y (ii) garantizar el cumplimiento de unos estándares mínimos que aseguren la adecuada utilización del servicio, garantía que da sustento a la exigencia de requisitos para la conducción y circulación de vehículos y para la infraestructura de circulación.

De otro lado se tiene que según la jurisprudencia constitucional la conducción de vehículos automotores es considerada por el derecho, con

razón, como una actividad peligrosa, dado que con su ejercicio se pone en riesgo la vida y la integridad física del conductor, de sus pasajeros, de los demás conductores, de los peatones y de las personas que viven alrededor de las vías.

Es así como la actividad de conducir vehículos automotores implica riesgos, tanto que el Legislador, al expedir la Ley 769 de 2002 -Código Nacional de Tránsito Terrestre-, consagró como uno de sus fines, la seguridad de los usuarios, por cuanto la actividad de conducir vehículos automotores ha sido considerada por la jurisprudencia nacional y por la doctrina extranjera como una actividad riesgosa.

Actividad que rompe el equilibrio que debe existir entre los asociados y que pone a la comunidad, ante inminente peligro de recibir lesión y determinó la promoción de la seguridad de las personas y la seguridad vial en su conjunto, como principio rector de los preceptos en materia de tránsito en general, habida cuenta del deber que tienen las autoridades de la República de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares (...), pues, si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectados. (Sentencia C-144/09)

CAPÍTULO III

3. LAS INFRACCIONES AL TRANSITO; SANCION Y CONTROL Vs DESTINACION DE RECURSOS.

El marco conceptual de manera general se construye al identificar en la normatividad legal vigente como lo es el (Código Nacional de Tránsito Terrestre), toda vez que desde allí se enmarca todas y cada una de las definiciones que a la postre son las que derivan las actuaciones y procedimientos de los actores viales y autoridades.

Para este propósito se consideró oportuno consultar y contrastar la ley en cita y el manual de infracciones a las normas de tránsito que contiene todas las conductas relacionadas en el Código Nacional de Tránsito y demás infracciones a las normas de tránsito el cual es herramienta de ayuda obligatoria para las autoridades de control y obligación para los organismos de tránsito de su difusión a la ciudadanía.

El Código Nacional de Tránsito Terrestre contempla en el artículo 3º cuáles son las autoridades de tránsito, y en el 6º enuncia los Organismos de Tránsito en la respectiva jurisdicción; a su vez, la Ley 1310 de 2009 define los conceptos de Organismos, Autoridades, Agente de Tránsito y Transporte,

Grupo de Control Vial o Cuerpo de Agentes de Tránsito y, que en cuanto a la jurisdicción, la norma en mención indica el territorio en el cual las autoridades de tránsito deben cumplir sus funciones, las autoridades de tránsito en su orden son las siguientes:

- El Ministerio de Transporte.
- Los Gobernadores y Alcaldes.
- Los Organismos de Tránsito de carácter departamental, municipal o distrital.

Se debe tener en cuenta que existen dentro de éstas, autoridades de tipo regulatorio, operativo y de supervisión.

Autoridades de Regulación Normativa. Son aquellas autoridades de carácter administrativo facultadas por la Constitución o la ley para expedir normas regulatorias del tránsito, dentro de estas se encuentran el Congreso de la República, el Presidente de la República, el señor Ministro de Transporte, los gobernadores y Alcaldes dentro de su jurisdicción, los Organismos de Tránsito de carácter Departamental, Municipal o Distrital.

Autoridades de Supervisión. Son aquellas autoridades públicas facultadas por las normas para imponer sanciones ante la comisión de infracciones de tránsito, entre ellas se encuentran los organismos de tránsito, los inspectores de policía, de tránsito, corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial, la Superintendencia de Puertos y Transportes.

Autoridades de Control Operativo. Hacen parte de las autoridades de control operativo los integrantes de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, ya sean éstos de las áreas de tránsito rural o tránsito urbano, los agentes de tránsito y transporte vinculados por los entes territoriales como empleados públicos investidos de autoridad y de forma excepcional las fuerzas militares, quienes sólo podrán ejecutar la labor de regular el tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de autoridad

de tránsito.

Obligaciones y Responsabilidades de los Miembros de Cuerpos de Control Operativo. Con el ánimo de determinar las obligaciones inherentes a la actividad de todo miembro del cuerpo operativo de tránsito, se tienen en cuenta los siguientes parámetros tendientes a que todos las conozcan perfectamente, y de igual forma cada ciudadano sea un veedor del cumplimiento de éstas, las cuales están encaminadas al respeto de los derechos fundamentales y a procurar una efectiva aplicación de la norma.

En igual sentido en el artículo 6º de la ley 769 de 2002 dispone que son organismos de tránsito “en su respectiva jurisdicción”:

a) Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito;

b) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito;

c) Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo municipio y los corregimientos;

d) Las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales;

e) Las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito.

Como puede apreciarse, en resumen, esta norma describe los organismos y entes públicos especializados de los niveles municipal, distrital y departamental.

Por su parte el artículo 2 del Código Nacional de Tránsito establece entre sus definiciones que: “Un comparendo es una orden formal de

notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción”.

Se le llama infractor al actor del tránsito que es declarado responsable por las autoridades de supervisión del tránsito de infringir o trasgredir una norma de tránsito y a quien habiendo sido citado para comparecer, cancela el valor de la multa.

Mientras no se declara la responsabilidad o no se cancela el comparendo, la persona es considerada como “presunto infractor”, ahora bien, según lo anterior, es importante que el presunto infractor comprenda que la sola elaboración de una orden de comparendo, no significa que debe inmediatamente pagar una multa, ya que la palabra comparendo, procede del verbo *comparecer*, o sea presentarse a, en otras palabras, el comparendo no es una multa, sino una orden formal de presentación para que el presunto contraventor se presente ante autoridad de tránsito y sea escuchado en audiencia pública.

Así mismo allí se determina que la infracción es una transgresión o violación de una norma de tránsito, las hay de dos tipos, simple y compleja. Sera simple cuando se trate de violación a la mera norma. Sera compleja si se produce un daño material.

En referencia a las sanciones se debe entender que toda sanción está encaminada a que su aplicación o sólo su simple promulgación, sirva de persuasión y prevención de conductas que atentan contra la seguridad de todos los beneficiarios de las vías.

Es por lo anterior que, a pesar de que exista como principio “la libre locomoción”, no se puede olvidar que a este principio se le aplica todo tipo de regulaciones y prohibiciones tendientes a preservar los fines esenciales del Estado, en especial los de protección a todas las personas residentes en Colombia, teniendo en cuenta la prevalencia del bien general sobre el bien

individual, para así lograr una convivencia pacífica de todos los habitantes de la Nación.

Es por eso que el Código Nacional de Tránsito ha concebido como sanciones entre otras la multa, siendo una sanción de tipo pecuniario, que se impone por la autoridad de tránsito de acuerdo a la infracción cometida y luego de haber efectuado el procedimiento administrativo correspondiente. La multa debe entenderse en Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).

Al respecto es oportuno anotar que la sanción de multa es la que más se aplica diariamente, en razón a la cantidad de comparendos realizados en todo el territorio nacional.

Por su parte el comparendo electrónico está consagrado en la Ley 1383 de 2010, por lo que es legal el uso de los medios técnicos y tecnológicos, que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones y será en el proceso administrativo respectivo, en el que se dilucide el caso concreto y se determine la responsabilidad.

El trámite contravencional con ayudas tecnológicas, se encuentra desarrollado dentro de los parámetros del debido proceso administrativo, fundamentado en los artículos 1,2, 11, 13, 15 y 29 de la Constitución Nacional, en los artículos 2º, 44 del Código Contencioso Administrativo, en los artículos 1º, 3º, 5º, 131, 129 y siguientes del Código Nacional de Tránsito.

3.1 Codificación de infracciones detectadas mediante los sistemas foto detención.

En la Resolución 3027 de 2010 (Anexo 4) se actualiza la codificación de las infracciones de tránsito, de conformidad con lo establecido en la Ley 1383 de 2010 y adopta el Manual de Infracciones.

Las infracciones que se detectan por medio de estos mecanismos tecnológicos son: cruce de semáforo en rojo, invasión de cebra, circulación

en pico y placa, exceso de velocidad y vehículos de más de 3,5 toneladas transitando por el carril izquierdo, SOAT y Revisión Técnico Mecánica vencidas. De las cuales la menos acatada y más sancionada es el exceso de velocidad.

Estas infracciones están codificadas en la mencionada Resolución de la siguiente manera:

C.14. Transitar por los siguientes sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado: a) Por la zona de seguridad y protección de la vía férrea. B) Por los andenes o aceras o puentes de uso exclusivo para los peatones. Se prohíbe el tránsito de vehículos por estos espacios, preservando la integridad física y la vida de los peatones, quienes están en desventaja al entrar en contacto violento con un vehículo, como es el caso de un atropello. C) Las motocicletas y los motociclos, por las ciclorutas o ciclo vías. Se debe asimilar que los motociclos o ciclomotores deben cumplir las mismas normas de una motocicleta, por ende, deben transitar por la calzada vehicular y acatar toda la reglamentación de este tipo de vehículos. D) Sobre las aceras y zonas de seguridad, salvo en el caso de entrada a garajes o sitios de estacionamiento. E) Durante los días y horas prohibidas por la autoridad competente. Esta conducta está enfocada especialmente a las restricciones de pico y placa que operan en diferentes ciudades.

C.26. Transitar en vehículos de 3.5 o más toneladas por el carril izquierdo de la vía cuando hubiere más de un carril.

C.29. Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida, la cual deberá estar señalizada en forma sectorizada, no obstante esta no podrá ser superior a: a) En vías urbanas del distrito o municipio respectivo a una velocidad superior a los 80 kilómetros por hora; b) En las vías urbanas, los vehículos de servicio público, de carga y de transporte

escolar, a una velocidad superior a sesenta (60) kilómetros por hora; c) En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas, en ningún caso podrá sobrepasar los 120 kilómetros por hora; d) En las carreteras nacionales y departamentales para el servicio público, de carga y de transporte escolar, el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.

C.35. No realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

D.2. Conducir sin portar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito ordenado por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado. Tampoco pueden conducir un vehículo sin portar el SOAT – Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, documento este requerido para la transitabilidad de cualquier vehículo, so pena de ser inmovilizado. Además, con el SOAT – las víctimas en accidentes de tránsito pueden ser atendidas en cualquier centro hospitalario.

D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de “PARE” o un semáforo intermitente en rojo. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito. Los automotores y las motocicletas, deben respetar las normas de tránsito, para el caso los semáforos son señales luminosas de tránsito, por ende, son de obligatorio cumplimiento por ser reglamentarias.

F.07. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales. Si existe paso peatonal ya sea en la vía (cebra) o pasos elevados, el peatón tiene la imperiosa obligación de realizar dichos cruces por estos lugares, ya que están especialmente diseñados para proteger su seguridad y la de los demás usuarios, ya que, si voy como

conductor y se me atraviesa un peatón, por tratar de evitarlo, puedo llegar a colisionar otro vehículo o salirme de la vía.

3.2 Destinación de los recursos por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito

Como ya se ha dejado claro desde un principio en la Ley 769 de 2002 se fijan las reglas de comportamiento de tránsito tanto para la circulación de vehículos como para la de los peatones, se definen las faltas por infracción a aquellas y se establecen las sanciones correspondientes entre las cuales figuran multas de cuantías diferentes.

Por lo anterior es de interés solo por conocimiento general identificar cual es el destino de los recursos que se obtienen de la aplicación de las sanciones económicas materializadas mediante la imposición de las multas de tránsito, pues es evidente que estos son ingresos importantes y cuantiosos dada la alta incidencia de infracciones que se tienen en todo el territorio nacional, pues bien, el Código Nacional de Tránsito convierte esos ingresos en recursos corrientes de destinación específica.

Lo dicho se sustenta en el artículo 160 de la ley 769 de 2002, que prevé de conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios y los particulares en quienes se delegue y participen en la administración, liquidación , recaudo y distribución de las multas.

Es así como la Nación para fortalecer los ingresos de los municipios les asigna los dineros provenientes de multas por la comisión de faltas de tránsito en los territorios respectivos y en el artículo 10 de este Código se establece que habrá un "sistema integrado de información sobre las multas y

sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT)", con lo cual no sólo puede registrarse el nombre y el número de identificación de quienes incurran en faltas a las normas reguladoras del tránsito, sino, también, el monto de las multas y demás sanciones que se les impongan, lo que permite, sin duda un mayor control por parte de las autoridades y facilita el cobro de las sumas debidas por ese concepto en cualquier parte del territorio colombiano.

Para entender el andamiaje de la materialización de esta destinación es pertinente identificar que conforme a la Constitución Política la República de Colombia es un estado unitario, pero que, además, expresamente establece la autonomía de las entidades territoriales. Tal autonomía, reconocida en el artículo 1º de la Carta se precisa luego en el artículo 287 de la misma que extiende la autonomía como un derecho de las entidades territoriales a la administración de sus recursos, a participar en las rentas nacionales y a establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones, desde luego con sujeción a la ley y dentro del marco de la propia Constitución Política.

El Artículo 160 de la ley 769 de 2002, prevé: "Destinación. De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios y los particulares en quienes se delegue y participen en la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas.

Conforme a lo anterior los dineros recaudados por concepto de multas y que le corresponde en un determinado porcentaje al municipio; no pueden ser destinados a objeto diferente al de los planes de tránsito, que deberán ser elaborados teniendo en cuenta el plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad elaborado por el Ministerio de Transporte como suprema autoridad en materia de tránsito.

Al respecto Pedro Alfonso Sánchez Cubides en su ensayo Estructura de los ingresos territoriales en Colombia, define que a la luz del Estatuto Orgánico de Presupuesto, que los ingresos territoriales son las rentas que los departamentos, distritos y municipios, al igual que sus entidades descentralizadas perciben para el cumplimiento de sus fines constitucionales y legales, determinados por la Asamblea o el Concejo, según el caso, en las condiciones y dentro de los límites que para el efecto fijan la Constitución y la ley (2014).

Es así como los ingresos corrientes se clasifican en tributarios y no tributarios, según el artículo 27 del Decreto 111 de 1996, los ingresos no tributarios se clasifican en tasas y multas. Sin embargo, el esquema generalmente aceptado, además, incluye las rentas contractuales y las transferencias, entre otros. Multas: comprenden los ingresos originados provenientes de pagos efectuados por concepto de sanciones pecuniarias impuestas por las entidades públicas territoriales a personas que incumplan un mandato legal.

3.3 Naturaleza contravencional de los sistemas tecnológicos de detección electrónica

Los sistemas inteligentes de información gubernamental se enmarcan en los procesos de la innovación tecnológica que buscan la sostenibilidad de los servicios que presta el Estado, entre ellos, se pueden encontrar aquellos que le apuntan al control de la seguridad, la movilidad, entre otros aspectos de la vida cotidiana y recurrente de las ciudades y para el caso que nos ocupa detección electrónica de infracciones de tránsito.

Por su parte, los sistemas de detección electrónica de infracciones de tránsito básicamente están compuestos de cámaras que detectan infracciones como exceso de velocidad, pico y placa (restricción vehicular), paso de semáforo en rojo, circulación en carril prohibido, invasión de paso peatonal, parqueo en lugares no permitidos, entre otras asociadas a las

malas conductas de los conductores de vehículos automotores, motocicletas y en menor medida los peatones, todos estos actores de la seguridad vial .

Pues bien, se evidencia que las ciudades con la implementación de los sistemas electrónicos, en el marco de los sistemas inteligentes de información gubernamental, se trae de presente que la situación se adecua a lo descrito en el panóptico de Foucault, el cual definió en su obra *Vigilar y Castigar: nacimiento de la prisión*:

...este espacio cerrado, recortado, vigilado, en todos sus puntos, en el que los individuos están insertos en un lugar fijo, en el que los menores movimientos se hallan controlados, en el que todos los acontecimientos están registrados, en el que un trabajo ininterrumpido de escritura une el centro y la periferia, en el que el poder se ejerce por entero, de acuerdo con una figura jerárquica continua, en el que cada individuo está constantemente localizado, examinado y distribuido entre los vivos, los enfermos y los muertos — todo esto constituye un modelo compacto del dispositivo disciplinario (Foucault , 2002).

Es entonces como lo inmerso en su libro *Castigar y Vigilar*, Foucault presenta un síndrome no ajeno al sistema de foto multas, esto porque se usa la disciplina para enderezar conductas vigiladas por un individuo superior, que aprueba o desaprueba las acciones, autorizado para dar castigo o recompensa dependiendo de lo que es debido o no (1975).

En este caso, serían los sistemas tecnológicos tal como el modelo panóptico, pues estos toman el lugar del individuo superior, ya no está una persona concreta, que aquí sería un agente de tránsito, sino un sistema de órganos numéricos que rige y con el cual no se puede pelear. Siendo entonces un ente que todo lo ve y que induce a las personas a actuar bien, a controlarse a sí mismas. En consecuencia, son estos dispositivos los que instauran el autocontrol.

Entonces como resultado, si los mismos no funcionan, para ilustrar, si aun así las personas deciden infringir la norma de tránsito, exceder la velocidad, pasar el semáforo en rojo, etc., como segunda instancia aparece

la disciplina, a saber, los comparendos y pago de multas en caso de no comparecer.

Aquí la inconformidad surge del hecho de que el poder como lo menciona el autor se puede utilizar para educar, pero por el contrario se está utilizando para lucro de la administración sin resultados frente a un sistema eficaz de prevención.

Un sistema elemental de detección electrónica realiza diariamente la lectura y recopilación de videos, fotografías y datos a través de cámaras para determinar las eventuales infracciones, sistemas que se encuentran primitivas formas de represión hasta su actual tipificación, es problemática la situación que se impone al recurrir a las diferentes maneras de imponer e implantar mecanismos idóneos para reconocer la naturaleza delictiva o para este caso contravencional que, a la vez, implica delimitar el interés jurídico afectado y su prevalencia frente a otros.

Su desarrollo se resume en dos facetas: como contravención o como de función de vigilancia, inspección y control en el marco de la función de policía, es decir la policía administrativa.

De ahí que se implanten los sistemas de foto detección de infracciones al tránsito como mecanismos de control social, ya que se sustenta en que las infracciones de tránsito que se enmarcan entre las principales causas de accidentalidad en Colombia, por ende en la actualidad según lo establecido en el Código Nacional de Tránsito, las autoridades municipales y departamentales, en su condición de autoridades de tránsito, tienen la competencia para utilizar a este tipo de mecanismos para ejercer control y vigilancia en las vías de su jurisdicción territorial.

Ciertamente se avala el funcionamiento de esta medida tecnológica, toda vez que se considera un método eficaz que permite la celeridad en la detección de infracciones de tránsito.

Tal y como se observa la legislación vigente sobre esta materia, se ha ocupado hasta la fecha de la asignación de competencias para utilización de estos mecanismos de control, vigilancia y sanción para los ciudadanos, todo ello en contraste con la nueva realidad vial de nuestro país pues a pesar de que existen mejores vías, la vigilancia y control se ha incrementado y de paso restringido la movilidad ya que están siempre al paso las cámaras de sistemas de foto detección de infracciones al tránsito.

En efecto, es necesario financiar esta transformación tecnológica utilizando para ello diferentes fuentes de ingreso, la continua renovación tecnológica y su mantenimiento para garantizar la prolongación de los proyectos en operación o la adjudicación a operadores.

Sin embargo, las ayudas tecnológicas que han sido introducidas en el Código Nacional de Tránsito se han convertido hoy en el instrumento más idóneo de la potestad sancionatoria de las autoridades administrativas de tránsito y por consiguiente para la imposición de los llamados comparendos electrónicos.

No obstante, a lo anterior, existen inacabables quejas, solicitudes y reclamaciones administrativas de todo orden en las cuales se plantea que hay una necesidad de acabar el negocio, porque las cámaras no tienen la finalidad de reducir la accidentalidad vial sino recaudar dinero para los municipios y muchas veces en sociedad con los dueños de las cámaras.

En la actualidad existe un vacío normativo respecto a los criterios técnicos especializados que deben tenerse en cuenta al momento de instalar estos mecanismos por parte de los gobernadores y alcaldes, es decir, la inconformidad radica en que se están imponiendo límites de velocidad exageradamente bajos respecto de las nuevas condiciones de las vías, las cuales permitirían transitar en condiciones de seguridad a velocidades superiores.

Lo anterior al parecer de manera exclusiva, le apunta a que los sistemas

de foto detección de infracciones al tránsito lo que buscan es el cobro de multas o comparendos para los ciudadanos, en muchos casos de manera injustificada, por eso es importante reglamentar la implementación y puesta en operación de las foto-multas a nivel nacional.

El cobro de infracciones vía foto multas se popularizó desde hace cinco años, después de que el Plan de Desarrollo 2010-2014 abriera el espacio para que en la sanción de las infracciones registradas por medios tecnológicos se vinculara a los dueños de los vehículos. Esto debido a que en el año 2012, el juzgado 20 penal del circuito de Medellín revocara una foto multa impuesta al abogado Benjamín Higueta, en donde argumentaba que:

Acudió al tránsito durante los once días siguientes a la foto multa, para decir que le retiraran la sanción porque con la foto de un carro no podían comprobar que él era quien había cometido la infracción. Luego entuteló (sic) ante el Juzgado 30 Penal Municipal, quien dijo que no tenía competencia para fallar el caso, que fue remitido al Juzgado 21 Penal del Circuito, quien finalmente falló a su favor (RCN, 2012).

A raíz de esta decisión, la tutela fue compartida por este medio y muchas personas tomaron este camino para que sus comparendos les fueran revocados, este fue un incentivo para que el gobierno tomara medidas legales y es así como estas acciones se toman a nivel nacional.

Ocurre entonces que tanto el propietario como el conductor se convirtieron en responsables frente al pago, considerando que el artículo 86 de la Ley 1450 de 2011 “por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014”, vincula al trámite contravencional al propietario del vehículo, siendo solidario y responsable ante el pago de la multa con el conductor del mismo, es decir que avala la detección de infracciones de tránsito por medios tecnológicos.

Ahora bien, frente a las autoridades competentes se encuentra el artículo 135 de la ley 769 de 2002, modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, establece que las autoridades competentes pueden contratar el

servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha y la hora.

Los Organismos de Tránsito, ejercen funciones de autoridad de tránsito de supervisión, encargadas de la vigilancia, inspección y control del tránsito en los respectivos municipios, mientras que la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional ejerce funciones de autoridad de regulación operativa sobre las vías nacionales.

El artículo 7° de la misma norma establece como jurisdicción de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, las carreteras nacionales por fuera de los perímetros urbanos de los municipios, significando ello, que son los policías de tránsito, los llamados a adelantar los controles de regulación operativa sobre las vías nacionales, que para el caso del empleo de equipos de foto detección, serán quienes verifiquen las fotografías, las validen y elaboren las ordenes de comparendo, las que deberán ser enviadas al organismo de tránsito para su posterior proceso contravencional.

Lo anterior no excluye, que los organismos de tránsito como autoridades de tránsito dentro de sus respectivas jurisdicciones municipales o departamentales, puedan contratar el servicio de medios técnicos o tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito.

Con la utilización de estos equipos de foto detección de infracciones de tránsito sobre las vías nacionales, no solo se multiplican las medidas de control en las vías, sino que adicionalmente se verifica a través del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT la información vigente de Seguro Obligatorio contra accidentes de tránsito SOAT, revisión técnico mecánica y restricciones vehiculares entre otras.

Adicional a lo anterior, se estaría enviando a los actores de la vía (conductores, peatones, ocupantes, ciclistas y pasajeros), un claro mensaje de control de la movilidad por parte de las autoridades de tránsito, lo que

redundará en mejorar las condiciones de seguridad y por ende en la reducción de la accidentalidad y la morbi-mortalidad vial.

En este entendido, cuando una cámara foto multa detecta la violación de una infracción, este comparendo debe ser notificado en los tres días siguientes a la imposición del mismo a la dirección registrada por su propietario en el sistema RUNT, con el ánimo de que su propietario o infractor se acerque ante la autoridad de tránsito correspondiente para ser escuchado en audiencia pública y poder controvertir la misma.

3.4 Análisis del fundamento normativo de la transición y manejo de los sistemas de foto-detección de infracciones en los esquemas de operación.

Como se manifestó en el primer capítulo, el fundamento normativo de los sistemas de foto detección de infracciones tiene su génesis en la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, la Ley 1383 de 16 de marzo de 2010, y la Ley 1450 de 2011.

Razón por la cual es menester realizar al tenor literal de las citadas normas el análisis pertinente para determinar la aplicación de la norma en el caso concreto de los esquemas de concesión en los que diferentes administraciones distritales y municipales autorizan la ubicación, montaje, puesta en marcha y operación de los sistemas de foto detección de infracciones de tránsito y se acuerdan mecanismos para el control de las mismas por parte de las autoridades y los cuerpos operativos de tránsito.

La entidad gubernamental encargada de la reglamentación y legislación del transporte en Colombia es el Ministerio de Transporte de Colombia. Esta entidad emite las regulaciones generales para el transporte aéreo, marítimo y terrestre del país. Así mismo, es responsable de la asignación de los permisos de operación de las entidades de transporte regionales.

El artículo 1º del Código Nacional de Tránsito rige en todo el territorio

nacional y regula la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas y privadas abiertas al público.

Dispone igualmente que el artículo 24 de la Constitución Política que todo colombiano tiene derecho a circular por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención o reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, así como la protección del uso común del espacio público.

Agrega la citada disposición que los principios rectores de este Código son: Seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

En el artículo 2º de la citada Ley define al Agente de Tránsito como: “Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales”.

Igualmente define a los Organismos de Tránsito como: “Unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción”.

La precitada ley en el artículo 3º señala las autoridades de tránsito en su orden así: “El Ministerio de Transporte. Los Gobernadores y los alcaldes. Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital. La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras. Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial. La Superintendencia General de Puertos y Transporte. Las fuerzas militares

para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el párrafo 5º de este artículo.

A su turno en el artículo 6º párrafo 3º: “Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código”.

Visto lo anterior, la dependencia en quien se delegue la función señalada en la Ley 769 de 2002, artículo 6º párrafo 3º, puede expedir las normas y tomar medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por vías públicas con sujeción a las disposiciones del código.

Por otro lado, es preciso aclarar que la Ley 769 de 2002 establece en el artículo 7:

Cumplimiento régimen normativo: Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías. Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de las especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias; salvo la valoración de dichas pruebas. Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción y el Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y cualquier autoridad de tránsito está facultada para abocar el conocimiento de una infracción o de un accidente mientras la autoridad competente asume la investigación.

La Ley 769 de 2002 dispone que son autoridades de tránsito:

A NIVEL NACIONAL: El Ministerio de Transporte a quien corresponde definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia

de Tránsito. Ejerce el control y aplicación de las normas de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de las Autoridades de Tránsito locales y distritos a través de la Policía Nacional en su cuerpo especializado de carreteras.

A NIVEL DEPARTAMENTAL: Los gobernadores o los organismos de Tránsito

A NIVEL MUNICIPAL O DISTRITAL: Los alcaldes o los organismos de tránsito donde los haya.

Frente al tema de detección electrónica vale resaltar que las ayudas tecnológicas en materia de tránsito aparecen con la reforma sustancial realizada en el año 2002 al Código Nacional de Tránsito, fecha en la que seguramente el Legislador de aquella época no alcanzaba a vislumbrar los adelantos en esta materia y su real aplicación en Colombia.

Ahora bien, con la reforma del Código Nacional de Tránsito, a través de la Ley 1383 de 2010 y la expedición del Plan Nacional de Desarrollo, Ley 1450 de 2011, en los que se introduce la responsabilidad solidaria entre propietario del vehículo y conductor, lo cual viabiliza desde el punto de vista jurídico la implementación de esta estrategia de detección electrónica.

De otro lado se tiene que la Ley 1383 de 16 de Marzo de 2010 en su Artículo 1º inciso 5º, dispuso : “Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización” y, en el Artículo 22º inciso 4º, continuó expresando que “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.”

ARTÍCULO 22. El artículo 135 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

Artículo 135. Procedimiento. Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo: (...) Inciso 3°. “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. (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario quien estará obligado al pago de la multa. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.” (...) El Parágrafo 2°. Del Artículo 122 de la Ley 1383 de 2010 establece: “Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el cobro de las multas.”

Del análisis de los apartes normativos transcritos se puede colegir lo siguiente: i) existe autorización legal para que entidades privadas ejerzan funciones administrativas que corresponden a las autoridades de tránsito; ii) dicha autorización debe llevarse a cabo mediante delegación o convenio; iii) las entidades privadas serán tan sólo organismos de apoyo, es decir, en ningún momento podrán considerarse como autoridades de tránsito, por lo que no podrán ejercer funciones asignadas a éstas, y; iv) las funciones que pueden ejercer dichas entidades son las taxativamente señaladas por el inciso segundo del artículo 7º.

De lo expuesto, se evidencia que existe autorización, tanto constitucional como legal, para que se adelante la delegación de funciones administrativas, relacionadas con el tránsito y transporte, en entidades privadas, no obstante, estas deben obedecer a razones de conveniencia, y las ventajas que tal delegación signifique en la prestación de los servicios.

El organismo encargado por la administración municipal para el manejo y control del tránsito es la Secretaría de Transporte y Tránsito que es administrada por el Secretario de Tránsito el cual es elegido por el alcalde.

La Secretaria de Transporte y Tránsito entre otras actividades

administrativas y operativas de control, se encarga de gestionar y controlar todo lo referente a infracciones y contravenciones; frente a este tema es clave traer a colación los avances que en esta materia han tenido ciudades como Medellín pioneras en la materia de fiscalización electrónica o foto multas, las cuales verifican muchos beneficios principalmente en el tema de la disminución de la accidentalidad y la consecución de recursos que permiten hacer inversiones en los temas específicos permitidos por el Legislador y cuyo fin principal es mejorar la seguridad vial.

Las fotos multas encuentran su fundamento legal en el inciso 5º del Artículo 135 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito), modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, que al desarrollar el procedimiento para imponer comparendos establece que:

(...) 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.

Del Mecanismo de asociación público privada:

Con la expedición de la Ley 1508 de 2012 régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas en donde además se dictan normas orgánicas de presupuesto y otras disposiciones, es necesario analizar lo pertinente a efectos de justificar la utilización de dicha modalidad para la ejecución de los proyectos cuya cuantía de inversión del proceso supere los 6.000 SMMLV por lo cual es procedente la utilización de dicho esquema.

Esta Ley en su artículo 3o. es aplicable a:

Todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha

infraestructura. (...) PARÁGRAFO 1o. Sólo se podrán realizar proyectos bajo esquemas de Asociación Público Privada cuyo monto de inversión sea superior a seis mil (6.000) SMMLV.

3.5 Regulación de la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones.

Como se ha venido evidenciando desde la identificación del problema y la misma justificación, ha sido un hecho notorio de trascendencia y masiva comunicación que existe una serie de inconsistencias técnicas en la instalación de los sistemas ya referidos, y fue con clamor popular que el Congreso de la Republica finalmente legislo para poner en cintura a los organismos de transito que instalaron o contrataron la instalación y operación de los mismos, basados en un enfoque económico de maximización de ingresos y no prevención de la accidentalidad , tal como lo sostiene la misma motivación en el proyecto de ley que dio origen a la Ley 1843 de 2017:

Así las cosas, el uso de mecanismo tecnológicos se convirtió en un grave problema para el gobierno, tal y como lo demuestran los antecedentes del proyecto de ley que reguló dichos sistemas, pues nótese que su uso no fue para proteger el interés general de los ciudadanos, sino que se convirtió en un negocio para las secretarías de movilidad y tránsito que hicieron uso de la tecnología de las fotos multas.

Pues bien, finalmente se surtió todo el trámite legislativo de rigor y ahora ya se tiene ley 1843 de 2017 por medio del cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones.

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

De esta ley pueden extraerse cambios sustanciales como la detección de infracciones se deberán adicionar en la vía señales visibles que informen que es una zona vigilada por cámaras o radar, localizadas antes de iniciar estas zonas; estas deberán ser establecidas con base en los estudios técnicos por parte de las autoridades de tránsito, respetando los límites definidos por el Ministerio de Transporte para las vías nacionales, la señal tendrá que ubicarse con una antelación de 500 metros de distancia.

En consecuencia, en el artículo 2 de la Ley 1843 del 14 de Julio de 2017, se dispuso que el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en un plazo no inferior a ciento ochenta (180 días), establecerían la reglamentación de los criterios técnicos que deberán cumplirse para la instalación u operación de todo medio técnico o tecnológico para la detección de presuntas infracciones de tránsito.

Conforme con lo ordenado el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial expidió la resolución Nª 000718 del 22 de marzo de 2018 (Anexo 3) 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, en las que se vislumbran como importantes las siguientes:

Artículo 1. Objeto. Establecer la reglamentación de los criterios técnicos para la instalación y/u operación de los medios técnicos y/o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. La presente Resolución es aplicable a todas las autoridades de tránsito en el país, que directamente, o a través de terceros, instalen y operen sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito.

Artículo 4. Criterios técnicos: Para la instalación u operación de los SAST se deberá acreditar la necesidad del mismo, con base en al menos uno de los siguientes criterios: Siniestralidad, Prevención, Movilidad o Historial de Infracciones

Artículo 5. Condiciones previas a la instalación y operación: La autoridad de tránsito competente del tramo donde se pretenda instalar

y/u operar los SAST, antes de instalar y poner en operación los mismos, deberá contar con la autorización de la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte.

CAPÍTULO IV

4 ESTADÍSTICA INSTITUCIONAL E INFORMACIÓN OFICIAL DE FOTO COMPARENDOS Y DERECHO COMPARADO PARA ESTABLECER MECANISMOS DE SANCIÓN Y CONTROL

Para cumplir con el propósito de estudio es menester acudir a las fuentes de información estadística oficiales, toda vez que estas nos ayudan en el soporte de las incidencias encontradas en la investigación, para el caso puntual acudimos al boletín de históricas del Sistema integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito.

Este boletín es generado para dar a conocer la tendencia histórica de los procesos de recolección de información que hacen referencia al Simit publicando los datos más relevantes del sector sobre las Infracciones de tránsito del país, es a lugar ubicar en esta fuente la cantidad de comparendos impuestos mediante el sistema de foto detección como a continuación se detalla:

Tabla 1

Comparendos impuestos general nacional detalle anual.

AÑO	Totales
2.012	2.802.379
2.013	3.064.108
2.014	3.045.240
2.015	3.568.511
2.016	3.903.924
2.017	4.210.602

2.018	4.054.369
	<u>24.649.133</u>

Fuente: Sistema integrado de Información sobre Multas por Infracciones de Tránsito fecha generación de la información: 09-ene-2019 Serie mensual 2003 – 2018

Tabla 2

Comparendos impuestos por foto multa detalle mensual y anual.

AÑO	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Totales
2.012	47.837	34.716	44.109	41.322	41.604	30.909	44.156	39.203	32.635	30.700	45.425	42.713	475.329
2.013	64.963	61.012	49.296	33.217	46.069	65.175	57.166	80.666	86.682	92.856	76.250	97.526	810.878
2.014	82.357	68.068	57.855	67.683	57.104	85.295	112.221	107.199	112.976	86.837	102.458	137.455	1.077.508
2.015	155.458	115.391	117.518	140.141	142.066	141.454	149.599	164.454	158.361	148.495	138.969	181.889	1.753.795
2.016	174.676	141.479	144.804	135.293	126.362	161.629	161.627	157.489	142.994	136.591	143.141	154.748	1.780.833
2.017	162.711	143.398	143.335	147.704	118.237	136.039	155.109	153.059	135.739	138.843	140.281	155.316	1.729.771
2.018	142.695	137.243	165.342	126.057	112.480	119.651	128.069	110.918	120.724	119.117	134.052	76.076	1.492.424
													9.120.538

Fuente: Sistema integrado de Información sobre Multas por Infracciones de Tránsito fecha generación de la información: 09-ene-2019 Serie mensual 2003 – 2018

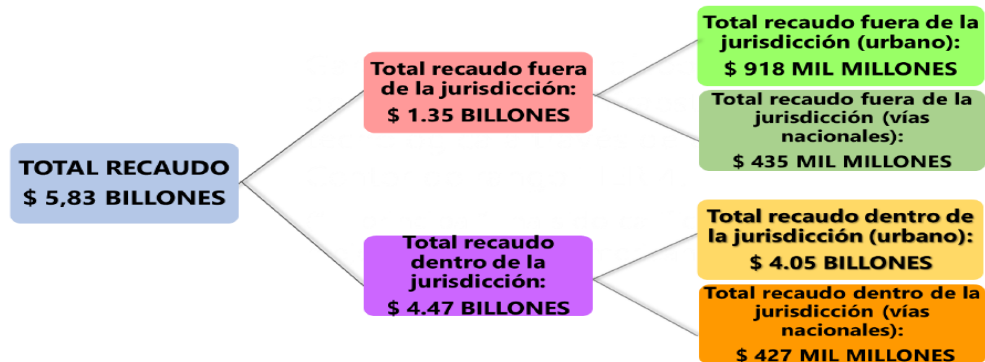
De lo anteriormente descrito se tiene que en los años 2012 al 2018 objeto de muestra, donde se identifica el problema de investigación desde el mes de enero de 2012 hasta el mes de diciembre de 2018, se han impuesto un total de 24.649.133 veinticuatro millones seiscientos cuarenta y nueve mil ciento treinta y tres órdenes de comparendo mediante el cuerpo operativo de tránsito y los sistemas de foto detección, donde se evidencia una participación de nueve millones ciento veinte mil quinientos treinta y ocho ordenes de comparendo impuestos mediante el mecanismo de foto detección de infracciones que arroja un porcentaje del 37%.

Los datos presentados indican que existe una tendencia en aumento en el número de foto detección de infracciones que se han impuesto, el cual responde al incremento tanto del parque automotor como de las empresas

operadoras y los sitios en donde es permitido aplicar la foto comparendos.

Según información del SIMIT desde el año 2002 al año 2018, en todo el territorio nacional se han recaudado \$5.83 billones de pesos por concepto de multas por infracciones de tránsito:

Figura 1



Fuente Simit.

Esta información es contrastada respecto a las estadísticas que figuran en el Boletín Estadístico expedido por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial en donde en los años 2017 al 2019 se evidencia la disminución de la siniestralidad en cuanto a fallecidos en accidentes de tránsito:

Figura 2

Fallecidos por mes del año en siniestros viales

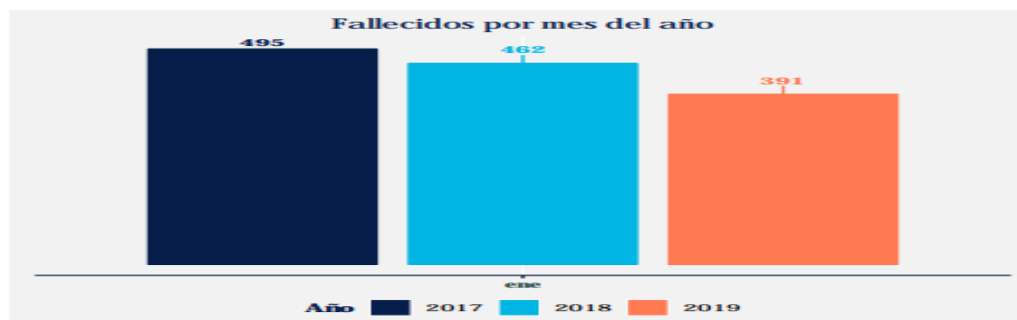


Figura 6. Comparación 2017, 2018 y 2019 de las cifras de fallecidos en siniestros viales según mes de ocurrencia del siniestro que generó el fallecimiento.

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Boletín Estadístico Enero 2019.

Se encuentra que en lo que tiene que ver con los departamentos incluyendo Bogotá como Distrito Capital, para la ciudad también se ha encontrado una reducción de casos en comparativo de cada año.

Tabla 3

Cifras enero 2017, 2018 y 2019 de fallecidos según departamento

Tabla 3. Cifras ene 2017, 2018 y 2019 de fallecidos según departamento de ocurrencia del hecho. Comparativo para 2018 y 2019

Departamento	Casos 2017	% 2017	Casos 2018	% 2018	Casos 2019	% 2019	Cambio	Cambio %
Cesar	15	3,0	26	5,6	7	1,8	-19	-73,08
Valle del Cauca	70	14,1	72	15,6	53	13,6	-19	-26,39
Córdoba	16	3,2	15	3,2	5	1,3	-10	-66,67
Caldas	12	2,4	12	2,6	4	1,0	-8	-66,67
Meta	13	2,6	22	4,8	14	3,6	-8	-36,36
Cundinamarca	40	8,1	32	6,9	25	6,4	-7	-21,88
Norte de Santander	10	2,0	17	3,7	11	2,8	-6	-35,29
Putumayo	5	1,0	7	1,5	2	0,5	-5	-71,43
Tolima	15	3,0	19	4,1	14	3,6	-5	-26,32
Hulla	23	4,6	16	3,5	12	3,1	-4	-25
Sucre	5	1,0	5	1,1	2	0,5	-3	-60
Risaralda	10	2,0	10	2,2	7	1,8	-3	-30
Bogotá, D.C.	37	7,5	27	5,8	24	6,1	-3	-11,11
La Guajira	8	1,6	6	1,3	4	1,0	-2	-33,33
Atlántico	19	3,8	20	4,3	18	4,6	-2	-10
No identificados	0	0,0	1	0,2	0	0,0	-1	-100
Chocó	1	0,2	2	0,4	1	0,3	-1	-50
Magdalena	19	3,8	15	3,2	15	3,8	0	0
Arauca	4	0,8	5	1,1	5	1,3	0	0
San Andrés	1	0,2	2	0,4	2	0,5	0	0
Antioquia	68	13,7	55	11,9	56	14,3	1	1,82
Bolívar	12	2,4	12	2,6	13	3,3	1	8,33
Quindío	3	0,6	5	1,1	6	1,5	1	20
Amazonas	0	0,0	0	0,0	1	0,3	1	-
Guaviare	1	0,2	0	0,0	1	0,3	1	-
Vaupés	0	0,0	0	0,0	1	0,3	1	-
Caquetá	5	1,0	3	0,6	5	1,3	2	66,67
Nariño	11	2,2	6	1,3	10	2,6	4	66,67
Boyacá	23	4,6	11	2,4	16	4,1	5	45,45
Casanare	4	0,8	6	1,3	11	2,8	5	83,33
Santander	33	6,7	16	3,5	22	5,6	6	37,5
Cauca	12	2,4	17	3,7	24	6,1	7	41,18
Total	495	99,5	462	99,9	391	100,1	-71	-

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Boletín Estadístico Enero 2019.

Para abarcar un poco más el índice de mortalidad frente a años anteriores se toma del Anuario de Siniestralidad Vial 2017 elaborado por la Alcaldía de Bogotá la muestra que respecta a los años 2007 a 2017 en

donde se evidencia nuevamente una reducción en casos de mortalidad del 4.5% por cada 100.000 habitantes:

Figura 3

Gráfica 5. Índice de mortalidad (No. muertos / 100.000 Habitantes) y población. Bogotá, 2007 - 2017



Fuente SIGAT DANE 2007-2017.

Se establecen en estas estadísticas como el porcentaje de disminución de la siniestralidad es muy lejano del que corresponde a la imposición de foto comparendos.

De otro lado es menester señalar que la licencia de tránsito operada por puntos es un sistema implementado en Europa y algunos países de Latinoamérica que para el año 2008 había dado como resultado una reducción del 30% en la accidentalidad (El Tiempo, 2008). En la mayoría de países que manejan este sistema los puntos asignados son doce, sin embargo, hay excepciones como Perú por ejemplo en donde la escala es de 100.

El sistema de puntos es un método en donde a un conductor que solicita su licencia de tránsito le otorgan o le vedan determinado número de puntos. En la medida de su comportamiento en la actividad de la conducción estos permanecen o disminuyen, esta variación se da a partir de las infracciones de tránsito que la persona haya cometido y en algunos países no se descuentan los puntos sino por el contrario son acumulativos.

Por muchos años se ha tratado de implementar este sistema en Colombia, pero a la fecha aún sigue sin ser una realidad.

Inicialmente se abarcará como es el manejo de este sistema en algunos países para posteriormente hacer un barrido de algunos proyectos de ley radicados en Colombia frente a este tema y que han terminado en el archivo del Congreso de la Republica.

4.2 Estados Unidos de América

Teniendo en cuenta que este país es un Estado Federal y cada Estado en este país tiene su propia legislación especial, así como una autonomía administrativa, se tomara para este documento la legislación que en cuanto al sistema de puntos que establece el Estado de Florida.

Para la entidad encargada Departamento de Seguridad Vial y Vehículos Automotores (FLHSMV) el sistema de puntos es: "...una escala graduada que asigna *valores relativos a las convicciones*. Cuando se le emite una citación, puede ganar puntos contra su registro de manejo, lo que cuando se acumula (sic) puede hacer que se suspenda su licencia".

Ahora bien, si la infracción fue captada en otro Estado, de ese lugar enviaran la citación a Florida para que se agregue en el registro del conductor. Es decir, no es un limitante tener leyes diferentes, dentro de la discrecionalidad que le es permitido a cada Estado existe una concordancia entre entidades, así como una colaboración armónica.

Los puntos son de acuerdo al tipo de condena y permanecen en el registro del conductor durante al menos cinco años desde la infracción. Si un conductor acumula demasiados puntos en un período de tiempo establecido, se suspenderán sus privilegios de conducir. Esto quiere decir que para esta legislación los puntos no vienen con la licencia, sino que en la medida que la persona cometa infracciones de tránsito, además de la multa empezara a pesar un puntaje negativo en su registro.

Puntaje que si supera los doce en un periodo de tiempo específico le traerá como sanción la suspensión de la licencia y con ello todos los privilegios que se tiene para conducir. Suspensión que podrá ser levantada al cumplimiento del tiempo de sanción, pago de inscripción en la Escuela de Mejora del Conductor Avanzado y con el pago de una tarifa de restitución. Aun así, todo esto no se quita del registro que figura en licencia sino hasta pasados cinco años (FLHSMV).

4.3 Perú

En Perú, este mecanismo permite a los conductores auto regularse mediante jornadas de capacitación en seguridad vial.

El sistema de puntos, más que una medida de sanción, es una estrategia que mide el récord de infracciones a las reglas de tránsito que cometen los conductores, permitiéndoles corregir sus errores mediante charlas y cursos en tránsito y seguridad vial. Este mecanismo fue incorporado al Reglamento Nacional de Tránsito en el 2009 debido al éxito que tuvo en otros países en la reducción de los accidentes de tránsito (Radio capital, 2013).

Es un sistema implementado que tiene 100 puntos y en este caso también es acumulativo como el sistema que maneja el Estado de la Florida en Estados Unidos.

El sistema tiene un tope de 100 puntos acumulables según el tipo de falta, que para el caso son: faltas leves (5 puntos acumulados), faltas graves

(20 puntos acumulados) y faltas muy graves (de 20 a 100 puntos acumulados). Ahora si asisten a los cursos de seguridad vial les reducirán 30 puntos; también regulan la suspensión de la licencia a seis meses, un año y la cancelación en caso de reincidencia.

Este sistema es adicional a las multas e infracciones, lo que busca es que cada conductor maneje un récord y busque mejorarlo tomando mayor conciencia sobre seguridad vial y su actitud al volante.

Sin embargo y como todo no es cien por ciento eficaz mucha gente en este país incumple la norma aun cuando tiene los 100 puntos acumulados, tal como se evidencia en esta noticia: “Lamentablemente hace falta un mayor control al respecto, debido a que se han detectado casos de conductores que han acumulado más de 100 puntos y siguen manejando en las pistas” (2013).

4.4 Europa

Se han tomado algunos países que a la fecha manejan el sistema por puntos, haciendo así un extracto de lo más relevantes para hacer un enfoque principal en España quien, aunque presenta gran siniestralidad vial sobre todo en aquellos conductores que manejan por asuntos laborales (Lijarcio y otros, 2008), es quien ha tenido mayor rigurosidad en la implementación y ejecución.

Esta información es extractada de la revista Tráfico y Transporte de la Dirección General de Tráfico de España (2017).

4.4.1 Francia

Para el caso de esta Nación los puntos se van restando de doce que se otorgan inicialmente. Lo bueno es que si en el transcurso de tres años el conductor no ha cometido ninguna infracción puede recuperar los puntos a través de cursos de sensibilización vial.

4.4.2 Alemania

En este país los puntos también se suman y el límite es 18. Maneja sanciones de poca gravedad y sanciones graves. Si el conductor tiene entre 8 y 13 puntos se le hace una reprensión y se le recomienda un curso voluntario, si tiene entre 14 y 17 puntos el curso es obligatorio. Tiene una novedad y es que no solo requiere el curso sino una consulta voluntaria al psicólogo que reduce dos puntos, pero con 18 puntos la consulta es obligatoria y le retiran la licencia.

4.4.3 Portugal

Es el sistema de puntos más actual debido a que está implementado desde el 2016. Cuenta con 12 puntos y sus faltas son consideradas leves y graves, que en momento de las infracciones de tránsito van restando. Ahora bien, si el conductor cuenta con 3 puntos deberá repetir el examen teórico, si lo pierde así mismo perderá su permiso.

También cuenta con un sistema que bonifica hasta 15 puntos cuando la persona ha tenido un buen comportamiento en el transcurso de tres años.

4.4.4 España

País que se mirara más de cerca por cuanto la problemática de la siniestralidad para el año 2008 incremento más que cualquier otro accidente. Allí fue implementado el sistema de puntos desde el año 2006, en donde a medida que existen infracciones se disminuyen los puntos, buscando así penalizar no la infracción sino el comportamiento reiterado de infracciones es decir la reincidencia.

Para los españoles además de existen dos excepciones: conductores noveles es decir con tres años de antigüedad y aquellos que han perdido todos sus puntos y en la renovación solo le serán otorgados ocho. En los dos casos es un asunto de ganar y recuperar la confianza por parte de la sociedad, demostrar que su comportamiento va acorde con la seguridad vial.

A aquellos conductores que tengan buen comportamiento les será abonado hasta tres puntos, llegando a un total de quince, buscando con esto no solo castigar sino también premiar aquellas conductas adecuadas al momento de conducir.

Un conductor puede perder en el día hasta ocho puntos salvo excepciones expresas en esta normativa sin embargo para Lijarco y otros: “La filosofía del permiso de conducir por puntos es otra muy distinta: la de erradicar la multi reincidencia, lo que necesariamente se relaciona con la repetición en el tiempo de las infracciones” (2008). Siendo entonces este modelo de:

... doble talante, sancionador y reeducador, que no sólo persigue castigar la reincidencia, sino también educar y formar en la cultura de la seguridad vial a los conductores que hayan perdido puntos, tratando con ello de alcanzar un cambio comportamental que los haga más respetuosos con las normas de tráfico que (no lo olvidemos) persiguen garantizar el derecho a la vida, a la seguridad y a la libertad de todos los ciudadanos (2008).

En suma, aunque es uno de los mejores tipos de modelo por puntos también tiene su sombra y es que esta normativa otorga ciertos privilegios a aquellos que se dedican a la conducción como un trabajo, los cuales son llamados conductores profesionales.

Estas prerrogativas son otorgadas porque es su actividad laboral principal y requieren en forma más ágil para la recuperación de sus puntos, abriendo así una puerta para que estos conductores sean menos cuidadosos por las facilidades que tienen para la recuperación de los mismos. Siendo entonces una norma incompleta pues no aplica de igual manera para todos los ciudadanos españoles.

4.5 Colombia

Para el año 2008 se mencionaba en noticia del 28 de agosto en el periódico El Tiempo que pasaría a sanción presidencial un proyecto de ley

que sería firmado por el entonces presidente Álvaro Uribe Vélez, en donde el sistema de puntos para implementar en las licencias de tránsito, entraría en funcionamiento con el Registro Único Nacional de Tránsito (Runt) (El Tiempo).

Sin embargo, es un sistema que a la fecha no ha sido efectuado porque una y otra vez ha sido eliminado por inconveniencia inconstitucionalidad o falta de voluntad política, entre otros.

CONCLUSIONES

Se estudió la normatividad y jurisprudencia propuesta para el abordaje de esta investigación, identificando que en efecto los procedimientos que conllevan a la detección de infracciones mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos como apoyo al control del tránsito se encuadran dentro del marco constitucional y legal, aunque con evidentes fallas operativas que obedecen al diseño institucional de asignación de competencias el Estado se encuentra ejerciendo su potestad sancionadora en legal medida.

No obstante lo anterior, aún con los elementos abordados no es posible determinar que la implantación de estos sistemas y el consecuente aumento exponencial de imposición de comparendos promueven la seguridad en las vías y que brinden un mayor nivel de prevención de la accidentalidad y siniestralidad.

La tensión existente entre los sistemas de foto detección de infracciones al tránsito, en contraposición de las competencias institucionales de las entidades territoriales, es una constante en los escenarios en los cuales se busca su desmonte, razón por la cual han sido considerados como generadores de ingresos corrientes no tributarios en beneficio de los operadores y en detrimento de los presuntos infractores de las normas de tránsito.

Uno de los principales rasgos del presente trabajo es que en él se

resalta el hecho de que la implementación de los sistemas de foto detección de infracciones, tienen una clara connotación económica en donde se abarcan los conceptos de poder sancionador y facultad punitiva, además, un posible abuso de poder por parte del Estado, todo esto en el contexto de un Estado Social de Derecho.

A pesar de la entrada en vigencia de la ley 1843 de 2017 que tiene por objeto regular la instalación, adecuada señalización, puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico, a la fecha aún se encuentran los distintos rezagos de entidades territoriales que no han dado cumplimiento al desmonte de los sistemas que no verifican con los parámetros técnicos.

Para el mes de junio de 2019 y en base a la Ley 1843 de 2017 muchos de estos equipos tecnológicos fueron desmontados por la falta de requisitos legales exigidos ya que muchos municipios ni siquiera se podían cuantificar. “No había cómo cuantificar cuántos dispositivos había ni dónde estaban, pues no estaban señalizados. Había incluso carros que multaban de manera clandestina” (El Tiempo, 2019).

Es menester que las autoridades competentes adelanten y desplieguen todas las acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia de Seguridad Vial toda vez que aun a los usuarios de las vías en Colombia los sigue persiguiendo el lente de las foto-multas ocultas en las normas y en los arbustos.

No se trata de desacreditar el uso de estas tecnologías pues como bien lo mencionó la Corte Constitucional y lo estableció el Plan de Desarrollo estudiado, estas son necesarias para el avance, el progreso social y económico. También tienen buenos resultados así mismo como lo mencionan Hirst y Mountain (2005):

Los modelos indican que los esquemas de gestión de velocidad son más efectivos en carreteras de alta velocidad: mayor velocidad media deducciones y porcentajes generales de reducción de accidentes son logrados por esquemas implementados en carreteras con mayores antes de las velocidades media.

Pero su mal uso y abuso es el que ha generado no solo los controles por parte del Estado sino su desmonte pues no cumplen con el propósito para el que fueron creados y su uso no ha sido responsable.

No menos importante, es ver como los indicadores estadísticos advierten una falta de coherencia entre el porcentaje de comparendos impuestos por medios electrónicos frente a la disminución de la siniestralidad. Aunque se evidencia una reducción en cuanto a fallecidos del 4.5% por cada 100.000 habitantes, no se compadece con el incremento de las sanciones por medio de foto comparendos, incremento con un aumento en su porcentaje del 446% (El Espectador, 2019).

Como lo expresan González y Prada los realmente beneficiados son aquellos que recaudan, pero frente a la reducción de accidentalidad son muy pocos los resultados:

... el aumento de los registros de accidentes constituye un fenómeno que merece estudiarse con mayor profundidad; en particular, surge la pregunta sobre el uso efectivo y eficiente de los recursos públicos. Posiblemente, el análisis costo-beneficio tenga un balance positivo si se compara el recaudo generado por este programa frente a la inversión realizada en los dispositivos. Sin embargo, con respecto al ahorro generado por una reducción en la accidentalidad, el balance apunta a que esta medida no fue costo-efectiva, aunque sería necesario llevar a cabo un análisis adicional de valoración económica de la accidentalidad generada en las intersecciones con cámara (2016).

Como se ha expresado a lo largo del presente documento, la imposición de comparendos por medios electrónicos en efecto práctico se ha convertido en una fuente importante de ingresos, sin perjuicio de lo anterior se realiza por parte de las autoridades y organismos de tránsito, en debida forma, las

acciones necesarias para estructurar planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial como una prioridad.

ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN SOCIO JURÍDICA

Surge la necesidad de desarrollar como alternativa de solución socio jurídica en el presente trabajo una socialización por intermedio de una ponencia en cátedra abierta en la Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca, esto de acuerdo con el folleto informativo que acompañe esta alternativa en el marco de la educación permanente, conforme con la programación establecida por la universidad

Se enfatiza en el acompañamiento de un panel de expertos en derecho, tránsito, movilidad, uso de TIC`s en el tránsito, seguridad vial y movilidad.

Toda vez que este enfoque interdisciplinario, permitirá ampliar o difundir elementos pertinentes para abordar los problemas aquí identificados que tienen una connotación jurídica de impacto social producido por la legítima aplicación de la norma en materia de tránsito y uso de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos como apoyo en su control.

Se busca que los estudiantes de la academia vinculados a la facultad de derecho de la Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca, obtengan el conocimiento necesario sobre el tema a través de la materia Derecho Administrativo, y se espera entonces fijar fecha para realizar la ponencia mencionada sobre este documento de investigación.

Se impone concluir que la educación siempre será el medio más eficiente para abordar este problema, contar con la información necesaria,

completa y adecuada permitirá que el estudiante de la carrera de derecho en esta catedra especifica puedan no solo profundizar sobre las implicaciones jurídicas sino tener alternativas para poder ayudar a los ciudadanos que no tengan el conocimiento al respecto.

ANEXOS

ANEXO 1

RESOLUCION 3545 DE 2009 (agosto 4)

Por la cual se dictan unas disposiciones en relación con el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.

EL MINISTRO DE TRANSPORTE,

en uso de sus facultades legales, en especial las conferidas por las Leyes 769 de 2002, 1005 de 2006 y por el decreto 2053 de 2003, y

CONSIDERANDO:

Que la Ley 769 de 2002 mediante la cual se expide el Código Nacional de Tránsito, establece en su artículo 8° la obligación por parte del Ministerio de Transporte de poner en funcionamiento el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, que incorpora, entre otros el Registro Nacional de Empresas de Transporte Público y Privado y Registro Nacional de Infracciones de Tránsito,

Que la Ley 1005 de 2006, por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, completó la regulación normativa necesaria a efectos de la creación e implementación del RUNT viabilizando de esta manera, el cumplimiento del mandato legal contenido en la Ley 769 de 2002.

Que en virtud de lo ordenado en las citadas leyes, el Ministerio de Transporte procedió conforme a las Leyes 80 de 1993 y 489 de 1998 y al Decreto 2053 de 2003 a convocar a licitación pública para seleccionar la propuesta más favorable y celebrar un contrato de concesión, cuyo objeto es la prestación del servicio público del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT por cuenta y riesgo del concesionario.

Que al adjudicarse la concesión del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, se suscribió el Contrato de Concesión número 033 de 2007 entre el Ministerio de Transporte y la Concesión RUNT S. A.

Que el Contrato número 033 de 2007, define el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT como un "(...) sistema de información que permite registrar y mantener actualizada, centralizada, autorizada y validada la misma sobre los registros 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 servicios al sector".

Que el artículo 10 de la Ley 1005 de 2006, determinó dentro de los responsables de inscribirse y reportar información los siguientes sujetos:

1. Todos los centros de enseñanza automovilística, los centros de reconocimiento, los centros integrales de atención, los centros de diagnóstico automotor. Serán responsables los interesados.

2. Todas las personas naturales o jurídicas que presten algún tipo de servicio al tránsito, que presten apoyo o reciban delegación de los organismos de tránsito o las autoridades de tránsito.

3. Todos los importadores de vehículos, maquinaria agrícola y de construcción autopropulsada y de motocicletas.

4. Todas las ensambladoras de: Vehículos, maquinaria agrícola, motocicletas, remolques y semirremolques que se produzcan en Colombia.

Que el mismo artículo, determinó dentro de los responsables de reportar información los siguientes sujetos:

1. La Federación Colombiana de Municipios debe reportar todas las infracciones de tránsito en Colombia.

2. Los Organismos de Tránsito y la Policía de Carreteras para reportar todos los accidentes de tránsito que ocurran en Colombia.

3. Las Compañías aseguradoras deben reportar todas las pólizas de seguros obligatorios que se expidan en Colombia.

Así mismo, en relación con el reporte de las infracciones de Tránsito y Transporte, le compete a las autoridades de Tránsito de todo el país y a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, igualmente su reporte.

Que el artículo 12 de la Ley 1005 estableció que quienes estando obligados a inscribirse o a reportar la información necesaria para mantener actualizado el Registro Unico de Tránsito, RUNT, de que trata el artículo 8° de la Ley 769 de 2002, no cumplan con esta obligación dentro del término y condiciones establecidas en la ley o el reglamento expedido por el Ministerio de Transporte, serán sancionados con multa de treinta (30) salarios mínimos diarios legales vigentes.

Que se hace necesario adoptar medidas que permitan garantizar la integración, la migración y el permanente reporte de información de los entes privados al Registro Unico Nacional de Tránsito y con ello el cumplimiento de los objetivos del Sistema RUNT y del Contrato número 033 de 2007.

Que en mérito de lo expuesto, el Ministro de Transporte,

Ver el art. 12, Ley 1005 de 2006, Ver la Resolución del Min. Transporte 1552 de 2009

RESUELVE:

Artículo 1°. Objeto. La presente resolución tiene como objeto reglamentar el registro de todas las personas naturales y jurídicas de derecho público o privado que proveen información de referencia a los registros que son objeto del RUNT y fijar las condiciones técnicas, tecnológicas y operativas para su correcta interacción con el Registro Unico Nacional de Tránsito RUNT.

Artículo 2°. Obligatoriedad de registro. Los Organismos de Tránsito, las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte y las personas naturales o jurídicas que prestan servicios al sector de tránsito y transporte, que se relacionan a continuación, deberán estar previamente registrados en el RUNT, para poder operar e interactuar con el mismo.

Importadores de vehículos y carrocerías

Ensambladoras de vehículos

Fabricantes de carrocerías

Empresas desintegradoras de vehículos

Centros de Diagnóstico Automotor

Entidades de Juzgamiento de Preservación de Vehículos Antiguos y Clásicos

Organismos Certificadores de Personas Naturales y Jurídicas

Centros de Enseñanza Automovilística

Centros de Reconocimiento de Conductores

Centros Integrales de Atención

Compañías aseguradoras

Organismos de acreditación de personas naturales y jurídicas

Talleres de conversión de motores

Personas naturales y jurídicas que presten apoyo a los organismos o a las autoridades de tránsito

Personas naturales y jurídicas que reciban delegación de los organismos o autoridades de tránsito

Artículo 3°. Proceso de registro. El registro en el sistema RUNT de los datos básicos de Organismos de Tránsito, Direcciones Territoriales y de las personas naturales y jurídicas que prestan servicios al sector y requieren habilitación o autorización del Ministerio de Transporte estará a cargo de la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio. Dicho registro se realizará mediante el proceso de migración de información histórica o directamente en

el Portal de Trámites del RUNT, una vez el sistema entre en operación.

Los datos a registrar con relación a Organismos de Tránsito (OT), incluidas sus sedes operativas para quienes las tienen, son:

- Nombre
- Tipo de Organismo de Tránsito (Departamental o Municipal)
- Fecha de creación
- Dirección de la sede principal
- Municipio donde se encuentra la sede principal
- Nombre y documento de identidad del Director o Secretario de Tránsito.

En el caso de las Direcciones Territoriales (DT), registrará:

- Nombre
- Departamentos que cubre
- Fecha de creación
- Dirección sede principal
- Municipio sede principal
- Nombre y documento de identidad del Director

En el caso de las personas naturales y jurídicas que prestan servicios al sector y son habilitadas, registradas y/o autorizadas por el Ministerio de Transporte, registrará como información, básica:

- Nombre
- Tipo de Otro Actor
- Fecha de habilitación o aprobación Dirección de la sede principal
- Municipio de la sede principal
- Nombre y cédula de ciudadanía del Representante Legal

Adicionalmente dependiendo del tipo de actor, se registrará información relacionada específicamente con la actividad que el tipo de actor desempeña.

Una vez registrado el Organismo de Tránsito, sus sedes operativas, la Dirección Territorial o las personas naturales y jurídicas que prestan servicios al sector en el sistema RUNT, será responsabilidad del Secretario, Director o Representante Legal respectivo el reportar al Ministerio cualquier dato que

requiera de actualización para que este lo ingrese al RUNT.

La Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio deberá reportar al RUNT la suspensión o cancelación de habilitación de un Organismo de Tránsito o persona natural o jurídica que presta servicios al sector y la supresión de una Dirección Territorial. En ambos casos se debe incorporar el número del acto administrativo correspondiente.

Parágrafo 1°. Los datos a reportar al RUNT por cada actor dependerán de su naturaleza y serán los determinados conjuntamente entre el Ministerio y el Concesionario, e informados por escrito a los diferentes actores.

Parágrafo 2°. En los municipios en donde no existan Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC), el Organismo de Tránsito deberá registrar en el RUNT los médicos habilitados para la expedición del certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, previa verificación, por parte del mismo, del cumplimiento de los requisitos exigidos para la prestación de este servicio.

De igual forma, los Organismos de Tránsito registrarán en el RUNT las entidades desintegradoras de vehículos de servicio público de transporte y de transporte masivo de pasajeros de su radio de acción (metropolitano, distrital y municipal) autorizadas para tales efectos. Para su registro, el Organismo de Tránsito debe asegurar el cumplimiento de los requisitos dispuestos en la normatividad vigente.

Artículo 4°. Hasta tanto el RUNT entre en operación, la inscripción de que trata el artículo anterior, deberá realizarse a través de la funcionalidad dispuesta para tal fin en la página www.runt.com.co; una vez en operación el sistema, la inscripción se realizará en cualquier organismo de tránsito del país.

Artículo 5°. Inscripción de ciudadanos. Todos los ciudadanos nacionales o extranjeros que sean conductores, propietarios de vehículos o que pretendan realizar un trámite relacionado con tránsito o transporte, deberán ser inscritos, sin costo alguno, en el RUNT, para lo cual deberán cumplir los siguientes requisitos:

- Presentar documento de identidad
- Registrar la huella dactilar en el dispositivo de captura digital o lector biométrico de huella
- Registrar la firma en el digitalizador de firmas o escáner y
- Confirmar sus datos básicos.

Cuando este proceso ya haya sido realizado la primera vez, dicha

información reposará en la base de datos del sistema RUNT y para cualquier trámite posterior su identidad será validada frente a este sistema, incluyendo la firma para cotejarla en caso de otorgamiento de un poder.

Parágrafo. La obligatoriedad de realizar la inscripción de ciudadanos recae en los Organismos de Tránsito del país; optativamente podrá realizarse este proceso en los Centros de Reconocimiento de Conductores, Centro de Enseñanza Automovilística y los Concesionarios de vehículos y otras entidades definidas por el Ministerio de Transporte, siempre y cuando cumplan con las condiciones establecidas en el documento anexo a la Resolución 1552 de abril 23 de 2009.

Artículo 6°. Obligación de migración de información histórica. Las entidades privadas relacionadas en el artículo segundo de la presente Resolución, así como, la Federación Colombiana de Municipios y la Superintendencia de Puertos y Transporte deberán migrar al RUNT la información histórica generada hasta el 31 de julio de 2009 por el ejercicio de su objeto social, de acuerdo con el cuadro siguiente, atendiendo los estándares y estructuras de datos suministrados por el Concesionario - RUNT.

La Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte en coordinación con el Concesionario RUNT, establecerá el procedimiento para la migración de la información de cada una de las entidades.

Entidad	Período de información a migrar	Fecha límite para migración
Importadores de vehículos y carrocerías	Información de vehículos importados al país con levante hasta el 31 de julio	15/08/2009
Ensambladoras de vehículos	Información de vehículos ensamblados hasta el 31 de julio	15/08/2009
Empresas desintegradoras de vehículos	Información de vehículos desintegrados de transporte de carga, desde la vigencia de la Resolución 10500 de 2003. Información de todos los vehículos de transporte pasajeros desintegrados.	15/08/2009
Talleres autorizados de conversión de motores de gasolina a gas natural	Información de vehículos convertidos de gasolina a Gas Natural desde el 1° de enero de 2006.	15/08/2009
Centros de Juzgamiento de Vehículos Antiguos y Clásicos	Información de vehículos revisados y aprobados desde el 20 de diciembre de 2002.	15/08/2009
Organismos Certificadores de Personas	Información del 1° de julio de 2005.	15/08/2009

Naturales y Jurídicas		
Centros Integrales de Atención	Información de certificados desde el 1° de enero de 2009.	15/08/2009
Compañías aseguradoras	Información de SOAT vigentes al 31 de julio	15/08/2009
Federación Colombiana de municipios	Información de multas y sanciones de Tránsito desde enero 10 de 2006.	15/08/2009
Dirección de Tránsito y Transporte Policía Nacional	Información de comparendos de tránsito impuestos desde enero 10 de 2006	15/08/2009

Parágrafo 1°. Las entidades antes mencionadas deberán enviar al RUNT información actualizada generada entre el 1 de agosto y el 30 de septiembre de 2009, en dos entregas así: 31 de agosto de 2009 y 30 de septiembre de 2009 o hasta que la respectiva entidad entre en operación paralela con el RUNT.

Parágrafo 2°. La Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte y las autoridades de transporte municipal, distrital y metropolitano, deberán reportar al RUNT, la siguiente información:

Dirección de Transporte y Tránsito: Información de Remolques y semirremolques registrados en el país, Terminales de Transporte habilitadas y/o homologadas y Empresas de Servicio Público de Transporte de Carga, pasajeros por carretera, especial y mixto por carretera habilitadas, con las correspondientes capacidades transportadoras autorizadas y vehículos por empresa, modalidad, accidentes de tránsito, empresas de transporte internacional.

Superintendencia de Puertos y Transporte: Información de Infracciones de Transporte y sanciones a los sujetos objeto de su vigilancia en relación con labores de tránsito terrestre.

Autoridades de transporte municipal, distrital y metropolitano: Información de empresas de servicio público de transporte individual, colectivo municipal, y mixto municipal, con las correspondientes capacidades transportadoras autorizadas y vehículos por empresa por modalidad.

La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional: El reporte de las infracciones de Tránsito y Transporte.

Aseguradoras otras pólizas: Responsabilidad civil, andina, combustibles líquidos, transporte de gases y mercancías peligrosas.

La información de estas entidades deberá ser remitida al

Concesionario RUNT a más tardar el 15 de febrero de 2010, atendiendo los estándares y estructuras de datos suministrados por el Concesionario RUNT, previamente acordados con el Ministerio.

Artículo 7°. Paralelo del Sistema RUNT y vinculación obligatoria de los diferentes actores. Con el objeto de garantizar el adecuado inicio de operaciones del sistema RUNT, las personas naturales y jurídicas que se relacionan a continuación deberán participar obligatoriamente en las pruebas en paralelo del sistema RUNT que se realizarán previamente al inicio de operaciones del Registro Unico Nacional de Tránsito; en consecuencia, estas entidades deberán contar con la información de referencia, los desarrollos necesarios para su conectividad y el hardware requerido para interactuar con el sistema RUNT a más tardar el primero (1°) de septiembre de 2009. Los actores vinculados inicialmente son:

Organismos de Tránsito

Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte

Importadores de vehículos y carrocerías

Ensambladoras de vehículos

Fabricantes de carrocerías

Empresas desintegradoras de vehículos

Centros de Diagnóstico Automotor

Entidades de Juzgamiento de Preservación de Vehículos Antiguos y Clásicos

Organismos Certificadores de Personas Naturales y Jurídicas

Centros de Enseñanza Automovilística

Centros de Reconocimiento de Conductores

Centros Integrales de Atención

Compañías aseguradoras

Organismos de acreditación de personas naturales y jurídicas

Personas naturales y jurídicas que presten apoyo a los organismos o a las autoridades de tránsito

Personas naturales y jurídicas que reciban delegación de los organismos o autoridades de tránsito

Talleres de conversión de motores.

Artículo 8°. Obligación de reportar información al RUNT en

operación. Una vez entre en operación el RUNT, las entidades de que trata la presente Resolución están obligadas a reportar la información que de acuerdo a la estructura de datos y estándares determinen conjuntamente el Ministerio de Transporte y el Concesionario RUNT.

Parágrafo 1°. Las compañías aseguradoras tendrán un año a partir de la vigencia de la presente Resolución para que el reporte de la información sea en línea y tiempo real.

Parágrafo 2°. Una vez en operación el RUNT, en caso de que un registro no aparezca en el sistema RUNT o presente inconsistencias, el trámite solicitado que requiera de dicha información no podrá atenderse hasta cuando el originador de la información haya realizado la corrección o el cargue respectivo.

Artículo 9°. Certificación digital. Todas las personas o entidades que generan y registran información en el RUNT deben contar con el certificado digital de que trata la Resolución 1339 de 2008, en concordancia con la Ley 527 de 1999.

Para el reporte de información, una vez entre en operación el RUNT, se deberá cumplir con las condiciones técnicas, tecnológicas y de operación establecidas en el documento anexo a la Resolución 1552 de abril 23 de 2009.

Artículo 10. Sanciones. En desarrollo y cumplimiento de la ley 1005 de 2006, los sujetos obligados a inscribirse y a reportar información al RUNT que no cumplan a cabalidad con esta obligación serán sancionados, de conformidad con el artículo 12 de la Ley 1005 de 2006; para tal efecto se reglamenta en los siguientes términos su causación:

Los sujetos obligados a reportar la información al Registro Unico Nacional de Tránsito RUNT, deberán efectuar el reporte en un plazo no mayor a 24 horas, después de ocurrido el hecho; sin embargo, las entidades que estén en condiciones técnicas y tecnológicas para reportar en línea y tiempo real la información lo podrán hacer así.

Para efectos de integrar la información y dar aplicación a la norma se entenderá por reporte el envío de la información en lotes o bloques con los estándares que puntualmente sean acordados e informados por el Concesionario y que por su completitud y consistencia, después del proceso de validación, se cargan exitosamente al sistema RUNT, generando la publicidad del acto en el registro correspondiente o alimentando las bases de datos con información de referencia para validar los servicios de trámite integrados al sistema RUNT.

El proceso de cargue se podrá realizar en bloques, dentro del plazo de las 24 horas a la ocurrencia del hecho, en tres (3) oportunidades diarias; para

tal efecto se definirán e informarán por parte del Concesionario las horas y oportunidades en las que los actores podrán reportar y corregir su información.

Esta información se procesará y el sistema RUNT generará un Boletín de aceptación en cuyo caso se cierra el ciclo; de generarse un Boletín de rechazo, el actor deberá proceder a rectificar la información reportada en un plazo máximo de 24 horas después de la expedición de la devolución, con las frecuencias y oportunidades previamente señaladas el actor podrá reportar la información; así mismo la podrá corregir en caso de inconsistencias o rechazos.

Para efectos de la tipificación de la sanción se entenderá que esta sólo procede cuando ocurrido el hecho no se reporta la información correspondiente en el plazo de 24 horas o cuando, generado el boletín de rechazo de cargue, el actor no corrige y reporta dentro de las 24 horas de recibido el boletín de rechazo, la corrección.

Las entidades mencionadas en la presente resolución que no cumplan con la obligación de inscripción y reporte de información en los términos aquí señalados serán sancionadas con multa de treinta (30) salarios mínimos diarios legales vigentes.

Parágrafo 1°. Siendo esta una actividad de reporte que integran varios registros, de tipificarse el incumplimiento se aplicará la sanción sobre el proceso de reporte efectuado y no por cada registro inconsistente u omitido.

Parágrafo 2°. Para efectos de dar cabal aplicación a esta norma se adopta un régimen de transición correspondiente a dos (2) meses contados a partir del inicio de operaciones del sistema RUNT, es decir, 1° de octubre de 2009, o la fecha que se determine para tal efecto, periodo en el cual se llevará el registro de eventos de incumplimiento sin causación de sanciones.

Artículo 11. La presente norma rige a partir de la fecha de su publicación y deroga toda norma que le sea contraria.

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 4 de agosto de 2009.

El Ministro de Transporte,

Andrés Uriel Gallego Henao.

ANEXO 2
RESOLUCION 2273 DE 2014

(Agosto 06)

Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones

LA MINISTRA DE TRANSPORTE,

En ejercicio de sus facultades legales, en especial las conferidas por los artículos 2° literal e) de la Ley 105 de 1993, 4° parágrafo 1° de la Ley 769 de 2002 y 1 y 2 numerales 2.2 y 2.7 del Decreto 087 de 2011, y

CONSIDERANDO:

Que a través de la Ley 1450 de 2011 o Plan Nacional de Desarrollo, el Estado colombiano definió la seguridad vial como Política de Estado y como prioridad del Gobierno Nacional.

Que como consecuencia, el Ministerio de Transporte adoptó mediante Resolución 1282 del 30 de marzo de 2012, el Plan Nacional de Seguridad Vial, para el período 2011-2016.

Que esta Cartera Ministerial inició en el mes de julio de 2013, un proceso de ajuste para convertir al Plan Nacional de Seguridad Vial en un marco sólido y coherente que permita desarrollar acciones efectivas para prevenir y reducir la inseguridad vial a nivel nacional, incluyendo la realización de mesas nacionales y regionales con la participación de todos los actores relacionados con la seguridad vial.

Que el proceso de ajuste se adelantó bajo una metodología participativa, desarrollando primero una fase de consenso con los principales actores y agentes de la seguridad vial de Colombia, por medio de talleres y mesas en las regiones y la zona central del país.

Que posteriormente se sometió en el mes de enero de 2014, el documento técnico a consulta pública de la ciudadanía, durante 30 días, realizado de forma virtual a través de un formulario publicado en la página web del Ministerio.

Que como resultado de la consulta pública se incorporaron los aportes pertinentes y el documento final al Plan de Seguridad Vial fue presentado a consideración de la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras, quien lo aprobó en sesión celebrada el día 21 de julio de 2014, como consta en el Acta número 38.

Que durante el proceso de ajuste, se evidenció la necesidad de ampliar su vigencia, con la prevista en el Plan Decenal de Salud Pública,

adoptado para el período 2012-2021, declarado como década de la seguridad vial y con la declaración de la Asamblea General de las Naciones Unidas, del período 2011-2020 como “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”.

Que se mantuvieron como líneas de Acción Estratégicas para la implementación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, las correspondientes a los aspectos institucionales, al comportamiento humano, a los vehículos, a la infraestructura vial y a la atención y rehabilitación de víctima;

Que el ajuste del Plan Nacional de Seguridad Vial impartirá lineamientos generales sobre seguridad vial en Colombia, hasta que la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de acuerdo con las funciones asignadas en la Ley 1702 de 2013, someta al Ministerio de Transporte si lo considera necesario un nuevo Plan de Seguridad Vial.

Que una vez entre en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial deben disponerse los mecanismos de coordinación para la implementación, seguimiento y evaluación del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Que el contenido de la presente resolución, fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte, el día 4 de agosto del 2014, en cumplimiento a lo determinado en el numeral 8 del artículo 8° de la Ley 1437 de 2011, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas.

Que los comentarios recibidos fueron evaluados, atendidos y los pertinentes fueron incorporados en el contenido del presente acto administrativo.

Que en mérito de lo anteriormente expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. Ajuste del Plan Nacional de Seguridad Vial. Ajustar el Plan Nacional de Seguridad Vial y ampliar su vigencia al período al 2021, de acuerdo con el documento contenido en el texto anexo, el cual hace parte integral de la presente resolución.

Artículo 2°. Pilares estratégicos, programas y acciones. Definir los programas y acciones correspondientes a los pilares estratégicos establecidos para la implementación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, así:

1. Pilar Estratégico de Gestión Institucional:

PROGRAMAS	ACCIONES
Fortalecimiento institucional del sector transporte.	Crear e implementar un organismo o entidad ejecutor de la Política Pública de Seguridad Vial - Agencia Nacional de Seguridad Vial. Diseñar e implementar el Observatorio de Seguridad Vial. Fortalecer la Superintendencia de Puertos y Transporte.
Fortalecimiento otros sectores.	Institucionalizar y fortalecer los Comités Locales de Seguridad Vial. Fortalecer el Ministerio de Educación. Impulsar la creación de Fiscalías especializadas en delitos que atentan contra la Seguridad Vial. Fortalecer los Centros de Regulación de Urgencias y Emergencias a nivel nacional. Robustecer y ampliar la cobertura de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y el Grupo de Control Vial o cuerpo de agentes de tránsito.
Formulación y reforma de políticas para la Seguridad Vial.	Impulsar la reforma al Código Penal en los delitos contra la Seguridad Vial. Impulsar la reforma integral al Código Nacional de Tránsito. Formular los Planes locales y departamentales de Seguridad Vial.
Socialización y participación del Plan Nacional de Seguridad Vial.	Promover la socialización, la divulgación y la participación ciudadana en las acciones del Plan Nacional de Seguridad Vial.

2. Pilar estratégico sobre el comportamiento humano:

PROGRAMAS	ACCIONES
Formación y educación en Seguridad Vial.	Diseñar e implementar el programa integral de apoyo y seguimiento a los cursos de reeducación y sensibilización de los centros integrales de atención. Promover la capacitación de los Agentes y las Autoridades de Tránsito. Formular lineamientos de bienestar universitario para la prevención vial. Generar el capital humano para la gestión de la movilidad segura. Transformar los colegios en comunidades seguras. Desarrollar un entorno virtual para la educación vial. Desarrollar la titulación laboral para los conductores de vehículos de transporte de pasajeros y de carga urbana, de transporte especial y monitoras.
Medidas y acciones de control efectivas.	Desarrollar esquemas y estrategias para el control de comportamientos riesgosos para la Seguridad Vial
Información y mercadotecnia social sobre seguridad vial.	Diseñar e implementar estrategias de información, formación y comunicación en colectivos específicos. Diseñar e implementar estrategias de información, formación y comunicación para la cultura ciudadana.
La licencia de conducción como privilegio.	Impulsar la modificación de los procedimientos para la obtención de la licencia de conducción. Estructurar el programa de licencias diferenciadas. Analizar el proceso de licenciamiento de conducción por puntos.
Responsabilidad Social Empresarial con la Seguridad Vial.	Formular e implementar planes estratégicos de Seguridad Vial. Fortalecer el programa de medicina preventiva desarrollado en terminales de transporte a las Empresas de Transporte Intermunicipal de Pasajeros.

1. Pilar Estratégico de Atención y Rehabilitación a Víctimas:

PROGRAMAS	ACCIONES
Atención prehospitalaria.	Desarrollar el diagnóstico de la atención pre-hospitalaria, hospitalaria y rehabilitación de accidentes de tránsito. Fortalecer la capacidad instalada en la atención pre-hospitalaria. Crear el número único de emergencias y otros mecanismos de acceso a los sistemas de emergencia. Actualizar las guías de APH (Atención Pre-Hospitalaria). Unificar la clasificación de lesiones (triage) para accidentes de tránsito en atención prehospitalaria y hospitalaria.
Atención hospitalaria.	Definir e implementar las rutas de atención en salud por accidentes de tránsito.
Acompañamiento a víctimas y rehabilitación e inclusión a personas en condición de discapacidad.	Fortalecer y promover los mecanismos de acceso a los programas de terapia ocupacional a las víctimas de traumatismos relacionados con tránsito. Promover programas educativos y de formación para el trabajo a las víctimas de traumatismos relacionados con el tránsito. Diseñar e implementar el programa de generación de oportunidades laborales para las víctimas de los traumatismos relacionados con el tránsito en condición de discapacidad. Impulsar la creación del sistema integral de acompañamiento que oriente a familiares y víctimas de accidentes de tránsito. Promover la participación de asociaciones de víctimas.

PROGRAMAS	ACCIONES
Vigilancia en salud pública de accidentes de tránsito.	Implementar el sistema de vigilancia en salud pública de accidentes de tránsito.

2. Pilar Estratégico sobre la Infraestructura

PROGRAMAS	ACCIONES
Normatividad y especificaciones para una infraestructura segura.	Definir la metodología para el cálculo de velocidad en vías urbanas. Definir y actualizar las especificaciones técnicas para una infraestructura vial segura.
Auditorías, evaluación y seguimiento de Seguridad Vial en la infraestructura vial.	Formular la reglamentación sobre Auditorías de Seguridad Vial (ASV). Definir los estándares que debe cumplir la infraestructura en términos de seguridad vial y la reglamentación necesaria.
Sistema de Gestión Vial.	Desarrollar el sistema de información para la gestión vial.
Políticas municipales para una infraestructura vial.	Promover la inclusión en los planes de desarrollo, en los instrumentos tipo POT/PBOT/EOT y en los planes de movilidad acciones encaminadas a fortalecer la seguridad vial en la infraestructura. Diseñar y desarrollar un plan integral de andenes y ciclorrutas accesibles y seguras. Modernizar y ampliar integralmente el sistema de semaforización, y mejorar e incrementar el sistema de señalización. Implementar medidas para la intervención integral en puntos críticos. Formular e implementar el plan de mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura vial.

5. Pilar Estratégico de Vehículos

PROGRAMAS	ACCIONES
Reglamentación técnica y evaluación de la conformidad para un parque automotor más seguro.	Impulsar la armonización con la normatividad internacional, la homologación y la creación de laboratorios de ensayo y calibración, dirigidos a los vehículos de transporte público (individual y colectivo), especial y carga. Impulsar la armonización con la normatividad internacional, la homologación y creación de laboratorios de ensayo y calibración, dirigidos a los vehículos particulares importados y/o ensamblados en el país.
	Impulsar la armonización con la normatividad internacional, la homologación y la creación de laboratorios de ensayo y calibración, dirigidos a los vehículos tipo motocicletas, importados y/o ensamblados en el país. Reglamentación técnica para los elementos de protección del motociclista. Impulsar la armonización con la normatividad internacional y formular la reglamentación de los agentes de la cadena de mantenimiento de los automotores. Implementar un sistema de administración de flotas para el servicio público. Reglamentar la retrorreflectividad en los vehículos de carga y transporte escolar. Optimizar al proceso de revisión técnico-mecánica de automóviles.
Transporte más seguro.	Analizar la seguridad vial del transporte realizado en bicicleta. Formular e implementar el programa integral de estándares de servicio y seguridad vial para el tránsito de motocicletas. Fortalecer la seguridad vial del transporte público organizado, en los sistemas integrados, estratégicos y masivos de transporte, en los de la modalidad de transporte colectivo, público individual, de pasajeros por carretera y especial.

Artículo 3°. Coordinación y articulación del Plan Nacional de Seguridad Vial. Las entidades del sector transporte al desarrollar actividades que tengan efectos en la seguridad vial deberán hacerlo en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 4°. Lineamientos en el nivel territorial. Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial, adoptado en la presente resolución.

Artículo 5°. Régimen de transición. Hasta la entrada en funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, corresponderá al despacho del

Viceministerio de Transporte la ejecución, seguimiento y evaluación del “Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021”.

Artículo 6°. Vigencia. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dada en Bogotá D.C., a los 06 días del mes de agosto del año 2014

La Ministra de Transporte,

Cecilia Álvarez-Correa Glen.

ANEXO 3
RESOLUCION 718 DE 2018

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

EL MINISTRO DE TRANSPORTE

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 6 numerales 6.2 y 6.3, del Decreto 087 de 2011 y el artículo 2 de la Ley 1843 de 2017 Y

EL DIRECTOR DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD
VIAL

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 4.8 del artículo 9 de la Ley 1702 de 2013 y el artículo 2 de la Ley 1843 de 2017, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 24 de la Constitución Política, dispone que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a las limitaciones que establezca la Ley.

Que el artículo 5 de la Ley 105 de 1993 modificado por la Ley 276 de 1996, dispone como atribución del Ministerio de Transporte, en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.

Que la aplicación de las normas establecidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre compete a las autoridades de tránsito, las cuales son responsables de velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público.

Que el uso de herramientas tecnológicas para facilitar el recaudo de la prueba en el proceso sancionatorio de tránsito está autorizado por el parágrafo 2 del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, la cual establece 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.

Que el Gobierno Nacional expidió el Decreto 2060 de 2015, mediante el cual reglamentó los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT), que son considerados "como un conjunto de soluciones tecnológicas,

informáticas y de telecomunicaciones que recolectan, almacenan, procesan y distribuyen información, que se deben diseñar para mejorar la operación, la gestión y la seguridad del transporte y el tránsito", lo que permite que sus principios sean acogidos y aplicados en la presente Resolución.

Que el Plan Nacional de Seguridad Vial establece dentro de la primera línea de acción "Aspectos institucionales", el fortalecimiento de las autoridades de tránsito y transporte en materia de control, para lo cual se plantean varias estrategias, entre ellas la adquisición de dispositivos tecnológicos para realizar control en el territorio nacional.

Que de conformidad con lo dispuesto por Ley 1753 de 2015, "Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 Todos por un nuevo país", el sector transporte debe utilizar las tecnologías de la información y comunicación, como una herramienta que contribuye a la prestación de un servicio competitivo, dinámico y seguro.

Que el artículo 2 de la Ley 1843 del 14 de Julio de 2017, dispuso que el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en un plazo no inferior a ciento ochenta (180 días), establecerán la reglamentación de los criterios técnicos que deberán cumplirse para la instalación u operación de todo medio técnico o tecnológico para la detección de presuntas infracciones de tránsito.

Que es necesario establecer los criterios técnicos para la instalación y puesta en operación de los equipos, con el fin de dar cumplimiento a la Ley 1843 de 2017 y garantizar que su uso esté orientado a salvaguardar la seguridad de los distintos actores viales.

Que la Corte Constitucional, en la Sentencia T-442 de 2013, resaltó que cuando ocurren cambios normativos intempestivos que puedan afectar los derechos de los administrados, el Estado debe proporcionar un tiempo razonable para que éstos puedan adaptarse a la nueva situación, en virtud de la aplicación del principio de confianza legítima: "Este principio, que fue desarrollado por la jurisprudencia alemana, recogido por el Tribunal Europeo de Justicia en la sentencia del 13 de julio de 1965, y aceptado por doctrina jurídica muy autorizada, pretende proteger al administrado y al ciudadano frente a cambios bruscos e intempestivos efectuados por las autoridades. Se trata entonces de situaciones en las cuales el administrado no tiene realmente un derecho adquirido, pues su posición jurídica es modificable por las autoridades. Sin embargo, si la persona tiene razones objetivas para confiar en la durabilidad de la regulación, y el cambio súbito de la misma altera de manera sensible su situación, entonces el principio de la confianza legítima la protege. En tales casos, en función de la buena fe (CP art. 83), el Estado debe proporcionar al afectado tiempo y medio que le permitan adaptarse a la nueva situación. Eso sucede, por ejemplo, cuando una autoridad decide súbitamente prohibir una actividad que antes se encontraba permitida, por cuanto en ese evento, es deber del Estado permitir

que el afectado pueda, enfrentar ese cambio de política".

Que mediante memorando 20171010189633 de 2017, la Dirección de Tránsito y Transporte del Ministerio de Transporte solicita la emisión del respectivo acto administrativo.

Que en virtud de lo dispuesto en el Decreto Ley 019 de 2012, se solicitó al Departamento Administrativo de la Función Pública que rindiera concepto sobre el presente acto administrativo, quien manifestó su concepto favorable frente al trámite en cuestión, mediante comunicación 20185010045901 del 8 de febrero de 2018.

Que el contenido de la presente Resolución fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte, en cumplimiento a lo determinado en el numeral 8, del Artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, el artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015, modificado y adicionado por el Decreto 270 de 2017 y la Resolución 994 de 2017 del Ministerio de Transporte, con el objeto de recibir opiniones, comentarios y propuestas alternativas.

Que, mediante correo electrónico del 06 de febrero de 2018, la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte manifestó que se recibieron observaciones y que las mismas fueron contestadas.

Que la Oficina Asesora de Jurídica del Ministerio de Transporte conservará los documentos asociados al proceso de divulgación y participación ciudadana, incluidos los cronogramas, actas, comentarios, grabaciones e informes que evidencien la publicidad del proyecto y la participación de los ciudadanos y grupos de interés, en concordancia con las políticas de gestión documental y de archivo de la entidad.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 1. Objeto. Establecer la reglamentación de los criterios técnicos para la instalación y/u operación de los medios técnicos y/o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. La presente Resolución es aplicable a todas las autoridades de tránsito en el país, que directamente, o a través de terceros, instalen y operen sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios técnicos y/o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones

de tránsito.

Artículo 3. Definiciones: Para la aplicación de la presente Resolución se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

a) 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

b) 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.

c) Concepto de desempeño de la tecnología: Evaluación del componente Metrológico, referente al estado actual de la tecnología, precisión, exactitud y estabilidad, con la cual opera el instrumento de medición.

d) Control en vía apoyado en dispositivos móviles: Procedimiento realizado de manera directa por un agente de tránsito presente y visible en el sitio del evento, apoyado por dispositivo (s) electrónico (s) que opera manualmente para registrar la evidencia de la presunta infracción de tránsito y para la elaboración en el sitio, de la orden de comparendo, de conformidad con lo dispuesto en el primer inciso del artículo 135 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010.

e) Control aéreo: Procedimiento de registro de presuntas evidencias sobre infracciones de tránsito a partir de controles en vía realizados de manera directa por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, desde un dispositivo electrónico instalado en helicóptero o vehículo de transporte aéreo.

f) 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.

g) 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.

h) Estudio de tránsito: Estudio que contiene el análisis riguroso de la situación actual del tránsito y de los impactos que se pueden generar sobre la movilidad circundante y su zona de influencia por la implementación de los SAST.

i) Paneles de Mensajería Variable (PMV): Dispositivo capaz de desplegar alternada o intermitentemente señales de tránsito y/o mensajes, mediante leyendas y/o símbolos dirigidos a los conductores de vehículos u otros usuarios de las vías de acuerdo con los requerimientos existentes en la vía o en sus inmediaciones.

j) SAST: Sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito.

k) Punto Crítico de Siniestralidad: Lugar en el cual que se registra mayores índices de siniestros viales y de mayor severidad.

1) Sistema de Información: Medio electrónico para el registro, consulta y autorización de los SAST.

m) Ubicación Geográfica: Coordenadas de un punto determinado para asignar una posición geoespacial.

n) 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.

Artículo 4. Criterios técnicos: Para la instalación u operación de los SAST se deberá acreditar la necesidad del mismo, con base en al menos uno de los siguientes criterios:

1. Siniestralidad: Criterio relacionado con los sucesos que producen un daño material o humano, estando implicado un vehículo en una vía pública.

2. Prevención: Criterio relacionado con la protección de los actores

viales en zonas de riesgo tales como zonas de circulación de peatones, ciclistas, niños, estudiantes, personas mayores, personas con movilidad reducida, zonas de hospitales, de unidades deportivas o similares.

3. Movilidad: Criterio relacionado con acción o práctica social de desplazamiento en el territorio. Involucra el desplazamiento de las personas y sus bienes, y conjuga deseos y/o necesidades de viaje.

4. Historial de infracciones: Estadísticas de infracciones elaboradas por la autoridad de tránsito, correspondientes a los últimos cinco (5) años del punto donde se pretenda instalar los SAST para detección fija o móvil y que serán confrontadas con las estadísticas que reporte el SIMIT o el RUNT, según sea el caso.

Artículo 5. Condiciones previas a la instalación y/u operación: La autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretenda instalar y/u operar los SAST de detección fija o móvil, antes de instalar y poner en operación los mismos, deberá contar con la autorización de la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte.

Parágrafo. El uso de equipos para las labores de control en vía, no son considerados como de detección electrónica. Así mismo, cuando se utilicen equipos exclusivamente para fines disuasivos, pedagógicos y de análisis de tráfico, no se requerirá autorización del Ministerio de Transporte.

Artículo 6. Requisitos para la autorización de instalación de los SAST. La autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretenda instalar y/u operar los SAST, deberá acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos, los cuales deberán ingresarse al Sistema de Información que el Ministerio de Transporte disponga en su página web y registrar la siguiente información:

a. Información general. Formato de información general, el cual se encuentra anexo a la presente resolución y hace parte integral de la misma. (Anexo 1)

b. Infraestructura. Los SAST de detección fija deberán Identificar la infraestructura vial en la cual se instalarán los SAST, según su jurisdicción (nacional, departamental, distrital, municipal).

Para lo anterior, deberá presentarse un archivo digital geográfico con la ubicación exacta del punto donde se pretendan instalar los SAST, sobre el trazado específico del corredor, así como la ubicación de los elementos de señalización existentes y los que se instalarán para advertir la operación de dichos dispositivos.

El archivo digital debe presentarse en formato SHAPEFILE, KML, KMZ, GDB (geodatabase) u otro que cumpla con las mismas funcionalidades. El sistema de coordenadas debe ser MAGNA SIRGAS según la Resolución 068 de 2005 del Instituto Geográfico Agustín Codazzi o la norma que la

modifique, adicione o sustituya.

En los casos en que los SAST estén instalados o se pretendan instalar sobre infraestructura vial nacional concesionada o en vías nacionales no concesionadas, deberán adjuntar a la solicitud, el permiso previo para el uso, ocupación temporal o intervención para la operación de los equipos, emitido por la entidad que tiene a cargo la respectiva infraestructura vial. Con excepción de las infraestructuras viajes locales (departamental o municipal) en concordancia con lo establecido en el artículo 119 del Código Nacional de Tránsito.

Respecto a la Infraestructura vial nacional concesionada: La Agencia Nacional de Infraestructura es la encargada de expedir el permiso de que trata el presente artículo, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución 716 del 28 de abril de 2015 expedida por dicha entidad, o las normas que la modifiquen o sustituyan.

Respecto a la Infraestructura vial nacional NO concesionada: El Instituto Nacional de Vías (INVIAS) es el encargado de expedir el permiso de que trata el presente artículo, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 11 del Decreto 2618 de 2013, o las normas que los modifiquen o sustituyan para las vías NO concesionadas.

c. Sustentar la necesidad de instalación y operación con base en Criterios técnicos: Todos los SAST de detección fija o móvil que se pretendan instalar o poner en operación, diferente a los equipos usados para el Control en vía apoyado en dispositivos móviles, deberán presentar un estudio técnico de acuerdo con lo señalado en el numeral 2 del artículo 13 de la Ley 1843 de 2017 y que justifique la necesidad de la instalación o/y operación de los mismos. El estudio deberá contener los siguientes documentos, de conformidad con los siguientes criterios técnicos que sustenten la instalación y/o operación de los SAST así:

i. Siniestralidad. Documento que identifique el o los puntos críticos de siniestralidad según las estadísticas de la autoridad de tránsito territorial y causas de los siniestros de los últimos tres (3) años anteriores a la solicitud de autorización, del punto donde se instalarán los SAST con su respectiva ubicación georreferenciada. El análisis del presente criterio se efectuará en un radio de acción de 250 metros para vías secundarias (local urbana), de 500 metros para vías principales (arterial urbana) y de 1500 metros para carreteras, con relación al punto de instalación del SAST. Las estadísticas deberán reportarse mes a mes discriminando: accidentes de tránsito con víctimas fatales, accidentes con víctimas lesionadas y accidentes con daños a la propiedad.

Cuando la infraestructura vial tenga menos de tres (3) años de funcionamiento, la información que deberá reportarse corresponderá a la del periodo de funcionamiento.

Los datos de las estadísticas que se presentan para el radio de acción definido serán comparados con la información consignada en el (RNAT) Registro Nacional de Accidentes de Tránsito de la base de datos del Sistema RUNT.

La aprobación para este criterio se hará cuando las cifras de accidentalidad reportadas muestren una incidencia negativa en la seguridad vial.

ii. Prevención: Documento en el cual se definan el o los puntos sobre la infraestructura física sobre la cual se pretenda efectuar la instalación de los SAST y su necesidad de protección de los actores viales en zonas de riesgo.

La aprobación para este criterio se basará en los siguientes aspectos:

a. Identificación de la zona de riesgo: zonas de circulación de peatones, ciclistas, niños, estudiantes, personas mayores, personas con movilidad reducida, zonas de hospitales, de unidades deportivas o similares.

b. Evidencias donde se demuestre haber agotado previamente (s) medida (s) de intervención en infraestructura, señalización u otras medidas de control de tránsito, para mejorar la seguridad vial en la respectiva zona. (Actos administrativos, material audiovisual, actas de operativos, entre otros).

c. Archivo digital geográfico en formato SHAPEFILE, KML, KMZ, GDB (geodatabase) u otro que cumpla con las mismas funcionalidades de la ubicación del punto de instalación del SAST dentro de la zona de riesgo.

iii. Movilidad: Documento que contenga un estudio de tránsito, en los términos establecidos en la metodología de evaluación. La aprobación para este criterio dependerá del estudio, el cual deberá contener indicadores positivos comparando la situación actual con la proyectada en la propuesta.

iv. Historial de Infracciones: Documento que identifique el o los puntos de infracciones de tránsito según las estadísticas de la autoridad de tránsito territorial de los últimos dos (2) años anteriores a la solicitud de autorización del punto donde se instalarán los SAST con su respectiva ubicación georreferenciada. Las estadísticas deberán reportarse mes a mes discriminando por tipo de infracción de tránsito. Cuando la infraestructura vial tenga menos de dos (2) años de funcionamiento, la información que deberá reportarse corresponderá a la del periodo de dicho funcionamiento

Para la revisión de este criterio se tendrá en cuenta la comparación de los datos enviados por la autoridad de tránsito con las estadísticas de infracciones de tránsito reportadas en el SIMIT o en el RUNT.

La aprobación para este criterio se dará cuando las estadísticas de infracciones de tránsito muestren un comportamiento incidente en la seguridad vial.

d. Plan de Seguridad Vial. Descripción y copia del aparte del Plan Local de Seguridad Vial (PSV), de la respectiva jurisdicción que especifique que la

implementación de los SAST que se pretenden autorizar hace parte de las acciones, pilares, programas o proyectos contenidos en el Plan Nacional y Territorial de Seguridad Vial.

e. Equipo de Trabajo: Documento con la relación del cuerpo de agentes capacitados conforme lo establece el numeral 3 del artículo 13 de la Ley 1843 de 2017.

Parágrafo 1. Los SAST solo podrán posicionarse en sitios que hagan parte de la infraestructura vial respetando lo dispuesto en la Ley 1228 de 2008, de modo que no procederá su instalación en colinas, viviendas u otros equipamientos aledaños, ni podrán operarse en vehículos en movimiento, con excepción de la detección aérea.

Parágrafo 2. La autoridad de tránsito que presentó la solicitud de autorización y/u operación de los SAST, sólo podrá utilizarlos para realizar foto detección de las presuntas infracciones que se relacionen con el o los criterios que le hayan sido aprobados.

Artículo 7. Procedimiento para la autorización de instalación de los SAST. Para obtener la autorización de instalación y/u operación de los SAST se deberá seguir el siguiente procedimiento.

a. Solicitud de autorización: La autoridad de tránsito competente donde se pretenda instalar y/u operar los SAST deberá ingresar al Sistema de Información que el Ministerio de Transporte disponga para la radicación, registro y cargue de la información requerida.

b. Una vez radicada la solicitud, la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio tendrá un plazo de 60 días hábiles, contados a partir de la fecha de registro arrojada por el Sistema de Información para pronunciarse sobre la solicitud, ya sea aprobándola o negándola.

c. En caso de requerirse ajuste a la solicitud inicial, el Ministerio de Transporte deberá requerir al solicitante dentro de los 30 días hábiles siguientes, contados a partir de la fecha de registro arrojada por el Sistema de Información quien tendrá un plazo no mayor a un mes para atender dicho requerimiento. A partir del día siguiente en que el interesado aporte los documentos o informes requeridos, se reactivará el término para resolver la petición. En caso de no atender los ajustes solicitados en el tiempo señalado, se entenderá desistida la solicitud de autorización de SAST.

d. La autorización o la negación de la instalación y/u operación de los SAST, será debidamente comunicada a través del correo electrónico suministrado en el momento de efectuar la solicitud a la autoridad de tránsito competente en el tramo donde se pretenda instalar y/u operar los SAST, por medio del Sistema de Información.

e. Las autorizaciones concedidas estarán disponibles en el Sistema de Información del Ministerio de Transporte, con el objeto de facilitar la consulta

en línea.

Parágrafo 1. Los SAST que se encuentren en funcionamiento deberán tener tramitada y aprobada la autorización de que trata el presente acto administrativo dentro de los 180 días siguientes a la publicación de la presente resolución. Una vez vencido este término sin que se haya obtenido la debida autorización, el respectivo SAST no podrá operar conforme con lo establecido en el artículo 2° de la Ley 1843 de 2017.

Parágrafo 2. Cualquier modificación de la ubicación y/o instalación adicional de SAST, deberá ser registrada previamente en el Sistema de Información del Ministerio de Transporte para surtir una nueva revisión y autorización conforme al procedimiento de que trata el presente artículo.

Parágrafo 3. La Agencia Nacional de Seguridad Vial realizará el proceso de revisión técnica de toda la documentación y emitirá el concepto técnico, con fundamento en el cual el Ministerio de Transporte emitirá la autorización de instalación u operación de los SAST, de ser procedente.

Para el efecto, la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá publicar la metodología que empleará para la evaluación de los criterios establecidos en la presente reglamentación.

CAPÍTULO III

CONDICIONES DE OPERACIÓN

Artículo 8. Condiciones de calidad en la operación: Todos los SAST autorizados por el Ministerio de Transporte y los que se utilicen para el control en vía apoyado en dispositivos móviles contarán desde el inicio de su operación, con:

8.1 Mecanismos de calibración y mantenimiento previstos para los instrumentos de medición que sean utilizados, de conformidad con los patrones de referencia nacional definidos por el Instituto Nacional de Metrología y lo dispuesto en el Decreto 1074 de 2015 o la norma que lo desarrolle, modifique o sustituya.

Para los instrumentos de medición de la velocidad se deberá contar con el Concepto de Desempeño de la Tecnología, en cuanto a la componente Metrológica, emitido por el Instituto Nacional de Metrología.

8.2 Procesos de mantenimiento realizados por el fabricante o por su representante oficial en Colombia, los cuales deberán estar debidamente registrados y ser claramente trazables en las bitácoras de los equipos, que deberá llevar el operador.

Artículo 9. Mantenimiento y Calibración: Los SASTS deberán contar con un set de pruebas de software donde se certifique la seguridad y confiabilidad de acuerdo al tipo de infracción de tránsito y demás datos

requeridos que emita el equipo, con sus respectivos soportes de las pruebas aplicadas a cada funcionalidad.

La calibración se efectuará de conformidad con lo previsto por el artículo 14 de la Ley 1843 de 2017.

Artículo 10. Señalización. Los SAST deberán cumplir con la señalización que advierta sobre su existencia, en los siguientes términos:

Se deberá instalar en las vías, señales visibles informativas tipo SI-27, que informen que es una zona vigilada por SAST.

DETECCIÓN ELECTRÓNICA

Las señales también podrán emitirse mediante paneles de mensaje variable, el cual siempre deberá mostrar en todo momento el aviso de detección electrónica.

1 Respecto a la señalización de los SAST fijos en vías nacionales y departamentales, se deberá cumplir como mínimo los siguientes requerimientos:

.1 La señalización que, advierta sobre SAST para detección fija de infracciones de velocidad, deberá ubicarse con una antelación de 500 metros de distancia del punto de ubicación del SAST. Para los puntos en los cuales se pretenda instalar, deberá tenerse en cuenta, que cuando la vía tenga varios accesos al punto de detección se deberá prever la señalización para cada uno de ellos.

1.2 Para otro tipo de infracción al tránsito, se deberá instalar la señal SI-27 con el texto "Detección Electrónica" o acompañar la señal reglamentaria de un tablero adosado en la parte inferior que indique "Detección Electrónica" de acuerdo con lo especificado para el efecto en el numeral 2.2.2 del Manual de Señalización Vial, adoptado mediante Resolución 1885 de 2015 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.

2 Respecto a la señalización que advierta sobre la existencia de los SAST fijos en las vías urbanas, se deberá cumplir como mínimo con los siguientes requerimientos:

2.1 La señalización que advierta sobre SAST para la detección de infracciones de velocidad deberá ubicarse a la distancia que técnicamente determine la autoridad de tránsito competente de acuerdo a la característica de dicha infraestructura vial. Deberá tenerse en cuenta, que cuando la vía tenga varios accesos al punto de detección se deberá prever la señalización para cada uno de ellos.

2.2 Para otro tipo de infracción al tránsito, se deberá instalar la señal SI-27 con el texto "Detección Electrónica" o acompañar la señal reglamentaria de un tablero adosado en la parte inferior que indique "Detección Electrónica" de acuerdo con lo especificado para el efecto en el numeral 2.2.2 del Manual de Señalización Vial, adoptado mediante

Resolución 1885 de 2015 o la norma que la adicione, modifique o sustituya.

Para todo tipo de infracción en vías urbanas, la ubicación de las señales de advertencia deberá establecerse con base en los estudios técnicos elaborados por las autoridades de tránsito.

3 Respecto a la señalización que advierta sobre la existencia de controles en vía apoyados en dispositivos móviles y equipos de detección móvil, se deberán instalar en la vía señales visibles que informen que es una zona vigilada por cámaras o radar, localizadas al inicio de estas zonas.

Las zonas y la ubicación de las señales de advertencia en la vía deberán establecerse con base en los estudios técnicos elaborados por las autoridades de tránsito competentes, respetando las diferentes disposiciones establecidas por el Ministerio de Transporte y demás que apliquen.

4. Tratándose del control aéreo se deberá dar aviso mediante señales visibles en la vía.

Parágrafo. Para todo tipo de señalización deberán cumplirse las disposiciones técnicas señaladas en el Manual de Señalización Vial, adoptado mediante la Resolución 1885 de 2015 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.

Artículo 11. Control a los organismos y autoridades de tránsito. La Superintendencia de Puertos y Transporte controlará periódicamente el cumplimiento de los requisitos de autorización y operación de los SAST y en el evento de encontrar presuntos incumplimientos podrá iniciar la investigación correspondiente, de conformidad con lo previsto en el artículo 3 de la Ley 1843 de 2017.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 12. Validación del comparendo. 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.

Artículo 13. Vigencia. La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dada en Bogotá, D.C., a los 22 días del mes de marzo del año 2018.

GERMÁN CARDONA GUTIERREZ

MINISTRO DE TRANSPORTE

ALEJANDRO MAYA MARTÍNEZ

Director Agencia

ANEXO 4
RESOLUCIÓN NÚMERO 3027 DE 2010

(Julio 26)

Por la cual se actualiza la codificación de las infracciones de tránsito, de conformidad con lo establecido en la Ley 1383 de 2010, se adopta el Manual de Infracciones y se dictan otras disposiciones

EL MINISTRO DE TRANSPORTE,

en ejercicio de las facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en las Leyes 769 de 2002, 1259 de 2008 y Ley 1383 de 2010 y el Decreto 2053 de 2003, y

CONSIDERANDO:

Que mediante la Ley 1383 de 2010 se modificó la Ley 769 de 2002 en especial el artículo 131 que contempla infracciones a las normas de tránsito, adicionando conductas y variando la graduación de algunas infracciones por tanto se hace necesario actualizar la codificación de las conductas que constituyen infracciones;

Que mediante la Ley 1259 de 2008, "por medio de la cual se instaura en el territorio nacional la aplicación del comparendo ambiental a los infractores de las normas de aseo, limpieza y recolección de escombros y se dictan otras disposiciones", se crearon conductas que constituyen infracción a las normas ambientales que son atribuibles a los conductores y por tanto es competencia de este ministerio la incorporación de las conductas dentro de la codificación de las infracciones a las normas de tránsito para la respectiva imposición de sanción cuando haya lugar a ello;

Que se hace necesario codificar las conductas que constituyen infracciones de tránsito según la Ley 1383 de 2010 y aquellas que actualmente no se encuentran relacionadas en la Resolución 17777 de 2002,

Ver Ley 1383 de 2010

RESUELVE:

Artículo 1°. Codificación de las infracciones de tránsito. Los siguientes son los códigos asignados a las conductas que constituyen infracciones a las normas de tránsito, de acuerdo al monto de la multa impuesta:

A. Infracciones en las que incurre el conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal que dan lugar a la imposición de cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes:

A.01. No transitar por la derecha de la vía.

A.02. Agarrarse de otro vehículo en movimiento.

A.03. Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad e incomoden la conducción.

A.04. Transitar por andenes, aceras, puentes o demás lugares de uso exclusivo para el tránsito de peatones.

A.05. No respetar las señales de tránsito.

A.06. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos.

A.07. Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.

A.08. Transitar por zonas prohibidas o, por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban o, conducir por vías diferentes a aquellas especialmente diseñadas para ello cuando las hubiere.

A.09. Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles.

A.10. Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad.

A.11. Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, en este caso el vehículo no automotor será inmovilizado.

A.12. Prestar servicio público con este tipo de vehículos. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.

B. Infracciones en las que incurre el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que dan lugar a la imposición de ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes:

B.01. Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.

B.02. Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida, de acuerdo a los siguientes casos:

a) El conductor de servicio público que no refrende su licencia de conducción cada tres (3) años;

b) El conductor de servicio público mayor de sesenta años (60) que no refrende su licencia de conducción anualmente;

c) El conductor de servicio diferente al público que a partir de los sesenta y cinco (65) años de edad, no refrende su licencia de conducción cada tres (3) años;

d) El conductor de servicio diferente al público, que no refrende su licencia de conducción cada cinco (5) años.

B.03. Conducir un vehículo sin placas, no portarlas en el extremo delantero o trasero, portarlas con obstáculos o en condiciones que dificulten su plena identificación, portar en el lugar destinado a las placas, distintivos similares a estas o que la imiten, o que correspondan a placas de otros países o, sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito. Realizar cambio en las características que identifican un vehículo automotor. Cambiar, modificar o adulterar los números de identificación del motor, chasis o serie de un vehículo.

B.04. Conducir un vehículo con placas adulteradas, retocadas o alteradas.

B.05. Conducir un vehículo con una sola placa, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito,

B.06. Conducir un vehículo con placas falsas. En los casos B1, B2, B3, B4, B5 y B6 los vehículos serán inmovilizados.

B.07. No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo. En ambos casos, el vehículo será inmovilizado.

B.08. No pagar el peaje en los sitios establecidos.

B.09. Utilizar equipos de sonido a volúmenes que incomoden a los pasajeros de un vehículo de servicio público.

B.10. Conducir un vehículo con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, sin portar el permiso respectivo, de acuerdo a la reglamentación existente sobre la materia o, no llevar el vehículo de servicio público colectivo urbano todos los vidrios transparentes.

B.11. Conducir un vehículo con propaganda, publicidad o adhesivos en sus vidrios que obstaculicen la visibilidad.

B.12. No respetar las normas establecidas por la autoridad competente para el tránsito de cortejos fúnebres.

B.13. No respetar las formaciones de tropas, la marcha de desfiles, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas, debidamente autorizadas por las autoridades de tránsito.

B.14. Remolcar otro vehículo violando lo dispuesto por este código, así:

a) Remolcar un vehículo con otro vehículo en zona urbana en circunstancia diferente a despejar la vía;

b) Remolcar un vehículo con otro vehículo en zonas rurales sin cumplir con las siguientes condiciones:

1. Cuando el vehículo es halado por medio de cable, la distancia entre los dos (2) vehículos debe estar entre tres (3) y cuatro (4) metros.

2. Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados sino mediante una barra o un dispositivo especial;

c) Remolcar un vehículo en horas de la noche, excepto con grúas;

d) No portar el vehículo remolcado una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas;

e) Remolcar más de un vehículo a la vez.

B.15. Conducir un vehículo de servicio público que no lleve el aviso de tarifas oficiales en condiciones de fácil lectura para los pasajeros o poseer este aviso deteriorado o adulterado.

B.16. Permitir que en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales u objetos que incomoden a los pasajeros. No llevar el equipaje de los pasajeros en la bodega, baúl o parrilla.

B.17. Abandonar un vehículo de servicio público con pasajeros.

B.18. No transitar por el carril derecho el vehículo de transporte público individual, cuando transita sin pasajeros indicando la disponibilidad para prestar el servicio, mediante luz especial o la señal luminosa de estar libre;

B.19. Realizar el cargue o descargue de un vehículo en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.

B.20. Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte.

B.21. Lavar vehículos en vía pública, en ríos, en canales y en quebradas.

B.22. Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero.

B.23. Utilizar radios, equipos de sonido o de amplificación a volúmenes que superen los decibeles máximos establecidos por las autoridades ambientales. De igual forma utilizar pantallas, proyectores de imagen o similares en la parte delantera de los vehículos, mientras esté en movimiento.

C. Infracciones en las que incurre el conductor y/o propietario de un

vehículo automotor que dan lugar a la imposición de quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes:

C.01. Presentar licencia de conducción adulterada o ajena, lo cual dará lugar a la inmovilización del vehículo.

C.02. Estacionar un vehículo en los siguientes sitios prohibidos:

a) Sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación;

b) En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce;

c) En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos;

d) En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos;

e) En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos;

f) En carriles dedicados al transporte masivo sin autorización;

g) A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera o mayor a cinco (5) metros de la intersección;

h) En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes;

i) En curvas;

j) Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados;

k) Donde las autoridades de tránsito lo prohíban;

l) En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas;

m) En los lugares de comercio u obras de construcción de los perímetros urbanos con el objeto de cargar o descargar, fuera de las zonas y horarios determinados para tal fin.

C.03. Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito.

C.04. Estacionar un vehículo sin tomar las siguientes precauciones:

a) En vías urbanas donde está permitido el estacionamiento, no

realizarse lo más cercano posible al andén o al límite lateral de la calzada, esto es no menos de treinta (30) centímetros del andén y a una distancia mínima de cinco (5) metros de intersección;

b) En autopistas y zonas rurales, estacionarse dentro de la vía cuando se cuenta con espacios para estacionar por fuera de esta;

c) No colocar las señales reflectivas de peligro si es de día o las luces de estacionamiento y señales luminosas de peligro si es de noche;

d) En caso de reparaciones en vía pública, en los perímetros rurales, no colocar las señales de peligro a distancia entre cincuenta (50) y cien (100) metros adelante y atrás del vehículo;

e) En las zonas de estacionamiento prohibido, permanecer por un tiempo superior a 30 minutos, tiempo necesario para su remolque.

C.05. No reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:

a) En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales;

b) En las zonas escolares en los horarios y días de funcionamiento de la institución educativa;

c) Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad;

d) Cuando las señales de tránsito así lo ordenen;

e) En proximidad a una intersección;

f) Cuando transite por cruces de hospitales o terminales de pasajeros.

C.06. No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo y los cinturones de seguridad en los asientos traseros en los vehículos fabricados a partir del año 2004.

C.07. Dejar de señalar:

a) Con las luces direccionales la maniobra de giro o de cambio de carril;

b) Mediante señales manuales, solo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales, para cruzar a la izquierda o cambio de carril, para lo cual sacará el brazo izquierdo y lo extenderá horizontalmente;

c) Mediante señales manuales, solo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales para indicar cruce a la derecha, cambio de carril, para lo cual sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia arriba;

d) Mediante señales manuales, solo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales para indicar reducción de velocidad o detención del vehículo, para lo cual sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia abajo;

e) En carreteras o vías rápidas, la indicación intermitente de la señal direccional por lo menos con sesenta (60) metros de antelación al giro, y en zonas urbanas, por lo menos con treinta (30) metros de antelación;

f) Mediante señales manuales al peatón que tiene preferencia al paso de la vía, una vez detenido el vehículo y siempre y cuando esté cruzando por una zona demarcada en vías de baja velocidad.

C.08. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos; no llevar los vehículos de servicio público y oficial, un aviso visible tanto en el interior como en el exterior en el que se señale el número telefónico del centro de llamadas contratado por la Superintendencia de Puertos y Transporte o los vehículos de servicio público no llevar además marcado en los costados y en el techo el número de la placa o los demás elementos determinados en este código.

C.09. No respetar las señales de detención en el cruce de una línea férrea a una distancia mínima de cinco (5) metros de la vía férrea o conducir por la vía férrea o por las zonas de protección y seguridad de ella.

C.10. Conducir un vehículo con una o varias puertas abiertas.

C.11. No portar como mínimo el siguiente equipo de prevención y seguridad:

a) Un gato con capacidad para elevar el vehículo;

b) Una cruceta;

c) Dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello;

d) Un botiquín de primeros auxilios;

e) Un extintor;

f) Dos tacos para bloquear el vehículo;

g) Caja de herramienta básica que como mínimo deberá contener: Alicata, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas;

h) Llanta de repuesto;

i) Linterna.

C.12. Proveer de combustible un vehículo automotor con el motor encendido, con pasajeros a bordo cuando el vehículo es de servicio público de radio de acción nacional, transporte especial y escolar o proveer de combustible un vehículo de radio de acción metropolitano, distrital o municipal mientras que estén prestando el servicio.

C.13. Conducir un vehículo automotor sin las adaptaciones pertinentes, cuando el conductor padece de limitación física.

C.14. Transitar por los siguientes sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado:

- a) Por la zona de seguridad y protección de la vía férrea;
- b) Por los andenes o aceras o puentes de uso exclusivo para los peatones;
- c) Las motocicletas y los motociclos, por las ciclorrutas o ciclovías;
- d) Sobre las aceras y zonas de seguridad, salvo en el caso de entrada a garajes o sitios de estacionamiento;
- e) Durante los días y horas prohibidas por la autoridad competente.

C.15. Conducir un vehículo, particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación.

C.16. Conducir un vehículo escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios, esto es, no llevar los colores verde y/o blanco distribuidos a lo largo y ancho de la carrocería, en la parte posterior de la carrocería del vehículo franjas alternas de diez (10) centímetros de ancho en colores amarillo y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 60 centímetros; en la parte superior trasera y delantera de la carrocería en caracteres destacados, de altura mínima de 10 centímetros, no llevar la leyenda "ESCOLAR", además el vehículo será inmovilizado.

C.17. Circular con combinaciones de vehículos de dos (2) o más unidades remolcadas, sin autorización especial de autoridad competente.

C.18. Conducir un vehículo autorizado para prestar servicio público con el taxímetro dañado, con los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulteradas o cuando se carezca de él, o cuando aún teniéndolo, no cumpla con las normas mínimas de calidad y seguridad exigidas por la autoridad competente o este no esté en funcionamiento, además el vehículo será inmovilizado.

C.19. Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades, al costado derecho de la vía, salvo en paraderos

especiales de vías troncales que sean diseñadas y operadas con destinación exclusiva al transporte público masivo.

C.20. Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas; que no esté debidamente empacada, rotulada, embalada y cubierta conforme a la normatividad técnica nacional cuando esta aplique, de acuerdo con las exigencias propias de su naturaleza, de manera que cumpla con las medidas de seguridad vial y la normatividad ambiental. Además el vehículo será inmovilizado.

C.21. No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará el vehículo hasta tanto se remedie la situación.

C.22. Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin cumplir con los requisitos exigidos. Además, el vehículo será inmovilizado hasta que se remedie dicha situación.

C.23. Impartir en vías públicas al público enseñanza práctica para conducir, sin estar autorizado para ello.

C.24. Conducir motocicleta sin observar las siguientes normas:

a) Transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente Código, así:

1. Ocupar el carril dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

2. En una vía de sentido único de tránsito, con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha.

3. En una vía de sentido único de tránsito, donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.

4. En una vía de doble sentido de tránsito con dos (2) carriles, el vehículo deberá transitar por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva.

5. En una vía de doble sentido de tránsito con tres (3) carriles los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha; el carril central sólo se utilizará en el sentido que señale la autoridad competente.

6. En una vía de doble sentido de tránsito con cuatro (4) carriles, los

carriles exteriores se utilizarán para el tránsito ordinario de vehículos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento o para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos.

7. Transitar en motocicletas y motociclos por las ciclorrutas o ciclovías. Además el vehículo será inmovilizado;

b) Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor;

c) Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores;

d) Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas;

e) Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad y en él, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, el número de la placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución. La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo;

f) No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías;

g) Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa;

h) No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario;

i) No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello;

j) Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad;

k) No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar;

l) Deben usar las señales manuales detalladas en este código.

C.25. Transitar sin atender alguna de las siguientes reglas:

a) Cuando hubiere más de un carril, por el carril izquierdo de la vía a velocidad que entorpezca el tránsito de los demás vehículos;

b) En una vía de sentido único de tránsito, con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha;

c) En una vía de sentido único de tránsito, donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento;

d) En una vía de doble sentido de tránsito con dos (2) carriles. El vehículo deberá transitar por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva;

e) En una vía de doble sentido de tránsito con tres (3) carriles. Los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha; el carril central sólo se utilizará en el sentido que señale la autoridad competente;

f) En una vía de doble sentido de tránsito con cuatro (4) carriles. Los carriles exteriores se utilizarán para el tránsito ordinario de vehículos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento o para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos.

C.26. Transitar en vehículos de 3.5 o más toneladas por el carril izquierdo de la vía cuando hubiere más de un carril.

C.27. Conducir un vehículo cuya carga o pasajeros obstruyan la visibilidad del conductor hacia el frente, atrás o costados, o impidan el control sobre el sistema de dirección, frenos o seguridad. Además el vehículo será inmovilizado.

C.28. Hacer uso de sirenas, luces intermitentes, o de alta intensidad y aparatos similares los cuales están reservados a los vehículos de bomberos, ambulancias, recolectores de basura, socorro, emergencia, fuerzas militares, policía y autoridades de tránsito y transporte; el uso de cornetas en el perímetro urbano; el uso e instalación, en cualquier vehículo destinado a la circulación en vías públicas, de toda clase de dispositivos o accesorios diseñados para producir ruido, tales como válvulas, resonadores y pitos adaptados a los sistemas de bajo y de frenos de aire; el uso de resonadores en el escape de gases de cualquier fuente móvil y la circulación de vehículos que no cuenten con sistema de silenciador en correcto estado de

funcionamiento.

C.29. Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida, la cual deberá estar señalizada en forma sectorizada, no obstante esta no podrá ser superior a:

a) En vías urbanas del Distrito o Municipio respectivo a una velocidad superior a los 80 kilómetros por hora;

b) En las vías urbanas, los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, a una velocidad superior a sesenta (60) kilómetros por hora;

c) En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas, en ningún caso podrá sobrepasar los 120 kilómetros por hora;

d) En las carreteras nacionales y departamentales para el servicio público, de carga y de transporte escolar, el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.

C.30. No atender una señal de ceda el paso.

C.31. No acatar las señales de tránsito o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.

C.32. No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos, o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas.

C.33. Poner un vehículo en marcha sin las precauciones para evitar choques.

C.34. Reparar un vehículo en las vías públicas, parque o acera, o hacerlo en caso de emergencia, sin atender el procedimiento señalado en este código. O Reparar vehículos automotores en la zona de seguridad y protección de la vía férrea, en los patios de maniobras de las estaciones, los apartaderos y demás anexidades ferroviarias.

C.35. No realizar la revisión tecnomecánica y de emisiones contaminantes en los siguientes plazos o cuando aún portando los certificados correspondientes no cuenta con las siguientes condiciones tecnomecánicas y de emisiones contaminantes, además el vehículo será inmovilizado:

a) Plazos:

1. Todos los vehículos, incluidas las motocicletas anualmente.

2. Los vehículos particulares durante sus primeros seis (6) años contados a partir de la fecha de su matrícula, cada dos (2) años, excepto las

motocicletas.

3. La primera revisión tecnomecánica para vehículos nuevos, se realizará a los dos años, incluyendo las motocicletas;

b) Condiciones tecnomecánicas y de emisiones contaminantes:

1. Adecuado estado de la carrocería.
2. Niveles de emisión de gases y elementos contaminantes acordes con la legislación vigente sobre la materia.
3. El buen funcionamiento del sistema mecánico.
4. Funcionamiento adecuado del sistema eléctrico y del conjunto óptico.
5. Eficiencia del sistema de combustión interno.
6. Elementos de seguridad.
7. Buen estado del sistema de frenos constatando, especialmente, en el caso en que este opere con aire, que no emita señales acústicas por encima de los niveles permitidos.
8. Las llantas del vehículo.
9. Del funcionamiento de los sistemas y elementos de emergencia.
10. Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público.

C.36. Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción. El vehículo será inmovilizado.

C.37. Transportar pasajeros en el platón de una camioneta picó o en la plataforma de un vehículo de carga, trátase de furgón o plataforma de estacas.

C.38. Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.

C.39. Vulnerar las siguientes reglas de estacionamiento contenidas en el artículo 77 de este Código. En autopistas y zonas rurales, los vehículos podrán estacionarse únicamente por fuera de la vía colocando en el día señales reflectivas de peligro, y en la noche, luces de estacionamiento y señales luminosas de peligro.

C.40. Los conductores con movilidad normal que estacionen sus vehículos en lugares públicos de estacionamiento, específicamente demarcados con el símbolo internacional de accesibilidad para los

automotores que transporten o sean conducidos por personas con movilidad reducida o vehículos para centros de educación especial o de rehabilitación, incurrirán en sanción de multa de quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes.

D. Infracciones en las que incurre el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que dan lugar a la imposición de treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes:

D.01. Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.

D.02. Conducir sin portar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito ordenado por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.

D.03. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.04. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.05. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.06. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.07. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas, siempre y cuando la maniobra viole las normas de tránsito que pongan en peligro a las personas o las cosas y que constituyan conductas dolosas o altamente imprudentes. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente

decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.08. Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, en las horas o circunstancias señaladas a continuación, además, el vehículo será inmovilizado, cuando no le funcionen dos (2) o más de estas luces.

a) No tener encendidas las luces exteriores a partir de las dieciocho (18) horas hasta las seis (6) horas del día siguiente, y cuando las condiciones de visibilidad sean adversas o en los horarios de excepción que fijen las autoridades de tránsito;

b) No tener encendidas dentro del perímetro urbano la luz media, y hacer uso de luces exploradoras sin estar orientadas sólo hacia la superficie de la vía, cuando estas estén colocadas por debajo de las defensas del vehículo o cuando se trate de unidades integradas por el fabricante en el conjunto de luces frontales del vehículo;

c) Usar la luz plena o alta, fuera del perímetro urbano, cuando se aproxime un vehículo en sentido contrario o cuando la autoridad lo indique mediante la señal de tránsito correspondiente, o cuando la luz plena alcance un vehículo que transite adelante y pueda perturbar su conducción;

d) No utilizar las señales direccionales de su vehículo para dar un giro o para cambiar de carril. En caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales no utilizar señales manuales;

e) No utilizar la señal luminosa intermitente que corresponda, al detener su vehículo en la vía pública, no orillarse al lado derecho de la vía y efectuar maniobras que pongan en peligro a las personas o a otros vehículos.

D.09. No permitir el paso de los vehículos de emergencia, esto es, ambulancias, vehículos de cuerpo de bomberos, vehículos de socorro o emergencia y de la policía o ejército. El conductor debe orillarse al costado derecho de la calzada o carril y detener el movimiento del vehículo, cuando anuncien su presencia por medio de luces, sirenas, campanas o cualquier señal óptica o audible.

D.10. Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad. En las vías urbanas, la velocidad no podrá ser superior a sesenta (60) kilómetros por hora y siempre y cuando se encuentre debidamente señalizada. En las carreteras nacionales y departamentales en ningún caso la velocidad podrá ser superior a ochenta (80) kilómetros por hora y siempre y cuando se encuentre debidamente señalizada.

D.11. Permitir el servicio público de pasajeros que no tenga la salida

de emergencia en cada uno de sus costados adicionalmente a las puertas de ascenso de pasajeros. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado y al propietario. Si se tratare de vehículo particular, se impondrá la sanción solidariamente al propietario.

D.12. Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.

D.13. En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado.

D.14. Las autoridades de tránsito ordenarán la inmovilización inmediata de los vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados como, gas propano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones.

D.15 Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado el vehículo y al propietario. Además el vehículo será inmovilizado, salvo casos de fuerza mayor que sean debidamente autorizados por el agente de tránsito.

D.16. Arrojar residuos sólidos al espacio público desde un vehículo automotor o de tracción animal o humana, estacionado o en movimiento.

D.17. Cuando se detecte o advierta una infracción a las normas de emisión contaminantes o de generación de ruido por vehículos automotores.

E. Infracciones en las que incurre el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que dan lugar a la imposición de cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes:

E.01. Proveer combustible a vehículos de servicio público con pasajeros a bordo.

E.02 Negarse a prestar el servicio público sin causa justificada, siempre que dicha negativa cause alteración del orden público.

E.03. Conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas, se atenderá a lo establecido en el artículo 152 de este código. Si se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa pecuniaria y el período de suspensión de la licencia se duplicarán. En todos los casos de embriaguez el vehículo será inmovilizado y el estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias

Forenses.

E.04. Transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo personas y sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles no autorizados, etc. En estos casos se suspenderá la licencia por un (1) año y por dos (2) años cada vez que reincida. El vehículo será inmovilizado por un (1) año cada vez.

F. Infracciones en que incurren los peatones y que dan lugar a la imposición de un (1) salario mínimo legal diario vigente:

F.01. Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, transitar en esta en patines, monopatines, patinetas o similares.

F.02. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.

F.03. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.

F.04. Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.

F.05. Remolcarse de vehículos en movimiento.

F.06. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.

F.07. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.

F.08. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.

F.09. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.

F.10. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

F.11 En relación con el STTMP, estos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.

F.12. Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

G. Las siguientes infracciones serán sancionadas con la imposición de un comparendo educativo:

G.01. El pasajero que sea sorprendido fumando en un vehículo de servicio público, será obligado a abandonar el automotor y deberá asistir a un curso de seguridad vial.

G.02. Los peatones y ciclistas que no cumplan con las disposiciones de este Código, serán amonestados por la autoridad de tránsito competente y deberán asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito.

H. Las siguientes infracciones en que incurran el conductor, el pasajero o el peatón serán sancionadas con amonestación, esto es la obligación de asistir a un curso de educación vial, so pena de ser sancionado con una multa equivalente a cinco (5) salarios:

H.01. Circular portando defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante. Además el vehículo será inmovilizado preventivamente hasta que sean retiradas.

H.02. El conductor que no porte la licencia de tránsito, además el vehículo será inmovilizado.

H.03. El conductor, pasajero o peatón, que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumpla las normas y señales de tránsito que le sean aplicables o no obedezca las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

H.04. El conductor que no respete los derechos e integridad de los peatones.

H.05. El conductor que no respete la prelación de paso en intersecciones o giros o según la clasificación de las vías.

H.06. El conductor que no tome las medidas necesarias para evitar el movimiento de vehículo estacionado. En vehículo de tracción animal no bloquear las ruedas para evitar su movimiento.

H.07 El conductor que lleve pasajeros en la parte exterior del vehículo, fuera de la cabina o en los estribos de los mismos. Además el vehículo será inmovilizado preventivamente hasta que se subsane dicha situación.

H.08. El conductor que porte luces exploradoras en la parte posterior del vehículo. Además el vehículo será inmovilizado preventivamente hasta que sean retiradas.

H.09. El pasajero que profiera expresiones injuriosas o groseras, promueva riñas o cause cualquier molestia a los demás pasajeros, además la orden de abandonar el vehículo, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.

H.10. Los conductores de vehículos no automotores que incurran en las siguientes infracciones:

- a) Transitar a una distancia mayor de un (1) metro de la acera u orilla o utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo;
- b) Cuando transiten en grupo, y no lo hagan uno detrás de otro;
- c) No respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad;
- d) Adelantar a otros vehículos por la derecha o no utilizar el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar;
- e) No usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código;
- f) Cuando circulen en horas nocturnas, no llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja;
- g) No utilizar el casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo;
- h) Llevar acompañante, excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello, o transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción;
- i) No vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación, los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa;
- j) No respetar las indicaciones del agente de tránsito.

H.11. Viajar los menores de dos (2) años solos en el asiento posterior sin hacer uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor.

H.12. Transitar en vehículos de alto tonelaje por las vías de sitios que estén declarados o se declaren como monumentos de conservación histórica.

H.13. Las demás conductas que constituyan infracción a las normas de tránsito y que no se encuentren descritas en este acto administrativo.

I. Infracciones de tránsito que dan lugar a la imposición de sanciones pecuniarias de diferente monto:

I.01. El conductor que sea sorprendido fumando mientras conduce, dará lugar a la imposición de diez (10) salarios mínimos legales diarios vigentes. Si se tratare de un conductor de servicio público, además deberá asistir a un curso de seguridad vial.

I.02. Quien incumpla la obligación consagrada en el artículo 21 de este

código, y se le compruebe que en caso de un accidente la deficiencia de carácter orgánico o funcional fue su causa, el conductor se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos diarios legales vigentes y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por cinco (5) años.

J. Otras infracciones de competencia de las autoridades de tránsito.

J.01. El particular u organismo estatal que dañe, retire o modifique las señales u otros elementos reguladores o indicadores del tráfico en las ciudades, será sancionado con multa equivalente a tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

J.02. En caso de inmovilización de vehículos de servicio público, el incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor de subsanar la falta en un plazo no mayor a cinco (5) días, dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.

J.03. Serán sancionados con multa equivalente a mil (1.000) salarios mínimos legales diarios vigentes por cada unidad y a la cancelación de su registro, las ensambladoras o fabricantes de vehículos, carrocerías, remolques, semirremolques y similares, que los vendan sin el respectivo mecanismo de identificación.

J.04. Será sancionado con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes el propietario de expendio que provea de combustible a un vehículo automotor de servicio público con el motor encendido y pasajeros a bordo.

J.05. El propietario o administrador del parqueadero autorizado para materializar la inmovilización de un vehículo, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción a las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta.

J.06. El propietario o administrador del parqueadero autorizado que no entregue los elementos contenidos en el vehículo y relacionados en el inventario, así como las condiciones del estado exterior descritas a su recibo, será sancionado con una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y adicionalmente, deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.

Artículo 2°. Retención preventiva de la licencia de conducción. La autoridad de tránsito podrá retener preventivamente la licencia de conducción en aquellos casos que el conductor de un vehículo automotor se encuentre en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias

alucinógenas, determinado por autoridad competente, o se encuentre bajo imposibilidad transitoria, física o mental para conducir, soportado este último en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental o de coordinación expedido por un centro de Reconocimiento de Conductores.

Artículo 3°. Retención preventiva del vehículo. La autoridad de tránsito podrá en forma preventiva inmovilizar un vehículo sin llevarlo a patios oficiales cuando se presente la comisión de una infracción que de acuerdo a lo previsto en el Código Nacional de Tránsito el vehículo no pueda transitar, hasta tanto se subsane la causa que dio origen a la inmovilización y por un término máximo de 60 minutos. En su defecto será trasladado a los patios o parqueaderos autorizados.

En aquellos casos en que el Código Nacional de Tránsito determinó en forma expresa la inmovilización del vehículo, esta deberá realizarse con el traslado del vehículo a patios oficiales.

Artículo 4°. Nuevas tecnologías. Las autoridades competentes podrán implementar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan la captura, lectura y almacenamiento de la información contenida en el formulario Orden de Comparendo Único Nacional, e igualmente deberán implementar medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora y demás datos establecidos en el formulario de Comparendo Único Nacional.

Artículo 5°. Formato y elaboración del formulario de comparendo. Adóptese el formulario de Comparendo Único Nacional anexo a la presente resolución y que hace parte integral de la misma, el cual deberá ser utilizado una vez se agoten las existencias en cada Organismo de Tránsito.

Los organismos de tránsito ordenarán la impresión y reparto del formulario –Orden de Comparendo Único Nacional– el cual deberá contener la codificación de las infracciones y demás datos y características descritas en la presente resolución.

Parágrafo 1°. Hasta tanto se agoten las existencias de formulario del Comparendo Único Nacional, se continuará utilizando la comparendera adoptada mediante la Resolución 17777 de 2002 y en la casilla "Observaciones" se especificará el código de la infracción de acuerdo a la presente resolución.

Parágrafo 2°. La numeración de las órdenes de comparendos utilizadas por los cuerpos de agentes de tránsito encargados de ejercer el control, será asignada por el sistema RUNT, para lo cual los organismos de tránsito y demás autoridades competentes deberán cumplir los protocolos y procedimientos establecidos para el efecto.

Artículo 6°. Copias del comparendo. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, el Organismo de Tránsito competente deberá enviar dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la imposición de un comparendo por infracción a las normas de tránsito, copia de este al propietario y a la empresa donde se encuentra vinculado el vehículo.

Para el cumplimiento de esta obligación el Organismo de Tránsito podrá utilizar cualquier medio físico o electrónico de correspondencia y deberá realizarse a partir del primero (1°) de junio de 2010, fecha en la cual entrará en vigencia el nuevo formulario de Comparendo Único Nacional.

En el evento de cambio de domicilio o de dirección electrónica, los propietarios de vehículos automotores deberán actualizar su dirección de notificación física y/o electrónica en el organismo de tránsito ante el cual se encuentra matriculado su vehículo y este a su vez, deberá cargar la información al Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT.

Artículo 7°. Manual de infracciones a las normas de tránsito. Adóptese el Manual de Infracciones a las normas de tránsito, que contendrá todas las conductas relacionadas en el Código Nacional de Tránsito y demás infracciones a las normas de tránsito el cual será herramienta de ayuda obligatoria para las autoridades de control y obligación para los organismos de tránsito de su difusión a la ciudadanía y que hace parte integral de la presente resolución.

Artículo 8°. Vigencia. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación y deroga la Resolución 17777 de 2002 y las demás normas que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a los 26 días del mes de julio del año 2010.

El Ministro de Transporte,

Andrés Uriel Gallego Henao.

TABLAS Y FIGURAS

Figura 1. Sistema integrado de Información sobre Multas por Infracciones de Tránsito fecha generación de la información: 09-ene-2019 Serie mensual 2003 – 2018

Figura 2. Sistema integrado de Información sobre Multas por Infracciones de Tránsito fecha generación de la información: 09-ene-2019 Serie mensual 2003 – 2018

Tabla 1 y 2. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. 2019. Boletín Estadístico. Comparativo enero 2018p - 2019p Serie: BTE_MPN_201902001; Elaboración: febrero, 2019. Pp. 6 -11. Recuperado de: http://ansv.gov.co/observatorio/public/documentos/boletin_mensual_nacional_enero.pdf

BIBLIOGRAFIA

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2011). Plan Nacional de Seguridad Vial. Recuperado el 10 de octubre de 2019 de: <http://ansv.gov.co/public/documentos/PLAN%20NACIONAL%20DE%20SEGURIDAD%20VIAL.compressed.pdf>

Aguilar, M. (2019). Hay 293 fotomultas en el país y estas son las que más sanciones sacan. El Tiempo. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/fotomultas-de-colombia-con-mas-sanciones-y-cuantas-son-381006>

Alcaldía de Bogotá. Anuario de Siniestralidad Vial 2017. Recuperado de: http://datosabiertos.bogota.gov.co/dataset/8aa2f79c-5d32-4e6a-8eb3-a5af0ac4c172/resource/8199461c-5c42-47c2-930d-37d7088de1ee/download/anuario_siniestralidad_2017-min.pdf

Arenas, J. 2018. Foto multas o SAST. La Opinión. Recuperado el 09 de octubre de 2019 de: <https://www.laopinion.com.co/columna-de-opinion/fotomultas-o-sast-152322>

Bourgeon, J. y Picard, P. Febrero de 2007. Point-record driving licence and road safety: An economic approach. Licencia de conducir y seguridad vial: un enfoque económico. Revista Journal of Public Economics. Volumen 91, Issues 1–2, Pp. 235-258. Doi: doi.org/10.1016/j.jpubeco.2006.05.007 Recuperado de: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0047272706000673?via%3Dihub>

Constitución Política de Colombia [Const.] (1991) 2da Ed. Legis

Congreso de Colombia. (30 diciembre de 1993). Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen

competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. [Ley 105 de 1993]. DO: 41158

Congreso de Colombia. (6 de julio de 2002). Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones [Ley 105 de 1993]. DO: 44.932

Congreso de Colombia. (19 de enero de 2006). Por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002. [Ley 1005 de 2006]. DO: 46.157

Congreso de Colombia. (16 de marzo de 2010). Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones. [Ley 1383 del 2010]. DO: 47.653

Congreso de Colombia. (27 de diciembre de 2013). Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones. [Ley 1702 de 2013]. DO: 49.016

Congreso de Colombia. (16 de junio de 2011). Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014. [Ley 1450 de 2011]. DO: 48.102

Congreso de Colombia. (10 de enero de 2012). Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones. [Ley 1508 de 2012]. DO: 48.308

Congreso de Colombia. (14 de julio de 2017). Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones. [Ley 1843 de 2017]. DO: 50294.

Congreso de Colombia. (29 de noviembre de 2011). Por medio de la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre. [Proyecto de Ley 153

de 2011]. Recuperado de <http://senado.gov.co/index.php/az-legislativo/gacetas>

Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección cuarta. MP: Carmen Teresa Ortiz De Rodríguez. Sentencia de tutela del 26 de septiembre de 2013. Radicado: 25000-23-42-000-2013-04329-01.

Corte Constitucional, Sala Plena. (04 de marzo de 2009) Sentencia C-144/09. [MP. Mauricio González Cuervo]

Corte Constitucional, Sala Plena. (01 de diciembre de 2010) Sentencia C-980/2010. [MP. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo]

Corte Constitucional, Sala Plena. (16 de mayo de 2012) Sentencia C-363/2012. [MP. Luis Ernesto Vargas Silva]

Corte Constitucional, Sala Cuarta de Revisión. (10 de febrero de 2016) Sentencia T-051/16. [MP. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo]

Florida Highway Safety and Motor Vehicles. Puntos y suspensión de puntos. Recuperado el 10 de octubre de 2019 de: <https://www.flhsmv.gov/driver-licenses-id-cards/driver-license-suspensions-revocations/points-point-suspensions-es/>

Foucault, M. 1975. Vigilar y castigar: nacimiento de la prisión (Nueva criminología y derecho) Traducción 2012.

Gómez, O. 2002. Régimen Jurídico del Tránsito Terrestre en Colombia (2 ed.) Bogotá Corporación Fondo de Prevención Vial.

González, J, Prada, S. 2016 Cámaras de foto detección y accidentalidad vial. Evidencia para la ciudad de Cali Photo Detection Cameras and Road Accidents. Evidence for the City of Cali. Revista Desarrollo y Sociedad. Issn 0120-3584 e-issn 1900-7760 DOI: 10.13043/DYS.77.4. Pp. 131-182.

Hirst, W, Mountain L, Maher M (2005) ¿Las cámaras de control de velocidad son más efectivas que otras medidas de gestión de la velocidad? Una evaluación de la relación entre reducción de velocidad y accidentes. Departamento de Ingeniería Civil, Universidad de Liverpool, Reino Unido Escuela del Entorno Construido, Universidad de Napier, Edimburgo, Reino Unido.

Lijarcio, J. Ignacio, Roca, J, Puchades , R, & Martí, A. (2008). El sistema de permiso de conducción por puntos y sus implicaciones en el ámbito laboral. *Psychosocial Intervention*, 17(1), 33-43. Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS). Universitat de València (UVEG). Recuperado en 20 de octubre de 2019, de http://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1132-05592008000100004&lng=es&tlng=es.

Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (18 de enero de 1996). Estatuto Orgánico del Presupuesto. [Decreto 111 de 1996]. D.O. 42.692.

Ministerio de Transporte. (2010). Manual de Infracciones. Recuperado de <https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=20855>.

Morales, N. (s.f.) Investigación exploratoria: tipos, metodología y ejemplos. Recuperado de: <https://www.lifeder.com/investigacion-exploratoria/>

Perdomo, M. 2010. Lesiones en accidentes de tránsito. Un solo evento con incalculables consecuencias. Forenses, datos para la vida. Bogotá: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, INMLCF.

Presidencia de la República. (26 de mayo de 2015). Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. [Decreto 1079 de 2015]. D.O. 49.523.

Presidencia de la República. (22 de octubre de 2015). Se adiciona el Decreto

1079 de 2015 [Decreto 2060 de 2015]. D.O.

Rcn, Radio. 2012. La tutela que tumbo la foto multa. Recuperado el 14 de octubre de 2019 de: <https://www.rcnradio.com/colombia/la-tutela-que-tumbo-la-foto-multa-8731>

Radio Capital. 2013. ¿Sabes cómo funciona el sistema de puntos? Perú. Recuperado el 10 de octubre de 2019 de: <https://capital.pe/actualidad/sabes-como-funciona-el-sistema-de-puntos-noticia-587672>

Redacción Bogotá, (04 de octubre de 2019). Personería de Bogotá detecto irregularidades en comparendos electrónicos. El Espectador. Recuperado de <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/personeria-de-bogota-identifico-irregularidades-en-comparendos-electronicos-articulo-884401>

Redacción el Tiempo, (29 de agosto de 2008). Vea cómo funcionará en cuatro años la licencia por puntos. El Tiempo. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4489530>

Revista Tráfico y Transporte de la Dirección General de Tráfico. 2017. ¿Cómo es el carnet de conducir por puntos en otros países europeos? Recuperado de: <https://miratusmultas.com/inicio/como-es-el-carnet-de-conducir-por-puntos-en-otros-paises-europeos/>

Revista Tráfico y Transporte de la Dirección General de Tráfico. 2017. ABC. Así son los carné por puntos, las sanciones, la velocidad máxima y la siniestralidad en otros países europeos.

Sánchez, P. (2014). Estructura de los ingresos territoriales en Colombia. Criterio Jurídico Garantista. 6. 10.26564/21453381.445. Recuperado el 14 de octubre de 2019 de: https://www.researchgate.net/publication/326473820_Estructura_de_los

[_ingresos_territoriales_en_Colombia/citation/download](#)

SIMIT. 2013. Federación Colombiana de Municipios.

Smith, E., Wright, R., 1992. ¿Por qué el seguro de automóviles en Filadelfia es tan caro? *Económico americano* Revisión 82 (4), 756–772

Solano de J, Nancy y Sepúlveda L, Myriam. (2008). *Metodología de la Investigación Social y Jurídica*. Bogotá, Colombia. Editorial: Ibáñez, p.71.

Organización Mundial de la Salud. 2004. Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Recuperado el 01 de octubre de 2019 de: <http://www.who.org>

Listado de Anexos

1. Resolución No. 3545 de 2009 por la cual se dictan unas disposiciones en relación con el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.
2. Resolución No. 3027 de 2010 Por la cual se actualiza la codificación de las infracciones de tránsito, de conformidad con lo establecido en la Ley 1383 de 2010, se adopta el Manual de Infracciones y se dictan otras disposiciones.
3. Resolución No. 2273 de 2014 por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 -2021 y se dictan otras disposiciones.
4. Resolución No. 718 de 2018 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.