

**LA LEGALIDAD Y PROPORCIONALIDAD DE LOS MEDIOS  
TECNOLÓGICOS EN EL SISTEMA DE CONTRAVENCIONES DE  
MOVILIDAD EN COLOMBIA A LUZ DE LA LEY 1843 DE 2017**

***THE LEGALITY AND PROPORTIONALITY OF TECHNOLOGICAL DEVICES IN  
COLOMBIA'S MOBILITY INFRINGEMENTS SYSTEM IN THE LIGHT OF  
THE ACT 1843 OF 2017***

*Juan Miguel García Mena<sup>1</sup>*

**RESUMEN:** con la finalidad de suplir la falta de Agentes de Tránsito en los municipios y distritos especiales del territorio nacional, se creó el sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos de detección de infracciones a través de la regulación de la Ley 1843 de 2017<sup>2</sup>. Según el artículo 2º, los sistemas automáticos y semiautomáticos instalados en los municipios deben cumplir con los criterios de seguridad vial que garanticen la correcta instalación y operacionalización del sistema. No obstante, los criterios dejan claro que la autoridad de tránsito es la encargada de hacer la revisión del video que ha grabado la presunta contravención y *solamente* es esta la autoridad competente para realizar el respectivo comparendo —el agente de tránsito realiza la descripción de la contravención y el inspector ratifica dicho procedimiento—. Así las cosas, resulta de especial importancia entender que el sistema tecnológico requiere del acompañamiento permanente de la autoridad, lo cual quiere decir que no contiene una proporcionalidad acorde para el fin por el cual fue creado y mucho menos, descongiona el procedimiento en materia de movilidad y transporte, en cambio, puede considerarse que lo hace más gravoso y complejo para las autoridades

---

<sup>1</sup> Abogado, candidato a magister en derecho de la Universidad Santiago de Cali.

<sup>2</sup> La presente ley tiene por objeto regular la instalación, adecuada señalización, puesta en operación de sistemas automático, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico terrestre.

municipales, creando contradicciones entre la Constitución Política de Colombia y los principios de la administración pública.

**PALABRAS CLAVE:** *Contravenciones de tránsito, uso de los medios tecnológicos, proporcionalidad, legalidad, seguridad jurídica.*

**ABSTRACT:** Automatic, semi-automatic and other technological devices of infractions detection were created through the Act 1843 of 2017. Its main purpose was to overcome the lack of traffic agents in the municipalities and special districts of the national territory. According to its second article, automatic and semi-automatic systems installed in municipalities must comply with road safety criteria that guarantee the correct installation and operationalization of the system. However, criteria evidence that transit authority is the only competent entity in charge of both reviewing recorded videos of the alleged violation and making the respective summons —the traffic officer performs the description of the violation and the inspector ratifies it. Thus, it is especially important to understand that technological systems require a permanent authority accompaniment. As a result, those devices do not contain an adequate proportionality to constitute the evidence it was created for, neither it decongests mobility and transportation officers' procedures. On the contrary, it could be considered as a strategy that makes them more complex and burdensome for municipal authorities, creating constitutional tensions against public administration principles compliance.

**KEYWORDS:** *Traffic violations, use of technological devices, proportionality, legality, legal security.*

## INTRODUCCIÓN

El artículo 24º de la Constitución Política de Colombia (1991), establece que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional a través de los mandatos legales de la ley 769 de 2002<sup>3</sup>. Los principios por medio de los cuales se rige la presente norma son: la seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación y descentralización. Para ello, establece que pueden transitar los vehículos, usuarios, pasajeros, peatones, conductores, motociclistas, ciclistas y agentes de tránsito por vías públicas y privadas bajo las indicaciones normativas y procedimentales de la presente ley. En igual sentido, operan la Constitución Política de Colombia, así como las ordenanzas y resoluciones municipales que se establezcan dentro de los departamentos.

Sin embargo, el problema no termina allí. La seguridad jurídica debe estar presente en todos los procedimientos y ésta debe entenderse como el libre ejercicio de los derechos y libertades reconocidas en el ordenamiento jurídico. Esto supone que la legislación nacional está protegiendo la existencia de un orden normativo claro y conciso que permite la correcta aplicación de procedimientos establecidos por la autoridad competente, aplicados bajo los lineamientos constitucionales del debido proceso en los ámbitos privado, público, social, económico y político del cual goza el ciudadano. (Gallego, 2012, p.75); por tanto, la individualización del presunto infractor es una de las debilidades que acompañan a la presente disposición normativa. Según la sentencia C-038 de 2020, la individualización del infractor es requisito del procedimiento contravencional, requisito que no se cumple al momento de utilizar la foto detección como instrumento y que sólo puede ser ejecutado por el Agente de Tránsito, creando un posible escenario de inseguridad jurídica y responsabilidad objetiva en materia penal para el propietario del vehículo —*que no precisamente puede ser quien esté cometiendo dicha irregularidad*—.

Teniendo en cuenta lo anterior, el presente trabajo analiza en qué consiste la eficacia de los medios tecnológicos en el sistema de detección de contravenciones

---

<sup>3</sup> Por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito en Colombia.

de tránsito a la luz de la Ley 1843 de 2017 en concordancia con el derecho constitucional al debido proceso y los principios de legalidad y proporcionalidad en la teoría de Rodolfo Arango y Carlos Bernal Pulido.

Es importante señalar que el presente objeto de estudio ha sido poco analizado en Colombia bajo la mirada constitucionalista que debe darse. De ahí que, la investigación contenga un valor jurídico que merece la pena estudiarse para luego sugerir algunas cuestiones útiles y necesarias en el ejercicio de ejecución de los procedimientos contravencionales. En este sentido, la relevancia de esta investigación radica en el hecho que el procedimiento contravencional aquí aplicado carece de efectividad y vulnera el principio constitucional al debido proceso, toda vez que, el Código Nacional de Tránsito establece que la individualización del infractor es una de las principales características que debe tener en cuenta el Agente de Tránsito o la Policía de Carreteras.

Para dar cuenta de la investigación propuesta, los objetivos a desarrollar son: primero, explicar el uso de los medios tecnológicos en el sistema de detección de contravenciones de tránsito en Colombia según la ley 1843 de 2017. Segundo, estudiar el derecho al debido proceso y los principios de legalidad y proporcionalidad en la teoría de Rodolfo Arango y Carlos Bernal Pulido. Y, por último, identificar los efectos jurídicos de la aplicación de los medios tecnológicos frente a los principios de legalidad y proporcionalidad.

En términos metodológicos, la presente investigación es, de tipo cualitativo. Tanto su objeto de estudio como la legalidad y proporcionalidad de los medios tecnológicos en el sistema de contravenciones de movilidad a luz de la Ley 1843 de 2017 y la sentencia C-038 de 2020. Se estudian desde los pronunciamientos jurídicos y jurisprudenciales de la Corte Constitucional para explicar el uso de los medios tecnológicos en el sistema de detección de contravenciones de tránsito. El método utilizado es, de carácter hermenéutico, toda vez que se hace necesaria la interpretación y análisis de textos especializados correspondientes al problema de investigación. Asimismo, de orden deductivo pues iniciará desde la interpretación de textos y la aplicación de teoría en casos prácticos que hace posible abordar la

investigación de forma sistémica. El procesamiento de la información y la recolección de datos se realizará mediante la revisión bibliográfica de textos especializados en el ámbito jurídico, la consulta virtual y el análisis documental de fuentes secundarias, por tanto, el modelo investigativo es, de tipo básico.

Los apartados se encuentran estructurados de la siguiente manera: el primer apartado, obedece al uso de los medios tecnológicos en el sistema de detección de contravenciones de tránsito en Colombia según la disposición normativa de la ley 1843 de 2017. Aquí, se explica el contexto general de los procedimientos contravenciones y sus regulaciones, en igual sentido, se explican los componentes del Sistema Inteligente Nacional para la infraestructura, el tránsito y el transporte y, los criterios técnicos para la operación de los medios tecnológicos en la detección de presuntas contravenciones de tránsito según la resolución 0000-718 de 2018. Corresponde al segundo apartado, estudiar la garantía constitucional al debido proceso y los principios de legalidad y proporcionalidad en el cumplimiento de los objetivos de la administración pública a través de los postulados teóricos de Rodolfo Arango y Carlos Bernal Pulido. Por último, se realizará una identificación de los efectos jurídicos que tiene la aplicación de los medios tecnológicos frente a los principios de legalidad y proporcionalidad en los procedimientos contravencionales a través del estudio jurisprudencial realizado por la Corte Constitucional en la sentencia C-038 de 2020.

## **1. EL USO DE LOS MEDIOS TECNOLÓGICOS EN EL SISTEMA DE DETECCIÓN DE CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO EN COLOMBIA SEGÚN LA LEY 1843 DE 2017**

El Ministerio de Transporte (MNT) se creó en 1993 como la suprema autoridad de tránsito y le corresponde al ente definir, orientar, vigilar e inspeccionar la política nacional en materia de movilidad y transporte. Los gobernadores, alcaldes, organismos de movilidad de carácter departamental, distrital y municipal a través de la figura de descentralización administrativa ejecutan, por medio de resoluciones, los mandatos mediante los cuales se aplica la Ley 769 de 2002 a través de resoluciones expedidas por las Secretarías de Movilidad y Transporte. En acompañamiento o no de la Policía Nacional y sus cuerpos especializados de Policía de Tránsito Urbano, los Inspectores de Policía, los Agentes de Tránsito y Transporte, la Policía Nacional de Carreteras y la Superintendencia General de Puertos y Transportes son las autoridades a las cuales les corresponde la obligación de planear, ejecutar y/o vigilar los mandatos legales que se han establecido a nivel nacional, departamental y municipal (Ley 769,2002, art.1 y art.3).

En Colombia, los organismos de tránsito están divididos de acuerdo con la jurisdicción que les corresponde: las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales y las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, están ubicados única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito. A través de instituciones distritales, departamentos administrativos y municipales de movilidad, se ejecutan a diario las funciones administrativas y procedimentales (Ley 769 de 2002, art.6).

En este orden de ideas, el MNT ha diseñado diversas clases de herramientas y procedimientos para llevar a cabo la función procedimental establecida en la ley mencionada anteriormente mediante las Direcciones Territoriales. Un ejemplo de ellos son las comparenderas electrónicas como una herramienta creada para la descongestión del Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por

Infracciones de Tránsito (SIMIT) para la ejecución, de acuerdo con los mandatos constitucionales y del procedimiento a realizar por el agente de tránsito, al contar con un sistema digital de cargue de la información del presunto infractor. Este sistema de ayuda tecnológica le permite al agente de tránsito tener una mayor agilidad en los tiempos para realizar el procedimiento de la imposición de la presunta contravención (Sistema de Contratación pública, 2019).

Con la finalidad de suplir la falta de agentes de tránsito en los municipios y distritos especiales del territorio nacional, se creó el sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos de infracciones a través de la regulación de la Ley 1843 de 2017<sup>4</sup>. Según el artículo 2º, los sistemas automáticos y semiautomáticos instalados en los municipios deben cumplir con los criterios de seguridad vial que garanticen la correcta instalación y operacionalización del sistema. La Agencia Nacional de Seguridad Vial es el organismo encargado de la vigilancia y control a los municipios que utilicen estas herramientas tecnológicas. En igual sentido y, con acompañamiento permanente del MNT, expiden los criterios técnicos bajo los cuales deben registrarse estas herramientas y tienen una duración de cinco (5) años a partir de la fecha de su otorgamiento.

Los criterios dejan claro que la autoridad de tránsito es la encargada de hacer la revisión del video que ha grabado la presunta contravención y *solamente* la autoridad competente puede realizar el respectivo comparendo —el agente de tránsito realiza la descripción de la contravención y el inspector ratifica dicho procedimiento—. Así las cosas, resulta de especial importancia entender que el sistema tecnológico requiere del acompañamiento permanente de la autoridad, lo cual quiere decir que no contiene una proporcionalidad acorde y mucho menos, descongestiona el procedimiento en materia de movilidad y transporte, en cambio, puede considerarse que lo hace más gravoso y complejo para las autoridades

---

<sup>4</sup> La presente ley tiene por objeto regular la instalación, adecuada señalización, puesta en operación de sistemas automático, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico terrestre.

municipales, creando tensiones constitucionales frente al cumplimiento de los principios de la administración pública.

Según la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), en Colombia existen un poco más de 472 de cámaras de fotodetección que no cuentan con la tecnología adecuada para cumplir con lo indicado por la Corte Constitucional. En la Sentencia C-038 de 2020, el Alto Tribunal manifestó que a pesar de que la foto detección ha contribuido con la labor de movilidad y transporte, este medio no ha sido eficaz y contrariamente vulnera los derechos del propietario del vehículo que no precisamente es quien comete la infracción de tránsito.

La decisión de la Corte empezó a regir el 6 de febrero del presente año y a pesar de que su efecto no es retroactivo, solamente las fotos multas serán válidas si las autoridades logran demostrar e identificar plenamente que el conductor cometió una infracción. Por ahora, el Congreso de la República es el órgano encargado de dirimir dicho conflicto en la reforma a la Ley 1843 de 2017. Este debe crear y/o organizar la forma en la que los municipios adopten nuevas estrategias a través de tecnologías capaces de identificar plenamente al conductor, asunto que resultaría costoso para los municipios y departamentos.

De acuerdo con el principio de proporcionalidad, los procedimientos contravencionales deben estar libres de vicios en el procedimiento y la forma de ejecución. En este caso, las tres condiciones o conceptos no se encuentran sustentados en el sistema de fotodetección cuando se relaciona al conductor de tránsito con la presunta contravención, toda vez que dicho medio no singulariza al presunto infractor, carece de eficacia para el reconocimiento individual y menoscaba el principio de la seguridad jurídica y debido proceso constitucional establecido en la Ley 769 de 2002 (Sentencia C-022 de 1996).



## 1.1 La ley 1450 de 2011 y su regulación para la creación del Sistema Inteligente Nacional para la infraestructura, el tránsito y el transporte

Según la Ley 1450 de 2011:

Los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) se establecen 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, gestión y seguridad en el transporte y la aplicación de normas que lo rigen (art.84).

De este modo, se crea el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SINITT) en Colombia. Este permite la constitución de un mecanismo integral para garantizar, entre otras cosas, la eficiencia en los procesos que se llevan a cabo en las Secretarías de Tránsito y Transporte.

Para la presente disposición, todos aquellos subsistemas que compongan al SINITT deben estar acordes a los principios consagrados en la Constitución Política y los que a continuación se relacionan<sup>5</sup>:

- **Continuidad en el servicio:** Garantizar los componentes necesarios para los Sistemas Inteligentes en lo concerniente al buen funcionamiento del Tránsito y Transporte, para que así puedan funcionar de forma permanente (Ley 1150 de 2011, art.2.5.1.4. Inc.1).
- **Calidad en el servicio técnico:** Garantizar la operación de los Sistemas Inteligentes de acuerdo con los estándares establecidos por el Ministerio de Transporte (Ley 1150 de 2011, art.2.5.1.4. Inc.3).
- **Tecnología avanzada y actualizada:** Utilizar tecnología que no sea obsoleta y que esté orientada en mantener la disponibilidad e interoperabilidad del sistema a través del tiempo (Ley 1150 de 2011, art.2.5.1.4. Inc.5).

---

<sup>5</sup> Es importante tener en cuenta que la ley establece doce postulados principialísticos, pero para el presente análisis solamente se utilizaron aquellos de mayor relevancia para el estudio realizado.

- **Seguridad de la información de los Sistemas Inteligentes de Transporte:** Asegurar la protección de la información generada por dichos sistemas, garantizando la seguridad y calidad (Ley 1150,2011, art.2.5.1.4. Inc.8).

De esta forma, el Ministerio de Transporte (MT) conformó una serie de medidas en torno a la creación, establecimiento y promoción de los usos tecnológicos en la aplicación de las medidas normativas que rigen la seguridad vial en Colombia.

## **1.2 La ley 1843 de 2017 y su regulación del uso de medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito**

La Ley 1843 de 2017 regula la instalación y puesta en marcha de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito. Cada municipio, independiente de su categoría, es autónomo para aplicar la utilización de uno o varios elementos tecnológicos, sin embargo, dicha autonomía se encuentra regulada por la presente normatividad. De ahí, que sea de vital importancia estudiar las principales características que establece la ley para la aplicación y uso de los medios tecnológicos en los municipios del país.

De acuerdo con el artículo 1° de la presente ley, los sistemas automáticos y semiautomáticos son todas aquellas ayudas tecnológicas que se realizan con cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permiten la identificación del vehículo o del conductor para la detección de infracciones o el control del tráfico terrestre. Según la disposición normativa, estos medios deben funcionar de acuerdo con el párrafo 2° del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito Terrestre. Corresponde a las autoridades gubernamentales y municipales donde funcionen los sistemas, adicionar en la vía señales visibles que informen que la zona es vigilada por cámaras o radares (Ley 1843, 2017, arts. 1 y 10).

La Superintendencia de Puertos y Transportes es la autoridad competente para adelantar las acciones que verifiquen el cumplimiento de los criterios técnicos que han sido establecidos por el Ministerio de Transporte (MT) y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) (Ley 1843 de 2017, art.3). Esta última se encarga de expedir

la autorización de funcionamiento a los municipios que busquen utilizar las ayudas tecnológicas como parte de sus equipos. Dicha autorización cuenta con un período de cinco (5) años contados a partir de la expedición. En cuanto a la infraestructura e instalación de los sistemas, los encargados de realizar dicha operación dentro de su jurisdicción son las autoridades de tránsito territorial (Ley 1843, 2017, arts.3 y 6).

Para que pueda llevarse a cabo la instalación de cámaras de video y radares en las vías municipales y departamentales, los gobiernos territoriales deben demostrar las siguientes condiciones:

- I. Que la implementación haga parte de las acciones contenidas en el Plan Nacional y Territorial de Seguridad Vial.
- II. Que se encuentren soportados en estudios y análisis realizados por la entidad idónea sobre accidentalidad y flujo vehicular y peatonal.
- III. Que cuenten con un cuerpo de Agentes de Tránsito capacitados.
- IV. Que exista una adecuada señalización para informar a las personas de la existencia de los sistemas tecnológicos (Ley 1843, 2017, art.13).

Bogotá, Cali, Barranquilla y Medellín fueron ciudades pioneras en la instalación de los medios tecnológicos. Según cifras del Ministerio de Transporte (2018), en Colombia se ha registrado alrededor de 7.577.039 comparendos a través del uso de sistemas de fotodetección de contravenciones en los últimos ocho años. Para el organismo, las ciudades que reportan mayor número en la imposición de comparendos son: Medellín (1.848.519), Bogotá (881.430), Cali (862.717) y Barranquilla (649.874). Solamente en el mes de enero del 2018 se impusieron 88.617 infracciones (Ministerio del Transporte, 2018).

Ahora bien, es importante mencionar el procedimiento contravencional que debe realizar la autoridad ante una posible infracción. Según el artículo 8° de la ley 1843 de 2017:

El envío se hará por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del

comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo.

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

***Parágrafo 1°.*** *El propietario del vehículo será solidariamente responsable con el conductor, previa su vinculación al proceso contravencional, a través de la notificación del comparendo en los términos previstos en el presente artículo, permitiendo que ejerza su derecho de defensa<sup>6</sup>.* (Cursiva por fuera del texto).

Es necesario recalcar, que los procedimientos contravencionales deben estar regulados en todo momento por las autoridades territoriales a través de resoluciones expedidas por las secretarías departamentales o municipales de tránsito y transporte. En el mismo sentido, la Resolución 0000-718 del 22 de marzo de 2018 ha permitido enunciar los criterios sustantivos que deben tener en cuenta las autoridades mencionadas con anterioridad, de ahí, que sea necesaria la enunciación de los criterios más relevantes para la operación de los medios tecnológicos en la detección de presuntas contravenciones de tránsito de acuerdo con la resolución expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

---

<sup>6</sup> Según la sentencia C-038 de 2020, el conductor el propietario no debe ser solidariamente responsable y deroga el presente parágrafo, en el siguiente apartado se estudiará a fondo y se colocará en evidencia la tensión constitucional que generaba dicho pronunciamiento por parte del legislador.

### 1.3 Los criterios técnicos para la operación de los medios tecnológicos en la detección de presuntas contravenciones de tránsito según la resolución 0000-718 de 2018

De acuerdo con el MT y la ANSV, para que los sistemas operen en condiciones de calidad y sean autorizados deben contar con los siguientes criterios generales:

- I. **Mecanismos de calibración y mantenimiento:** Dichos instrumentos deben operar acorde con la referencia nacional definida por Instituto Nacional de Metrología de acuerdo con el Decreto 1074 de 2015. En igual sentido, deben permanecer los instrumentos de medición de velocidad<sup>7</sup>.
- II. **Adecuada señalización de las vías:** La señalización debe advertir 500 metros antes de la fijación de la cámara de video o el radar que existe un sistema de fotodetección en la zona<sup>8</sup>. Según la resolución 0000-718 de 2018 y en aras del mandato constitucional a la libre circulación expuesto en el artículo 24<sup>9</sup> de la mencionada resolución, las autoridades territoriales deben garantizar la correcta señalización de acuerdo con la Resolución 1885 de 2015 que establece las disposiciones técnicas del manual de señalización vial.
- III. **De la caducidad de la acción:** Según el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, una vez revisada y aprobada la presunta contravención por la Autoridad de Tránsito, esta debe ser notificada durante los tres días hábiles siguientes a la infracción y mediante correo certificado. De no utilizarse los medios, tiempos y procedimientos adecuados, la acción tendrá un término de caducidad de un año, contado a partir de la ocurrencia de los hechos.

---

<sup>7</sup> En cuanto al mantenimiento estos deben encontrarse descritos en las bitácoras de cada aparato que debe tener en cuenta el operador.

<sup>8</sup> Es importante mencionar esto porque el debido proceso garantiza que, de no cumplirse con lo establecido en la presente resolución, el presunto infractor puede señalar ante autoridad judicial o superior jerárquico de la infracción a la resolución por parte de las autoridades territoriales.

<sup>9</sup> Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia. El Gobierno Nacional podrá establecer la obligación de llevar un informe de residencia de los habitantes del territorio nacional, de conformidad con la ley estatutaria que se expida para el efecto.

En lo abordado hasta aquí, se encuentra establecido el procedimiento que regula el uso de los medios tecnológicos en la detección de presuntas contravenciones, de acuerdo con las normativas nacionales y la resolución que especifica la forma en la que deben implementarse los Sistemas Tecnológicos.

Finalmente, es importante recalcar que el uso de dichas tecnologías por parte de las administraciones locales es muy útil, sin embargo, la principal crítica que se expone en el presente análisis es la tensión constitucional que esto produce y su presunta vulneración a los principios de legalidad y proporcionalidad. A continuación, se estudian los principios mencionados, buscando realizar un estudio teórico y jurídico del tema en cuestión.

## **2. LA GARANTÍA CONSTITUCIONAL AL DEBIDO PROCESO Y LOS PRINCIPIOS DE LEGALIDAD Y PROPORCIONALIDAD EN EL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

El uso de herramientas tecnológicas se encuentra autorizado por el párrafo 2° del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, que establece que los equipos de video cámara y dispositivos electrónicos de lectura que permitan la identificación del vehículo o su conductor son válidos como prueba de la ocurrencia de una infracción de tránsito y dan lugar mediante la validación de autoridad competente a la imposición de un comparendo (Resolución 0000-718, 2018).

No obstante, dicho pronunciamiento ha generado una serie de tensiones constitucionales entre los principios de legalidad, proporcionalidad y la garantía constitucional al debido proceso, provocando cierto margen de fragilidad en el cumplimiento de los objetivos de la administración pública tanto territorial como nacional.

## 2.1. Los objetivos de la administración pública

El Departamento Administrativo de la Función Pública es la entidad encargada de la política de control interno para las entidades estatales. De acuerdo con el artículo 209 de la Constitución Política, la función administrativa se encuentra al servicio de los intereses generales y está fundamentada en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización<sup>10</sup>, delegación<sup>11</sup> y desconcentración<sup>12</sup> de las funciones (Constitución Política de Colombia, 1991, art.209).

En el mismo sentido, las entidades públicas y las autoridades se encuentran en la obligación de diseñar y aplicar —de acuerdo con la naturaleza de sus funciones— los métodos y procedimientos de control interno (Constitución Política de Colombia, 1991, art.269), de ahí, que radique la importancia en el establecimiento de los procesos y procedimientos a través de resoluciones internas o externas —dependiendo la naturaleza de la acción— que deben llevarse a cabo en cada entidad sea nacional o territorial. En este sentido, cobra especial relevancia la relación permanente entre los principios de legalidad y proporcionalidad en las actuaciones de la administración pública.

A continuación, se presentan dos (2) postulados teórico-conceptuales según Carlos Bernal Pulido (2007) en su estudio denominado: *El derecho de los derechos*.

## 2.2.El principio de proporcionalidad en las actuaciones de la administración pública y de carácter universal

La aplicación del principio de proporcionalidad es obligatoria en todos los actos realizados y promulgados por la administración pública. Las sanciones

---

<sup>10</sup> La descentralización territorial se entiende como el otorgamiento de competencias o funciones administrativas a las entidades territoriales regionales o locales, las cuales se ejecutan en su propio nombre y bajo su propia responsabilidad (Sentencia C 1051, 2001).

<sup>11</sup> [...] la delegación presupone una autorización legal que no opera directamente por mandato de la ley, ya que implica la existencia de un acto de delegación, puesto que la transferencia se realiza por parte del órgano superior (Sentencia C 036 de 2005).

<sup>12</sup> [...] supone que la transferencia de funciones del órgano superior opera directamente por mandato del ordenamiento (Sentencia C 036 de 2005).

administrativas no pueden exceder los derechos fundamentales del sujeto sancionable. De esta manera, el principio de proporcionalidad es un límite general para el ejercicio de toda función administrativa que suponga la afectación de los derechos fundamentales:

[...] el principio de proporcionalidad rige todas las actuaciones de la administración pública y de los actos de particulares que estén encargados de la prestación de un servicio público, cuando se trate de la imposición de una sanción que conlleve la pérdida o disminución de un derecho. El principio de proporcionalidad es un límite general para el ejercicio de toda función administrativa que suponga la afectación de los derechos fundamentales (Bernal, 2007, p.81).

Es importante recordar que el principio de proporcionalidad se encuentra especificado en el artículo 36 del Código Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, “en la medida en que el contenido de una decisión, de carácter general o particular, sea discrecional, debe ser adecuada a los fines que la norma autoriza, y proporcional a los hechos que le sirven de causa” (Ley 1437, 2011).

No obstante, para Carrillo y Pereira (2017) el principio de proporcionalidad aplicado a la administración pública cuenta con un margen de discrecionalidad que le permite investirse de la potestad para desarrollar los elementos técnicos con los que debe interpretarse y aplicarse la norma. Ello permite la libertad discrecional en la toma de decisiones a partir de diferentes elementos para aplicar la legislación vigente (p.4).

Según los autores, la discrecionalidad formal es un elemento que acompaña al principio de proporcionalidad. La libertad potestativa de la administración pública que gira en torno a los elementos que pueden o no aplicarse, permite crear un margen de apreciación institucional, sin embargo, este postulado ha traído ciertas confusiones teóricas e interpretativas.

Mientras tanto, el principio de proporcionalidad genérico o universal conceptualizado por Bernal (2007) está compuesto por subprincipios que establecen la idoneidad y necesidad en la intervención de los derechos fundamentales.

Para Bernal (2007), el principio de proporcionalidad universal está compuesto por dos *subprincipios*; idoneidad y necesidad. La idoneidad hace referencia a la intervención en derechos fundamentales para alcanzar un fin constitucionalmente



legítimo. La necesidad hace referencia a que la intervención en derechos fundamentales debe realizarse con la medida más favorable para el derecho intervenido, entre todas las medidas que revisan la misma idoneidad para alcanzar el objetivo perseguido (p.67).

Ahora bien, en el análisis propuesto, los derechos fundamentales cobran una especial relevancia cuando se habla de la individualización del presunto contraventor versus la imposición de sanciones al propietario del vehículo. Para acceder y contextualizar en detalle, se presenta el estudio realizado por Rodolfo Arango (S.F.).

### **2.3. Los derechos sociales fundamentales como derechos subjetivos**

Para Arango (S.F.), por derechos subjetivos debe entenderse la facultad jurídica que reconoce la norma a un sujeto para exigir de este una determinada acción u omisión con el objetivo de asegurarle un *interés propio* (p.65).

Existen tres condiciones que deben tenerse en cuenta para hablar sobre derechos subjetivos: i) la validez de una norma dentro del ordenamiento jurídico al que pertenece el sujeto, ii) la existencia de un deber jurídico que obligue al sujeto a hacer o dejar de hacer algo, iii) la facultad jurídica y un interés propio perseguido que beneficie en todo momento al sujeto que se obliga.

Según Robert Alexy (S.F.) citado en Arango (S.F.) los derechos fundamentales traen consigo deberes y posiciones jurídico-constitucionales, que implican deberes y obligaciones, de ahí que, el grado de importancia o fundamentalidad del concepto de derechos fundamentales presupone un juicio valorativo que podría encontrarse en el plano axiológico el cual está basado en una proposición normativa. (p.67).

### **2.4. Los derechos fundamentales de rango constitucional**

Según la teoría de Rodolfo Arango, el hecho de que los derechos fundamentales no se encuentren textualmente en la norma, sino que sean producto de la interpretación de la normatividad, obedece a la naturaleza abierta de las normas constitucionales

y la indeterminación para que el juez constitucional realice su juicio de valor. Hecha esta salvedad, el reconocimiento de los derechos fundamentales es una consecuencia jurídica de la interpretación constitucional. De ahí que, el reconocimiento depende de la gravedad con la que se atenta a la dignidad humana del sujeto que presuntamente ha sido vulnerado y la causalidad entre la omisión del Estado y la lesión de los derechos fundamentales (Arango, S.F, p.72).

La conceptualización del término derechos fundamentales como derechos subjetivos y de rango constitucional a partir de la interpretación del juez constitucional, es útil para indicar que la no individualización del presunto contraventor genera la inseguridad jurídica de determinar el sujeto que ha cometido la presunta contravención dejando por fuera la protección de garantías constitucionales.

## **2.5. La garantía constitucional al debido proceso**

Según la teoría de Bernal (2007), el derecho fundamental al debido proceso que se presenta en un Estado constitucional democrático<sup>13</sup> debe verse en dos (2) formas: La primera, obedece al carácter autónomo, la segunda, a la garantía o derecho fundamental indirecto. Para el autor, su institucionalización se encuentra presente en diversas reglas y principios dentro de la Constitución, principalmente los artículos: 29, 31, 33 y 228 (p.337).

Como derecho autónomo “el debido proceso debe ser entendido como un derecho fundamental que protege las facultades del individuo para participar en los procedimientos, argumentaciones, afirmaciones, aportaciones de pruebas dentro de los procedimientos de Estado constitucional” (Bernal, 2007, p.337).

El debido proceso como derecho indirecto debe ser entendido como un derecho fundamental, toda vez, que es un mecanismo para la protección de otros derechos fundamentales dentro de un Estado democrático (Bernal, 2007, p.337).

---

<sup>13</sup> Como es el caso colombiano.

Según la sentencia C-214 de 1994, el debido proceso es un derecho fundamental que también goza de una dimensión de derecho de defensa, que tiene como finalidad proteger a las personas contra los abusos y desviaciones de las autoridades. No obstante, recalca el Alto Tribunal, este debe ser entendido no solamente en las actuaciones procesales, sino en las decisiones que adopten y puedan afectar injustamente los derechos e intereses legítimos (Corte Constitucional, 1994).

En el mismo sentido, la Corte Constitucional (1994) recalca, que las garantías y principios que conforman el mecanismo al debido proceso se convierte en normas rectoras a las cuales deben ajustarse tanto las autoridades como las partes que intervienen en el proceso (p.353).

Este pronunciamiento resalta claramente la sujeción de las autoridades judiciales y de la administración pública al derecho fundamental al debido proceso, como también que el ejercicio de sus funciones públicas se encuentra delimitado por el marco jurídicamente autorizado (Bernal, 2007, p.353).

Por último, es importante tener en cuenta la diferencia entre debido proceso constitucional y el debido proceso legal -que cabe la pena mencionarlo porque es de sumo interés para el análisis de la presente investigación, toda vez, que interesa conocer la legitimidad del proceso contravencional en el uso y ayuda de medios tecnológicos para la imposición de sanciones-.

Las vulneraciones al debido proceso constitucional pueden ser objeto del reclamo de un ciudadano mediante la presentación de una acción de tutela y conducir a procedimientos constitucionales, tales como: Control de constitucionalidad o inconstitucionalidad, entre otros. Mientras que, la violación al debido proceso legal no tiene ámbito constitucional y su relevancia es solamente de carácter administrativo. Esto no puede significar, que el ciudadano no tenga plenas garantías de hacer su reclamación vía judicial, lo que quiere decir es, que dicho ciudadano siempre debe agotar la vía administrativa mediante la entidad que ha vulnerado posiblemente un derecho, extralimitado sus funciones o simplemente el incumplimiento de un procedimiento.

Ahora bien, dicho lo anterior la demarcación de los límites legales debe estar claramente definida por el legislador<sup>14</sup>, en este caso, la resolución 0000-718 de 2018 que legitima los sistemas de fotodetección a nivel nacional ha dejado claridad que única y exclusivamente puede ser legalizado el procedimiento que ha sido capturado por la cámara de fotomultas o los detectores de velocidad por la autoridad competente<sup>15</sup>. Ya mencionado en líneas anteriores, podemos establecer que el debido proceso en los procedimientos contravencionales ocupa un orden de primer nivel. De ahí, que sea necesario el análisis que a continuación se va a realizar en el último apartado.

### **3. LOS EFECTOS JURÍDICOS QUE TIENE LA APLICACIÓN DE LOS MEDIOS TECNOLÓGICOS EN LOS PROCEDIMIENTOS CONTRAVENCIONALES**

La Ley 1843 de 2017 en su artículo 8° parágrafo 1° estipula que, ante la comisión de una posible contravención y su detección a través del uso de medios tecnológicos: “El propietario del vehículo será solidariamente responsable con el conductor, previa su vinculación al proceso contravencional, a través de la notificación del comparendo en los términos previstos en el presente artículo, permitiendo que ejerza su derecho de defensa”. De ahí, que la Corte Constitucional mediante sentencia C-038 de 2020 estudiara mediante la acción pública de inconstitucionalidad sobre el parágrafo en mención el siguiente problema jurídico:

¿Desconoce el artículo 29° de la Constitución, el parágrafo 1 del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, al establecer una responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor, por las contravenciones de tránsito detectadas por el sistema de ayudas tecnológicas, sin exigir que en el proceso contravencional se establezca que el propietario del vehículo

---

<sup>14</sup> Según la sentencia T 242 de 1999, los postulados legales y procedimientos claramente definidos por el legislador deben ser una garantía dentro del Estado de Derecho para evitar la posible arbitrariedad de las autoridades y los privados.

<sup>15</sup> En este caso, el inspector de tránsito. Toda vez, que el Agente solamente cumple con la función de evidenciar una posible contravención vial, pero es finalmente el inspector quien está facultado legalmente para imponer sanciones -en sentido amplio y no solamente en los procedimientos con ayudas tecnológicas.

participó en la comisión de la infracción y que la realizó de manera culpable? (Corte Constitucional, 2020).

Para el Alto Tribunal, la norma demandada en primera instancia se torna ambigua en su redacción, generando incertidumbre respecto de las garantías constitucionales que debe contener todo procedimiento administrativo sancionatorio.

[...] aunque garantiza nominalmente el derecho a la defensa, al prever la vinculación del propietario del vehículo al procedimiento administrativo, vulnera, en realidad, dicha garantía constitucional, porque omite de la defensa lo relativo a la imputabilidad y la culpabilidad, al hacer directamente responsable al propietario del vehículo, por el solo hecho de ser el titular de este -imputación real, mas no personal (Corte Constitucional, Sentencia C-038 de 2020, párr.--).

De ahí, que el Alto Tribunal establezca que se vulnera el principio de responsabilidad o imputabilidad personal, toda vez, que no exige que la comisión de la infracción le sea personalmente imputable al propietario del vehículo —quien menciona la Corte, podría ser una persona jurídica o natural distinta al conductor—. La vulneración de la presunción de inocencia se puede entrever en dicho análisis porque, aunque no establece expresamente que la responsabilidad es objetiva o que existe presunción de culpa —al no requerir imputabilidad personal de la infracción— tampoco exige que la autoridad de tránsito demuestre que la infracción se cometió de manera culpable.

### **3.1. Algunos elementos de perspectiva dentro del análisis de la norma demandada**

Para algunos de los intervinientes, la responsabilidad patrimonial con fines de reparación de perjuicios bien sea civil o administrativa, establece diversas formas. Por el contrario, en materia administrativa sancionatoria, la responsabilidad únicamente puede establecerse a partir de juicios de reproche personalísimos, lo que implica que, tratándose de sanciones, éstas sólo proceden respecto de quien cometió la infracción por acción o por omisión, tratándose de una persona natural o atribuibles a una persona jurídica y la responsabilidad personal es intransmisible. El principio de imputabilidad o responsabilidad personal de las penas o sanciones o

responsabilidad por el acto propio implica que sólo se pueda sancionar o reprochar al infractor y, por lo tanto, en materia administrativa sancionatoria no es posible separar la autoría de la responsabilidad.

La norma es abierta, ya que no establece respecto de qué se predica la solidaridad y únicamente refiere que “*El propietario del vehículo será solidariamente responsable con el conductor*”. En efecto, esta norma no precisa si la solidaridad se extiende a cualquiera de las sanciones previstas en el mismo Código y si también se predica de las consecuencias en materia de reincidencia; es decir, no indica si la solidaridad se predica únicamente de los elementos patrimoniales de la sanción o, también de sus efectos personales. Así, el artículo 122 del Código Nacional de Tránsito prevé varios tipos de sanciones: la amonestación, la multa, la suspensión de la licencia de conducción, la suspensión o cancelación del permiso o registro, la inmovilización del vehículo, la retención preventiva del vehículo y la cancelación definitiva de la licencia de conducción. (Sentencia C-038, 2020).

Aunque en principio las obligaciones solidarias se predicen de prestaciones de dar sumas de dinero, como sería el caso de las multas, y la naturaleza misma de las demás sanciones pareciera, en principio, ser incompatible con la solidaridad pasiva (amonestación, suspensión o cancelación de la licencia o del registro, inmovilización y retención del vehículo), porque su ejecución no podría predicarse alternativamente de varios sujetos y el cumplimiento de las mismas no permitiría la posibilidad de perseguir posteriormente el reembolso o reintegro, en las relaciones internas de la solidaridad pasiva, en realidad, la indeterminación de la norma permitiría que la solidaridad vaya más allá de la sanción de multa. De esta manera, la imprecisión de la que adolece la norma bajo control materializa un desconocimiento grave del principio de legalidad en materia sancionatoria, en su componente de certeza o tipicidad, que exige, por parte del Legislador, claridad y precisión respecto de todos los elementos de la norma, en particular, en lo relativo al contenido y alcance de las sanciones a las que se expone quien realiza el comportamiento descrito. (Corte Constitucional, 2020).

A partir de las diversas intervenciones dentro del problema jurídico a considerar, la Corte Constitucional pone en consideración las posiciones generales y su interpretación respecto de cada una. A continuación, se relaciona la tabla N° 1, que hace parte del cuerpo de la Sentencia C-038 de 2020 y contiene las consideraciones

de la Corte Constitucional respecto de los argumentos de los intervinientes en el análisis del caso y cómo la Corte interpreta y contesta a cada uno. No obstante, es importante mencionar que dicha característica es respecto de la solidaridad personal y económica que se deriva al propietario del vehículo.

**Tabla N.º 1: Las consideraciones de la Corte Constitucional según el concepto de solidaridad**

Argumentos de los intervinientes	Consideraciones de la Corte
(i) La solidaridad no exige imputación personal de la falta, porque es posible atribuir la infracción a persona diferente de la que responde, bajo la lógica misma de la responsabilidad por el hecho de otros, prevista en el Código Civil.	La aplicación plena de las características de las obligaciones solidarias a la materia sancionatoria desconocería el principio de personalidad de las sanciones en virtud del cual, no es posible atribuir responsabilidad sancionatoria a quien no cometió el comportamiento tipificado como infracción. Igualmente, las multas de tránsito son verdaderas sanciones, medidas impuestas en ejercicio del poder estatal de punir ( <i>ius puniendi</i> ) que no tienen finalidad resarcitoria o de recaudo de recursos, razón por la cual, la extensión de la garantía para el pago no justifica exceptuar el principio de imputación o responsabilidad personal.
(ii) La solidaridad del propietario establece una responsabilidad sancionatoria por el hecho de otro.	Para ser constitucional, la solidaridad en materia sancionatoria exige una imputación personal o por hecho propio, en virtud del principio de personalidad de las sanciones.
(iii) La solidaridad del propietario establece una responsabilidad objetiva.	Aunque excepcionalmente la responsabilidad objetiva puede ser constitucional, cuando se trate de solidaridad pasiva en materia sancionatoria, la responsabilidad debe ser subjetiva, por dolo o culpa. Sin embargo, el respeto del principio de culpabilidad presupone que se ha cumplido previamente el principio de personalidad de las sanciones. Por lo tanto, sin exigir imputabilidad personal, no se garantiza, tampoco el respeto del principio de culpabilidad.
(iv) La solidaridad del propietario del vehículo	La regla general derivada de la presunción constitucional de inocencia implica que la carga de la prueba recae en

Argumentos de los intervinientes	Consideraciones de la Corte
genera una presunción de culpabilidad.	el Estado, razón por la cual, ante silencio del Legislador, habría que concluir que la solidaridad en cuestión no exonera al Estado de la carga de probar la culpabilidad. No obstante, sin exigir imputabilidad personal, igualmente se desconoce la presunción de inocencia.
<b>(v)</b> La solidaridad del propietario del vehículo únicamente se predicaría de aquellas faltas en las que, aun no haber actuado como conductor, le eran exigibles obligaciones como el mantenimiento adecuado del vehículo, la compra de los respectivos seguros o la realización de la revisión técnico-mecánica.	El principio de personalidad de las sanciones implica que, aun el caso de la solidaridad en materia sancionatoria, la entidad estatal debe demostrar que la infracción le es imputable al propietario del vehículo, porque era éste quien lo conducía, en el caso de las infracciones relacionadas con la actividad de conducción o porque la infracción detectada se predica del incumplimiento de deberes relativos al estado fáctico o jurídico del vehículo, que recaen tanto en el propietario, como en el conductor. Pero en virtud del principio de legalidad en materia sancionatoria, al Legislador le corresponde determinar con suficiente certeza los elementos de la responsabilidad sancionatoria, en particular, los sujetos de la infracción, la imputabilidad, la culpabilidad, la extensión de la responsabilidad y las causales de exoneración, algo que no cumple la norma bajo control.

Tomado de Corte Constitucional, Sentencia C-038, 2020.

Teniendo en cuenta lo anterior, el principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria tiene como fundamento el poder punitivo en cabeza del Estado. Así pues, la solidaridad prevista en la legislación civil no debe considerarse como plenamente aplicable a las sanciones impuestas por las entidades del Estado. En este sentido es importante recalcar, según el Alto Tribunal (2020), las siguientes consideraciones:

**(i)** la solidaridad en materia administrativa debe ser entendida con el fin de garantizar el debido proceso de los obligados, lo que implica una carga de la prueba de los elementos que responsabilizan al ciudadano, incluida la imputación personal del infractor. Así las cosas, la autoridad correspondiente podría solo así, vincular al



procedimiento administrativo y permitirle el ejercicio de su derecho a la defensa (Sentencia C-038, 2020).

(ii) El principio de responsabilidad personal de las sanciones, le coloca la carga de demostrar la infracción que fue cometida por el presunto contraventor a la autoridad de tránsito y debe demostrarse, en el caso del propietario, de qué forma este participó o fue quien cometió el hecho causal de infracción contravencional (Sentencia C-038, 2020).

(iii) Es indispensable la demostración de que la infracción fue cometida de forma culpable, sin que haya lugar a una posible responsabilidad objetiva (Sentencia C-038, 2020).

### **3.2. Sobre los salvamentos de voto respecto al debido proceso, la sanción propiamente dicha y la solidaridad económica y personal**

Para el magistrado Carlos Bernal Pulido —quien suscribió salvamento de voto— existe una clara vulneración al mecanismo y principio del debido proceso, toda vez que el procedimiento resulta desproporcionado: extender la responsabilidad solidaria por infracción de tránsito mediante el uso de herramientas tecnológicas, no solamente genera efectos patrimoniales —como lo es el pago de multas—, también contiene efectos de carácter personal en la medida en que se inscriben en el sistema y pueden dar lugar a sanciones no económicas<sup>16</sup>.

La Corte debió declarar la exequibilidad condicionada de la disposición demandada. Esto, debido a que esta norma admitía una interpretación conforme a la Constitución que aseguraba la eficacia del sistema de control de infracciones de tránsito con la ayuda de medios tecnológicos, sin afectar el derecho al debido proceso. En efecto, la norma sub examine podía condicionarse a que (i) la responsabilidad solidaria del propietario solo operaría respecto del pago de multas por infracciones que le fueran imputables y (ii) no hubiera lugar a dicha responsabilidad cuando el vehículo no estuviere bajo el control del propietario, por ejemplo, en casos de sustracción ilícita del mismo. Este condicionamiento hubiere permitido mantener la norma en el ordenamiento jurídico y, por tanto, garantizaba, en el caso concreto, los fines

---

<sup>16</sup> Piénsese en los cursos de seguridad vial para contraventores, que, en este caso, serían para el propietario, quien posiblemente no cometió dicha falta y tiene que realizar una actividad que no tiene por qué estar obligado a hacer.

perseguidos por la misma, así como los principios democráticos, de necesidad y de salvación del derecho (Corte Constitucional, 2020).

Para el Magistrado Luis Guillermo Guerrero Pérez, la ambigüedad del texto normativo demandado admitía que la solidaridad allí prevista se predicaba únicamente de las consecuencias pecuniarias de la contravención, dejando de lado los elementos sancionatorios de los cuales debía preocuparse.

[...] Señaló que la decisión mayoritaria excluye del ordenamiento jurídico un contenido que no solo era compatible con la Constitución, sino que constituía una herramienta importante dentro del sistema de foto comparendo en el propósito de regularizar el tránsito y disminuir las infracciones. En ese sentido considera que se debió analizar con mayor detenimiento ese sistema, para derivar del mismo las condiciones en las que resulta constitucionalmente admisible esa solidaridad por el pago de la multa, análisis en función del cual también debía haberse condicionado la disposición acusada en el sentido de que el propietario podría exonerarse del pago acreditando que, de manera ilícita, el vehículo había salido de su control para el momento de la infracción (Corte Constitucional, 2020).

Por último, el conjuer Julio Andrés Ossa Santamaría se pronunció sobre la inconstitucionalidad de la norma demandada respecto a la expresión “solidaridad” toda vez que, para Ossa (2020) el propietario del vehículo solo sería responsable del pago de la multa después de garantizarle el derecho al debido proceso mediante el juicio de proporcionalidad y se demostrara que era quien conducía el vehículo al momento de cometer la infracción.

## CONCLUSIONES

La Corte Constitucional determinó la inexecutable de la norma demandada, advirtiendo que le corresponde al Congreso de la República establecer con suficiencia todos los elementos de la responsabilidad sancionatoria y que en igual sentido debe dejar clara sus consecuencias. Con ello también estableció los derechos de la defensa y los principios de imputabilidad personal, culpabilidad, legalidad y proporcionalidad. (Sentencia C-089, 2020). A pesar de que la Corte aclaró que el funcionamiento de los medios tecnológicos no es inconstitucional y puede seguir funcionando, la solidaridad del propietario solamente será respecto de los vehículos vinculados a empresas de transporte, tal como lo establece el artículo 93° inciso 1° del Código Nacional de Tránsito, declarado executable en la sentencia C-089 de 2011: “Serán solidariamente responsables por el pago de multas por infracciones de tránsito el propietario y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo automotor, en aquellas infracciones imputables a los propietarios o a las empresas”. (Sentencia C-089, 2011).

Aunque la utilidad de dichas tecnologías por parte de las administraciones locales es innegable; la principal crítica que se expone en el presente análisis se enfoca en la tensión constitucional que esto produce y su vulneración a los principios de legalidad y proporcionalidad porque la carga o solidaridad como lo menciona la Corte Constitucional es desproporcional, toda vez, que el sujeto no es singularizado tal y como lo establecen los procedimientos internos de la entidad administrativa, en este caso las secretarías municipales y departamentales de tránsito.

En el mismo sentido, el procedimiento carece de elementos que le permitan dentro del proceso ya establecido tener una sanción proporcional a la contravención cometida. De ahí, que no se tiene en cuenta el derecho a la defensa que puede ser controvertido por el propietario, principalmente la responsabilidad de la acción contravencional en el momento que se ha cometido la presunta contravención con el Agente de Tránsito, quien finalmente juega un papel preponderante dentro del cumplimiento de lo establecido en la norma.

Las labores que he desempeñado durante dieciocho años dentro de la Secretaría Municipal de Movilidad en Santiago de Cali como Agente de Tránsito y hoy, con funciones de supervisión en la zona sur del municipio, me ha permitido conocer y reconocer a través del derecho varios aspectos. En primera medida, el uso de elementos tecnológicos nos ha permitido tener una mayor agilidad en los procedimientos de la vida diaria al interior de la institución, lo que ha descongestionado nuestro quehacer. Sin embargo, ello también ha traído complejidades al aplicar y estudiar dos veces el mismo hecho infractor. Las fotomultas son una cámara de video que requiere de un Agente de Tránsito que revise la grabación de todo el día y parte de la noche, para que después revise y coteje de forma manual los datos de posibles vehículos contraventores. En caso de que dichos datos sean positivos para alguna violación a la norma de tránsito, estos pasan a la segunda fase de suscripción en comparenderas o sistemas electrónicos y, posteriormente son revisadas y aprobadas por el Inspector de Tránsito, quien finalmente legaliza el acto administrativo. Tal proceso genera mayor trabajo dentro de una institución que no cuenta con el personal suficiente para utilizar con eficiencia dichos métodos; lo que termina contradiciendo el fin con el que fue autorizada la utilización de dichos medios tecnológicos en las infracciones de tránsito, pues desemboca en un gasto mayor de recurso y personal para cumplir el mismo fin.

Por último, el reemplazo del Agente de Tránsito en el campo juega un papel fundamental porque los procesos que nos remplazan para identificar la fiscalización de la contravención aún no están claramente establecidos. Con esto, y a pesar de que la Sentencia C-038 de 2020 introduce algunos elementos de análisis y limitaciones a la Resolución 0000-718 de 2018, la institución aún carece de recursos económicos, capacitación y personal que garanticen la efectividad y eficiencia de estos nuevos elementos y ayudas tecnológicas.

## BIBLIOGRAFÍA

Arango, R. (SF). *Los derechos sociales fundamentales como derechos subjetivos*. Recuperado de [https://revistas.unal.edu.co/index.php/peju/article/view/40339/pdf\\_513](https://revistas.unal.edu.co/index.php/peju/article/view/40339/pdf_513)

Constitución Política de Colombia. (1991) Recuperado de [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion\\_politica\\_1991.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html)

Bermúdez, D. ,Landeta, O., Restrepo, G. (2016). *Análisis de la legalidad o ilicitud de las cámaras de fotodetección. (Trabajo de grado, Universidad Cooperativa de Colombia, Seccional Santiago de Cali)*. Recuperado de [https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/8866/1/2016\\_legalidad\\_camaras\\_fotodeteccion.pdf](https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/8866/1/2016_legalidad_camaras_fotodeteccion.pdf)

Bernal, C. (2007). *El derecho de los derechos*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Congreso de Colombia. (2002). *Ley 769 de 2002. Por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*. Recuperado de [http://www.transitodegiron.com.co/tg/archivos/Ley\\_769\\_2002.pdf](http://www.transitodegiron.com.co/tg/archivos/Ley_769_2002.pdf)

Congreso de Colombia. (2011). *Ley 1437 de 2011. Por medio de la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo*. Recuperado de [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1437\\_2011.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1437_2011.html)

Congreso de Colombia. (2017). *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 y se dictan otras disposiciones*. Recuperado de [http://www.suinjuriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30032605#:~:text=LEY%201843%20DE%202017&text=\(julio%2014\),por%20medio%20de%20la%20cual%20s](http://www.suinjuriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30032605#:~:text=LEY%201843%20DE%202017&text=(julio%2014),por%20medio%20de%20la%20cual%20s)

[e%20regula%20la%20instalaci%C3%B3n%20y,y%20se%20dictan%20otras%20disposiciones.&text=DECRETA%3A,Art%C3%ADculo%201%C2%B0.](#)

Corte Constitucional. (2003). *Sentencia C-530*. Recuperado de <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2003/C-530-03.htm>

Corte Constitucional. (2010). *Sentencia C-980*. Recuperado de <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2010/c-980-10.htm>

Corte Constitucional. (2011). *Sentencia C-089*. Recuperado de <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2011/c-089-11.htm>

Corte Constitucional. (2020). *Sentencia C-038*. Recuperado de <https://www.corteconstitucional.gov.co/Relatoria/2020/C-038-20.htm>

Muñoz Chacón, O. (2018). *La imposición de multas de tránsito excesivas y el principio de proporcionalidad. (tesis de maestría, Universidad Técnica de Ambato)*. Recuperado de <http://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/27735/1/FJCS-DE-1067.pdf>

Chacha Caiza, G. (2016). *La aplicación de foto radares fijos y el derecho constitucional a la defensa. (Trabajo de grado, Universidad Técnica de Ambato)*. Recuperado de <http://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/24704/1/FJCS-DE-984.pdf>

Espín, G. (2016). *Vulneración a la presunción de inocencia y el principio de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito flagrantes en Machala*. Recuperado de [http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/8225/1/TTUACS\\_DE73.pdf](http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/8225/1/TTUACS_DE73.pdf)

González, C., Asprilla, M. (2016). *Viabilidad para un sistema de fotodetección y/o fotomultas en el municipio de la Tebaida*. Recuperado de <https://repository.unicatolica.edu.co/bitstream/handle/20.500.12237/783/FUCLG0016275.pdf?sequence=1>

Ministerio de Transporte. (2015). Resolución 0001885-2015. *Por lo cual se adopta el manual de señalización vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito*

en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia. Recuperado de <https://www.mintransporte.gov.co/documentos/29/manuales-de-senalizacion-vial/>

Ministerio de Transporte. (2018). Resolución 0000-718 *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*. Recuperado de <https://vut.mintransporte.gov.co/docs/718.pdf>

Obando, J., Ramírez A., Vergara, J. (2019). *El debido proceso en las actuaciones administrativas de las fottomultas*. Recuperado de <https://revistas.usantotomas.edu.co/index.php/iusta/article/view/5487>

Secretaría Municipal de Tránsito y Movilidad. (SF). *Servicios de tránsito*. Recuperado de <https://serviciosdetransito.com/index.php/infracciones-2/consulte-notificacion-de-fotodetecciones>