



**ACREDITACIÓN
INSTITUCIONAL EN
ALTA CALIDAD**
Resolución 008607 de mayo 16 de 2022

**Notificación por detección electrónica y debido proceso en el Sistema
Contravencional de Tránsito en Colombia**

Autor(es)

Luisa Fernanda Mira Foronda

Trabajo de grado presentado para optar por el título de Abogada

Asesor

Richard Alberto Serna Maya, Doctor en Estudios Políticos y Jurídicos

Universidad Autónoma Latinoamericana (UNAULA)

Facultad de Derecho

Derecho

Medellín, Antioquia, Colombia

2024

Contenido

Resumen Académico	6
Sumario	7
Introducción.....	8
1. Aproximación legal y conceptual.....	10
1.1 Organismos, autoridades y usuarios	11
1.1.1 El Ministerio de Transporte – Mintransporte	11
1.1.2 Secretarías de Tránsito y movilidad.....	12
1.1.3 Los agentes de tránsito.....	12
1.2 Sistemas de control y dispositivos.....	14
1.2.1 El proceso de calibración	14
1.2.2 Mecanismos de control vial.....	15
1.2.3 Control aéreo y control en vía apoyado en dispositivo electrónico ...	16
1.3 Sistemas de información	17
2 notificación jurídica y debido proceso.....	19
2.1 La notificación en el proceso jurídico.....	19
2.2 Legalidad de la notificación de tránsito.....	22
2.2.1 Notificación por aviso	23
2.2.2 Notificación por conducta incluyente.....	24
2.3 Sistema contravencional.....	25
2.4 Detección electrónica y contravención	31
2.5 Proceso y debido proceso	34
2.5.1 El Proceso.....	34

2.5.2 El debido proceso	35
3. Conflictos e interpretaciones	37
3.1 Legitimidad en el uso de SAST	37
3.2 Las tecnologías de la información y la comunicación	39
3.3 La información los SAST en materia probatoria	40
Conclusión.....	44
Bibliografía	46

Lista de Tablas

Tabla 1. Código de la infracción.....	28
Tabla 2. Clasificación vehicular.....	29

Lista de Ilustraciones

Ilustración 1. Dispositivo SAST - fotodetección vial	41
--	----

Lista de Gráficos

Gráfico 1. Orden de comparendo Único Nacional No 05001000000024089489	27
--	----

Medellín, marzo 11 de 2024

Calificación y conceptos del jurado

Jurado 1: Abogado _____.

Observaciones:

Jurado 1: Abogado _____.

Observaciones:

Jurado 1: Abogado _____.

Observaciones:

Calificación: _____

Dedicatoria

A mi hijo Isaac

Es apenas es un bebé, pero sé que él me dio la fuerza elemental y necesaria por la que fue posible materializar este proyecto de grado. Aquí pongo fin a un peldaño profesional en mi vida, del que seguirán otros y con éxito, en el curso de la carrera de Derecho. Quiero que un día al leerlo, mi niño comprenda que no existe fuerza mayor para una madre que la que nace de impulsarse con el amor, desde el vientre hasta el infinito. Allí, con esfuerzo la conquista de la grandeza es una realidad. A la vez que escribía este proyecto sentí la energía de su amor y no fue imposible amamantarlo, leer y leerme en su rostro al poner en cada concepto el valor de la justicia, que es el de la vida que nace del inconmensurable afecto.

Agradecimientos

Agradezco a Dios, sin él no es posible crear nada en este mundo: su presencia abstracta es ayuda e intervención, es hálito de inspiración, divina energía sin la cual no hubiera sido esto posible.

Agradezco a Mónica, y a Hugo, padres y pilares éticos de mi vida. Su sudor es evidencia de un esfuerzo que quiero compartir con la satisfacción de cumplir estudiando en los libros la belleza del conocimiento jurídico. Con ellos, pongo acá el nombre de mi hermana, amiga y confidente de la vida, complemento de un sentimiento femenino por el que descubro que una nunca está sola. Felipe, sobrino y grumo donde la vida nuestra se prolonga, gracias, gracias a todos por creer en la promesa de lo que soy.

Agradezco a Carlos, mi amigo. Usted siempre me vio convertida en abogada y en esos instantes de miedo, sentí la fuerza de tu mano presta a levantar la mirada hasta ponerla donde la esperanza brilla.

Con todo esto, quiero agradecer con la emoción más grande a mi alma mater; Unaula. Momentos de lucha y de felicidad rondan en sus aulas y puedo decir que con la grandeza de sus profesores, allí logré formarme.

Resumen Académico

El texto que se presenta es resultado de un análisis comparado que cruza las categorías de notificación por *detección electrónica* en el sistema electrónico de control de movilidad y el *debido proceso* como garantía fundamental que la Constitución de 1991 protege, todo ello con respecto a las actuaciones de las autoridades de movilidad, tránsito y transporte en Colombia. Como objetivo, el propósito de este estudio se centra analizar desde elementos normativos y jurisprudenciales el marco de legalidad que sustenta jurídicamente la *notificación por detección electrónica* sin detrimento de los derechos fundamentales. En tal orden, lo que se pretende demostrar es que si bien la notificación por fotodetección es legal dentro del ordenamiento jurídico, hay en este proceso elementos que generan interés respecto de la validez y protección de los derechos fundamentales que forman parte del proceso.

Palabras clave: notificación, detección electrónica, sistema contravencional, debido proceso y proceso jurídico.

Sumario

Resumen Académico. Introducción. 1. Aproximación legal y conceptual. 1.1 Organismos, autoridades y usuarios. 1.1.1 El Ministerio de Transporte – Mintransporte. 1.1.2 Secretarías de Tránsito y movilidad. 1.1.3 Los agentes de tránsito. 1.2 Sistemas de control y dispositivos. 1.2.1 El proceso de calibración. 1.2.2 Mecanismos de control vial. 1.2.3 Control aéreo y control en vía apoyado en dispositivo electrónico. 1.3 Sistemas de información. 2 notificación jurídica y debido proceso. 2.1 La notificación en el proceso jurídico. 2.2 Legalidad de la notificación de tránsito. 2.2.1 Notificación por aviso. 2.2.2 Notificación por conducta incluyente. 2.3 Sistema contravencional. 2.4 Detección electrónica y contravención. 2.5 Proceso y debido proceso. 2.5.1 El Proceso. 2.5.2 El debido proceso. 3. Conflictos e interpretaciones. 3.1 Legitimidad en el uso SAST. 3.2 Las tecnologías de la información y la comunicación. La información los SAST en materia probatoria. Conclusión. Bibliografía.

Introducción

Las fotografías procuran pruebas. Algo que sabemos, pero de lo cual dudamos, parece demostrado cuando nos muestran una fotografía... instrumento útil para la vigilancia y control, el registro pasa por prueba incontrovertible... sucedió algo indeterminado. (Sontag, 2023, p. 16)

El ordenamiento constitucional de 1991 abrió la discusión nacional sobre los derechos fundamentales transversales a todas las ramas del derecho, ámbito jurídico en el cual el Código Nacional de Tránsito (Colombia, Congreso de la República. Ley 769, 2002), no representa una exclusión, en lo atinente con especial consideración para este análisis, al debido proceso que incorpora el artículo 29 de la Constitución Política (1991).

En la relación *debido proceso y la detección electrónica*, este análisis ubica su objeto de exploración determinando dos componentes jurídicamente incorporados a la actividad de la movilidad y tránsito en el territorio nacional: el marco de legalidad de los dispositivos electrónicos (cámaras estáticas y portátiles de ubicación espontánea) destinados a la inspección y vigilancia de los sujetos que integran la dinámica de movilidad en los espacios urbanos y la legalidad que reside en las actuaciones del Estado a través de las autoridades de tránsito y transporte tomando como referente el marco de derechos fundamentales que introduce la Constitución Política de 1991, para la protección integral de los ciudadanos y los nacionales dentro del territorio.

Desde esta expectativa el diseño concibe tres acápites en el desarrollo monográfico que inician con un capítulo 1 o de aproximación legal y conceptual. En esta parte el análisis busca situar la base estructural de las categorías de investigación concebidas en el enfoque de la investigación jurídica que propone la escuela de Courtis & Atienza (2016) y que para el caso se desarrollan en torno a los conceptos de *tránsito, transporte y movilidad, sistema contravencional, sujetos de tránsito, proceso jurídico de movilidad y tránsito, debido proceso o marco de garantías, notificación por detección electrónica y conflicto de intereses* en el marco

de la actuación por parte de las autoridades de tránsito y movilidad en Colombia a la luz de la Ley 769 de 2002 y sus disposiciones reglamentarias.

El capítulo 2 se sitúa en el proceso jurídico que se abre a partir de la detección y el contraste con el *debido proceso*. Para su desarrollo será pertinente abordar como variable el proceso en lo atinente a la *justicia digital* como componente que surge con la expedición del decreto presidencial Ley 806 de 2020, cuyo objeto es modificar el Código General del Proceso en lo que respecta al uso de tecnologías dentro de las actuaciones judiciales. Se trata de una disposición que, en el propósito de modernización de las actuaciones judiciales, considera legal, en su artículo primero: “implementar el uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones en las actuaciones judiciales... así como, las actuaciones de las autoridades administrativas que ejerzan funciones jurisdiccionales y en los procesos arbitrales” (Presidencia de la República. Decreto 806, 2020).

El tercer capítulo denominado *Conflicto de las interpretaciones*, busca ubicar vacíos jurídicos o elementos de discusión que se abren a partir del lapso de ambigüedad que trae consigo *la detección electrónica* como sistema probatorio en Colombia. Considerando que se trata de una tecnología en construcción que por reciente puede ampliar sus márgenes de error, este análisis considera que es necesario abrir la discusión sobre lo fundamental, tomando como base la jurisprudencia expedida por las cortes, el Consejo de Estado y además el inventario de experiencias sistematizadas en los medios que ayudan a pensar sobre la legitimidad de la fotodetección como instrumento y su coherencia en materia de derechos fundamentales del ciudadano.

Con estos elementos el análisis se aproxima a unas conclusiones en las que el contraste entre lo normativo y lo empírico buscan demostrar que si bien la notificación por fotodetección es *legal* dentro del ordenamiento jurídico hay en este proceso elementos que generan interés respecto de la validez y protección de garantías en el proceso a la luz de la Ley 1564 de 2012, o Código General del Proceso en Colombia.

1. Aproximación legal y conceptual

La *detección electrónica* como materia jurídica en el ámbito probatorio de la práctica de movilidad y transporte en Colombia, incorpora una categoría de análisis novedosa en el ámbito del derecho que aparece con las tecnologías de la informática y la comunicación, en adelante las TIC.

Es de destacar que la noción de detección electrónica, en la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito y Transporte está en relación directa con el uso de *sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos* para la detección de infracciones oficialmente identificados con la sigla SAST, reguladas bajo la Resolución 20203040011245 (Colombia, Ministerio de Transporte, 2020), que en su artículo 3, literal e, la define la idea de detección electrónica en el marco de una actividad de registro realizada mediante dispositivos de tipos electrónicos que operan bajo el control y vigilancia del Estado.

Es así, que la detección se interpreta como una actividad legal dentro del marco de responsabilidades que recae en las autoridades de tránsito, movilidad y transporte de los distintos entes jurisdiccionales del país. Como proceso jurídico, la detección electrónica se encuentra “relacionada con el registro de evidencia de la presunta infracción al 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” (Colombia, Mintransporte. Resolución 20203040011245, 2020).

Con base en estas precisiones de tipo conceptual es de sumo interés para el análisis que se propone fijar la categoría de *detección electrónica* en lugar de las mal nombradas *fotomultas o fotodetecciones*, conceptos que no aparecen en la norma y con que se les ha venido divulgando en léxico popular de movilidad y tránsito en Colombia. Como fundamento de lo expresado se acude al marco conceptual que aporta la ya citada Resolución 20203040011245 de 2020, donde aparecen junto a la acción de *detección electrónica* los conceptos de *agente de tránsito, calibración, control aéreo, control en vía apoyado en dispositivo electrónico, dispositivo automático, dispositivo de instalación fija, dispositivo de instalación móvil, sistema*

de información, ubicación geográfica y validación del comparendo, entre otros, que tienen relación directa con el criterio de legalidad SAST.

Luego de precisar que el tema de movilidad abarca un ámbito altamente complejo en materia procesal y contravencional, resulta pertinente ubicar las nociones a las cuales se refiere la norma en tres núcleos conceptuales a los que se ha considerado clasificar así: *organismos, autoridades y usuarios, sistemas de control y dispositivos, y sistemas de información*.

1.1 Organismos, autoridades y usuarios

La actividad de *movilidad y tránsito* debe entenderse dentro de un escenario de responsabilidades jurídicas reguladas siempre por el Estado. En todo sentido, la norma que orienta su ámbito de desempeño será la Ley 769 de 2002, y esta establece, que en función de la protección al derecho fundamental a la movilidad protegido por la Constitución Política (1991), “le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito” (artículo 1).

1.1.1 El Ministerio de Transporte – Mintransporte

De Conformidad con el artículo 1 del Código Nacional de Tránsito Terrestre (2002), el Ministerio de Transporte en Colombia, es la máxima instancia de tránsito que garantiza el derecho a la movilidad en el país. A éste le corresponde como “autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito” (Ley 769, 2002).

El *Mintransporte* es un organismo representado en el ministro y los funcionarios públicos de la rama que fungen en calidad de autoridades de tránsito: inspectores, guardas, policía, entre otros. Dentro de las funciones que recaen en las autoridades de tránsito en el país están, además de vigilancia, inspección y control, las de “difusión y conocimiento de las disposiciones contenidas en [el] código” (Artículo 1).

En atención a que el transporte es un concepto inherente a la movilidad, ésta según la Constitución Política (1991), supone el ejercicio pleno un derecho fundamental sobre la base de que; “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” (Artículo 24). Quiere decir el texto que la condición de colombiano en el territorio deriva su razón de sujeto cada vez que hace uso de los espacios de desplazamiento en el ejercicio pleno de su personalidad activa.

1.1.2 Secretarías de Tránsito y movilidad

Estas entidades creadas por el Estado a través de los distintos entes territoriales son las que, en representación del Mintransporte, garantizan la protección del derecho fundamental a la movilidad mediante el control y las acciones de administración, promoción, divulgación y apoyo vial. De acuerdo con el artículo 6, literales c, d, e, del Código Nacional de Tránsito, estas entidades se declaran organismos de tránsito, tanto las municipales como las distritales y departamentales que operen en el territorio nacional. Sin detrimento de lo establecido en la Ley 769 de 2002, estas entidades gubernamentales “no podrán dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito” (Artículo 6, párrafo 3), por lo cual no gozan de facultades atributivas en el orden legislativo. Desde una perspectiva jurídica, las secretarías de tránsito y movilidad se constituyen en autoridades viales encargadas de la administración contravencional del servicio y la protección ciudadana.

1.1.3 Los agentes de tránsito

La norma define en un amplio margen el concepto de agente de tránsito considerando que en éste reside la categoría de sujeto dentro del contexto de la movilidad nacional. De esta manera, el artículo 2 de definiciones en el Código Nacional de Tránsito (2002), determina que agente es “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” (Ley 769, 2002). Este concepto así, explícito es compartido igual en el artículo 2 de la Ley 1310 de 2009.

En tal orden de ideas, es de destacar que sobre la condición de agente recae el fuero de funcionario público de tal manera que quien inicialmente no acredite esta estatus no podría ejercer en la función ya que se trata de una actuación de autoridad civil legítima en representación del Estado, hacerlo sería causal de prevaricato en el tipo jurídico de usurpación de funciones públicas, acción delictiva que según el artículo 425 del Código Penal colombiano, se expone así: “el particular que sin autorización legal ejerza funciones públicas, incurrirá en prisión de dieciséis a treinta y seis meses” (Colombia. Congreso de la República. Ley 599, 2000).

Tratándose de que la función de agente de tránsito supone un conocimiento específico y técnico entre las áreas de la administración pública, el Estado prevé un currículo de alta exigencia profesional que según el artículo 3 la Ley 1310 de 2009, será condición para acreditar idoneidad en el momento del desempeño:

Para efectos de la formación técnica, exigida para desempeñarse como autoridad de tránsito y transporte, los organismos de tránsito con jurisdicción en las capitales de departamento podrán crear escuelas no formales encargadas de dicha formación académica, cumpliendo con el pènsum reglamentado por el Ministerio de Transporte o en su defecto para esta capacitación o la tecnológica se contratará con Universidades Públicas reconocidas. (Artículo 3)

De conformidad con lo expuesto, en Colombia los entes territoriales: municipios, distritos y departamentos, están autorizados por el Mintránsito para establecer convenios de profesionalización de personal para ejercer la función de agente de tránsito, y sin detrimento de lo establecido, se exige en el preámbulo 2 del artículo 3 de la norma en mención, que los entes territoriales están en la obligación de “organizar anualmente un curso de actualización en normas y

procedimientos de tránsito y transporte, seguridad vial y policía judicial, relaciones humanas, éticas y morales dirigido a todos sus empleados e impartidos por personas o entidades idóneas en el ramo” (Colombia. Ley 1310, 2009).

1.2 Sistemas de control y dispositivos

La operación nacional de tránsito responde a una actividad técnica y altamente especializada. Desde la perspectiva jurídica responde a mecanismos de control que exigen una infraestructura tecnológica acorde con los desarrollos de la ciencia y los medios de relacionamiento social cada vez más tecnificados y a esto se le denomina sistema. En tal orden, la actividad de tránsito instala tecnologías legales en las vías del territorio nacional que operan de forma transparente tomando como fundamento el Código Nacional de Tránsito y las normas conexas en función de la protección de los derechos fundamentales. Que para este caso lo son de manera directa la ley 1383 de 2010 y la 1843 de 2017, aparatos legislativos que son reformas en el intento de responder objetivamente desde el derecho procesal a la modernización de la movilidad en el territorio nacional.

Para que dicha actividad sea objetiva desde el proceso (Ley 1564, 2012), jurídicamente hablando, son previsibles la materialización instrumentalizada de acciones asociadas a categorías dentro de las cuales se encuentran las siguientes: el proceso de calibración, la legitimidad del control aéreo respecto de la actividad de tránsito y transporte, el control en las vías con apoyo de dispositivos tecnológicos y los protocolos que bordean de legalidad el proceso de instalación de dispositivos automáticos fijos y móviles.

1.2.1 El proceso de calibración

El proceso de calibración consiste en la sistematización de aparatos de detección electrónica que miden desde un algoritmo predeterminado, el comportamiento de los automotores y los actores viales en contexto. De

conformidad con la resolución ministerial No 20203040011245 de 2020, se trata de una operación que:

... bajo condiciones específicas establece, una relación entre los valores y sus incertidumbres de medida asociadas obtenidas a partir de los patrones de medida y las correspondientes indicaciones con sus incertidumbres asociadas... utiliza esta información para establecer una relación que permita obtener un resultado de medida a partir de una indicación. (Artículo 3)

En este orden, respondiendo a criterios legales, las máquinas o dispositivos electrónicos debidamente instalados en el escenario de la movilidad se programan para la detección de variables indicativas: velocidad, acatamiento de políticas de movilidad autorizada en zonas de circulación delimitadas por pico y placa acorde con los dígitos de la matrícula en cada ente territorial, actualización del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, revisión técnico mecánica de automotores, *sensu stricto*, entre otros aspectos.

Dada que es amplia la responsabilidad derivada del material infográfico e ilustrativo arrojado por estos dispositivos de scanner en campo, el proceso de calibración tiene un alto valor jurídico en lo contravencional. Lo anterior da lugar a que el Estado a través de los entes territoriales debe garantizar el cuidado y funcionamiento efectivo de los operadores, el respectivo mantenimiento acorde con una cronología establecida por el fabricante; de esta manera la prueba sustancializada por estos medios será legal en el proceso ejecutivo.

1.2.2 Mecanismos de control vial

El control vial es una actividad constante que se realiza mediante instrumentos así denominados y que operan de acuerdo con la normatividad de dos formas distintas: el control aéreo y el control en vía apoyado en dispositivos electrónicos, o sea, el control automático. Para que estas dos actividades se den,

se hace necesaria la presencia de dispositivos automáticos, de instalación fija y de instalación móvil. Se procede al desarrollo de estas formas operativas en el proceso *contravencional* de tránsito.

1.2.3 Control aéreo y control en vía apoyado en dispositivo electrónico

La idea de control se comprende en el marco de las acciones legalmente admitidas por la norma para regular la actividad de tránsito, movilidad y transporte. De acuerdo con la manera como se realice, éste varía de control aéreo entendido como el procedimiento de detección electrónica de faltas al Código Nacional de Tránsito, mediante dispositivos provistos que operan en vehículos en movimiento de desplazamiento terrestre o aéreo. Estos controles son ejecutados por “la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, desde un dispositivo electrónico instalado en helicóptero o vehículo de transporte aéreo” (Resolución No 20203040011245, 2020).

El control en vía con apoyo de dispositivo electrónico es una acción análoga ejecutada por agente o agentes de tránsito y tiene como finalidad la sustanciación de evidencias de faltas contra el Código Nacional de Tránsito de lo cual deriva la respectiva orden de comparendo. La resolución en mención establece que esta modalidad se basa en un procedimiento directo:

realizado por un agente de tránsito presente y visible en el sitio, apoyado por dispositivo (s) electrónico (s) que opera manualmente para registrar la evidencia de infracción al 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. (Artículo 3, literal d)

Sobre la base de que el control tanto aéreo como el control en vía forman parte de la logística de regulación contravencional de tránsito, el uso de tecnologías de detección marca la ruta de mecanismos legales en el sentido de sustanciación de la prueba y proximidad del Estado a las actuaciones del ciudadano.

1.3 Sistemas de información

En esta parte del análisis surgen dos categorías de *valor positivo* en el proceso jurídico de notificación y debido proceso: sistematización e información. Lo primero alude al proceso de protección de datos en materia de codificación, actualización de la información en tiempo, modo y circunstancia y comunicación pertinente. Los procesos de sistematización son siempre de organización y se ejecutan de acuerdo con políticas técnicas de desempeño interno.

La información, en este análisis es un concepto de tipo procesal. Los datos obtenidos mediante dispositivos de detección electrónica: imágenes fotográficas, registros de velocidad, actualización documental componen el caudal de información de interés procesal del cual disponen los funcionarios para validar el proceso contravencional de tránsito. Esta razón última es la que garantiza tanto la legitimidad del *debido proceso* como la legalidad del dato constituido en material probatorio. La información por lo tanto se somete a los criterios de legalidad de la prueba sobre la base de que ésta es “el medio, por esencia, necesario para poder decidir el caso, ya que su objeto es dotar al funcionario de confianza, superando las dudas y sembrando la probabilidad suficiente para convencerlo de la ocurrencia o no de un hecho objeto de litigio” (Echeverry Enciso, 2019, p. 6).

Son materia de información perentoria para la actividad de tránsito en primer lugar la variable de *documentación legal* de movilidad, el material obtenido por procesos de *detección electrónica* para efectos de imputación contravencional y los procedimientos de notificación en la validación de comparendos, en todos los casos dentro del debido proceso.

El conductor, definido como “la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo” (Ley 769, 2002) asume la calidad de sujeto de tránsito y, por lo tanto, es responsable jurídico de su desempeño civil en la operación de un automotor. Su actuación se legitima con el porte legal de *la licencia de conducción*, es decir el “documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional” (artículo 2).

La *licencia de conducción* se encuentra en conexidad con la *licencia de tránsito*, que demuestra la legitimidad del vehículo y faculta al conductor para su operación de movilidad y transporte, es un “documento que identifica un automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público” (artículo 2).

De conformidad con la Resolución ministerial de transporte No 20203040011245, de 2020, los SAST, en materia de documentación legal de tránsito van a detectar información altamente valiosa y objeto de custodia en lo que concierne a aspectos como la legalidad en el sistema de licenciamiento de conducción y tránsito, tanto como la vigencia de los mismos en cuanto a actualización de SOAT, además de lo que comúnmente se conoce en materia de detección fáctica del comportamiento del conductor en las variables de velocidad y respeto a la señalética de tránsito y transporte nacional.

La veracidad del proceso de detección electrónica exige del juez de conocimiento elementos que inician con la calibración y vinculan, entre diversos aspectos: la revisión documental, la sustanciación del material probatorio y la garantía de protección a protocolos de prueba acordes con las disposiciones procesales de notificación, presunción y validación del comparendo de tránsito. Sólo si estos elementos son demostrables se garantiza la efectividad en el proceso contravencional que tiene su objeto en la protección de garantías ciudadanas vinculadas con el derecho a la movilidad.

Quedan de esta forma expuestos elementos conceptuales de interés para el abordaje dentro de un marco normativo que reconoce los derechos fundamentales en la Constitución Política, considerando en el ámbito de la movilidad la vigencia de un sistema contravencional de responsabilidades que exigen del Estado y las instituciones su participación.

En tal orden es pertinente, para este análisis poner de manifiesto por cuanto la movilidad es un derecho, en conexidad con el ejercicio de éste, participan garantías como la vida, la salud, el trabajo que ingresan a la litis jurídica cuando se interpreta la jurisprudencia vinculante de principios situados en la esfera de la dignidad humana.

2 notificación jurídica y debido proceso

Dos categorías de análisis constituyen el objeto de este abordaje: *la notificación* en el sentido de una actuación jurídica legítima y el *debido proceso* en el marco de las garantías fundamentales que protege la Constitución. En tal orden se describe una metodología de acercamiento en la que se cruzan los componentes procedimentales a la luz de la Ley 1564 de 2012, y las interpretaciones del debido proceso en el marco de una línea jurisprudencial vinculante con el *derecho a la movilidad* en Colombia. Para precisar el alcance de ambas categorías se procede a desglosar por separado su contenido.

2.1 La notificación en el proceso jurídico

La notificación debe comprenderse como una actuación del tipo procesal que estará siempre articulada al derecho fundamental del debido proceso en los términos contenidos en el artículo superior 29 (1991) y normas conexas, que para el interés que ocupa este análisis se comprende en los siguientes términos: al respecto la norma constitucional expone que:

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 (Constitución Política, 1991).

En tal sentido la notificación pasa a través de esta garantía y en su aspecto fáctico, se debe entender como el instrumento jurídico mediante el cual se pone en conocimiento de un ciudadano su incorporación en el proceso. Mediante este trámite debe quedar explícita la descripción de instrumentos jurídicos que integran

su derecho en modo y tiempo acorde con los términos de referencia a que dé lugar la diligencia.

De conformidad con el artículo 66 de la Ley 1437 de 2011, la notificación procede en tres formas: *personal, por aviso, por conducta incluyente* y por publicidad o notificación a terceros cuando se desconoce su domicilio. En todos los casos la orientación es la siguiente, según el artículo 67, de la norma en mención:

Las decisiones que pongan término a una actuación administrativa se notificarán personalmente al interesado, a su representante o apoderado, o a la persona autorizada por el interesado. En la diligencia se entregará al interesado copia íntegra del acto administrativo, con anotación de fecha y hora, recursos que proceden, autoridades ante quienes deben interponerse y plazos para hacerlo. El incumplimiento de cualquiera de estos requisitos invalidará la notificación. (Congreso de la República. Ley 1437, 2011)

De lo anterior se deduce que la notificación es una actuación judicial legal alojada en la normatividad nacional, por lo tanto, goza de garantías esenciales que protegen el debido proceso, tal y como se ha venido expresando en este texto. De acuerdo con concepto emitido por la Corte Constitucional Colombiana, en Sentencia C-648 de 2001, la notificación se asume dentro de una acción de tipo procesal en la que se ponen en evidencia dos principios del derecho: la institucionalidad del debido proceso y la determinación de los términos perentorios que recaen sobre el proceso en sí. En tal sentido se expresa el alto organismo exponiendo que:

La notificación cumple dentro de cualquier proceso judicial un doble propósito: de un lado, garantiza el debido proceso permitiendo la posibilidad de ejercer los derechos de defensa y de contradicción, y de otro, asegura los principios superiores de celeridad y eficacia de la función judicial al establecer el momento en que empiezan a correr los términos procesales (Colombia. Corte Constitucional, Sentencia C-648, 2001)

El Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437, 2011), le da un carácter perentorio a la acción de notificación de tal manera que en el artículo 10 hace explícito la prohibición de dilación a la que ésta pueda ser sometida por parte de los funcionarios públicos y que en el desarrollo del proceso demuestren la pretensión de “Demorar en forma injustificada la producción del acto, su comunicación o notificación (numeral 10)”, y “entrabar la notificación de los actos y providencias que requieran esa formalidad” (numeral 15).

¿Qué entender cuando se alude a los conceptos de notificación *personal*, *por aviso o por conducta incluyente*? Al respecto, se puede presuponer que la adecuada notificación de las actuaciones administrativas, es en el ejercicio del derecho el punto de partida en el respeto del debido proceso. La Corte Constitucional en Sentencia T-210 de 2010, ratifica lo antes expresado en la citada Sentencia C-648, 2000, cada vez que considera, en *stricto sensu*, que este ejercicio previo de notificar debidamente, en triple acción:

... asegura el cumplimiento del principio de publicidad, se pone en conocimiento de los interesados el contenido de las decisiones de la Administración; ii) garantiza el cumplimiento de las reglas del debido proceso en los derechos de defensa y de contradicción y iii) hace posible la efectividad de los principios de celeridad y eficacia de la función pública al delimitar los términos de los recursos y de las acciones procedentes (Corte Constitucional. Sentencia T-210 de 2010)

Por *notificación personal*, se comprende como la práctica del acto administrativo en el cual el funcionario a nombre del Estado compulsa información al presunto contraventor de un hecho delictivo, en este caso, referido a las normas de tránsito y, se admite de su parte el derecho de controversia, contraste y desvirtualización de la imputación. A lo propio, se refiere el artículo 137 de la Ley 769 de 2002, en los siguientes términos:

En los casos en que la infracción fuere detectada por medios que permitan comprobar la identidad del vehículo o del conductor el comparendo se remitirá a la dirección registrada del último propietario del vehículo. La actuación se adelantará con un plazo adicional de seis días hábiles contados a partir del recibo de la comunicación, para lo cual deberá disponerse de la prueba de la infracción como anexo necesario del comparendo. (Colombia. Congreso de la República, Ley 769, 2002)

Entonces, la noción de notificación personal vincula una relación de conocimiento entre la entidad de tránsito y el presunto infractor, mediando el material probatorio que en este caso se dispone a través de información objetiva obtenida por medios legalmente diseñados, contratados e incorporados por la entidad.

2.2 Legalidad de la notificación de tránsito

La legalidad de la notificación en el ámbito contravencional de tránsito se cumple en los tipos de notificación *personal, por aviso o por conducta incluyente* que contempla la Ley 1437 de 2011.

Ahora bien, en materia de movilidad las formas jurídicas que adquiere el trámite de notificación: *personal, por aviso, por conducta incluyente* tienen como atributo elementos contextuales que se motivan a partir de los medios o instrumentos que legitiman la acción contravencional. Dadas las contingencias de la movilidad y toda la infraestructura legal que para efectos de control social se tiene previsto por parte del Estado, es lógico que los tres tipos participen de manera circunstancial en el proceso.

2.2.1 Notificación por aviso

Se comprende la notificación por aviso en el marco de aquella actuación que, en el caso contravencional de tránsito y movilidad, tiene como finalidad poner en conocimiento el proceso a la parte involucrada, es decir el presunto contraventor de la norma. Acorde con la norma, este tipo procede en los casos en que no se ha sido viable efectuar el auto de manera personal.

Las Secretarías de Tránsito y Transporte para los casos en que aplica la notificación por aviso, están obligadas a informar al sujeto objeto de notificación a través del servicio oficial de correo, canal debidamente autorizado por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, en Colombia.

Pero, dado el avance de las tecnologías de la informática y las comunicaciones, es importante aclarar que se puede notificar por correo electrónico enviando el auto a la cuenta de e-mail que la persona haya declarado en los documentos oficiales y que reposa en las bases de datos de las secretarías de tránsito, en este caso, el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT. Con respecto al uso de tecnologías de la comunicación, el artículo 3 de la Ley 1437 de 2011, determina en su artículo 9, sobre el principio de publicidad que vincula estos casos que:

las autoridades darán a conocer a los interesados, en forma sistemática y permanente, actos, contratos y resoluciones, mediante las comunicaciones, notificaciones y publicaciones que ordene la ley, incluyendo el empleo de tecnologías que permitan difundir de manera masiva tal información de conformidad con lo dispuesto en este Código. Cuando el interesado deba asumir el costo de la publicación, esta no podrá exceder en ningún caso el valor de la misma. (Colombia. Congreso de la República, Ley 1437, 2011)

En todos los casos, la norma es enfática en proteger la garantía de que, para efectos de validez, la notificación por aviso siempre va dirigida a la dirección en que se remitió la notificación personal, no hacerlo invalida el procedimiento jurídico. Con

respecto al procedimiento de entrega por aviso, es de anotar que la empresa de correos, una vez que se ha dado cumplimiento a la entrega está en la obligación de certificar y sellar copia del documento de notificación anexo con la debida providencia, para de esta manera emitir constancia de debida entrega.

En el caso de que quien o quienes sean objetos de notificación se nieguen a recibir el documento de notificación y firmar la entrega, el agente de correos procede a dejar el respectivo documento en el lugar de la dirección indicada y levantará acta de constancia de la situación, de esta manera el proceso se entiende realizado.

Son datos relevantes de la *notificación por aviso*, la fecha de elaboración del acto notificadorio, la fecha de la providencia exponiendo si se trata de un auto admisorio de demanda, de mandamiento ejecutivo o si en su defecto, y la advertencia de que la notificación se entiende por surtida a la hora 24 del día precedente de su legítima entrega del aviso.

Es importante destacar que en la notificación por aviso va la orden explícita si se cita a un tercero o a providencia en específico, que para esto último exige el proceso, que vaya adjunta copia del documento de providencia.

Cumplidos los requerimientos anteriores, la notificación por aviso da cuenta de la naturaleza o tipo de proceso que se adelanta en contra del notificado, el juzgado que tiene conocimiento de los hechos contravencionales y por su puesto; el patrón de responsabilidad explícito en el nombre y la identidad civil de las partes involucradas, como lo establece la ley: demandante y demandado. Toda notificación se incorpora al expediente del proceso que apertura debidamente la autoridad de tránsito.

2.2.2 Notificación por conducta incluyente

Es la notificación dirigida a un tercero que admite el conocimiento de un hecho o conducto de interés en un proceso. Dicha manifestación lo convierte en sujeto de interés vinculante y las autoridades, en este caso de tránsito y transporte, tienen autonomía para convocarle al proceso e incluirlo dentro de las distintas

actuaciones que impliquen su participación testimonial. En el artículo 301 del Código General del Proceso, se precisa que la notificación por conducta incluyente es un auto cuyos efectos no varían con respecto a la notificación personal. Esta se produce cuando:

... cuando una parte o un tercero manifieste que conoce determinada providencia o la mencione en escrito que lleve su firma, o verbalmente durante una audiencia o diligencia, si queda registro de ello, se considerará notificada por conducta concluyente de dicha providencia en la fecha de presentación del escrito o de la manifestación verbal. (Colombia. Ley 1564, 2012)

Al respecto el Consejo de Estado define que este tipo de notificación procedimentalmente se reconoce a partir de los actos y manifestaciones de “la persona, con relación a la decisión administrativa que la ha afectado, e indican de forma inequívoca que tiene conocimiento de la misma” (Colombia. Consejo de Estado, Sección Segunda, Subsección B, sentencia del 1° de julio de 2009, expediente núm. 1760-08, C.P. Bertha Lucia Ramírez de Páez).

2.3 Sistema contravencional

Este análisis ubica en la categoría contravencional las diversas infracciones contempladas en la Ley 769 de 2002. Es contravencional la investigación que las autoridades de tránsito siguen a un presunto infractor de las normas contenidas en el Código Nacional (Ley 769, 2002), y que en el caso de comprobarse a través de los distintos mecanismos e instrumentos, imponen sanción por la responsabilidad violatoria. Este sistema opera a través del Ministerio de Transporte en articulación nacional en todo el país y compromete la actuación de las distintas secretarías de tránsito departamental, distrital y municipal.

En términos prácticos, el sistema contravencional se activa con la notificación de comparendo, fase en la cual el imputado (o presunto infractor), dispone de tres

días hábiles como término, para para presentarse ante la autoridad de tránsito a presentar sus descargos o impugnar la actuación en su contra. Procede a partir de entonces la práctica de las pruebas y la determinación de responsabilidad, fase en la cual el presunto, podrá ser declarado contraventor de una falta a la movilidad o en su defecto exonerado por no tener responsabilidad con la falta que se le imputa. Si sucede lo primero, de supuesto contraventor, el ciudadano pasa a ser contraventor y su falta se tasaré acorde con lo establecido por la norma.

Atendiendo al principio de que *aquello que explícitamente no está dicho, implícitamente está permitido*, el marco de contravenciones concebidas en Colombia, se encuentra positivizado en la Ley 1383 de 2010, norma que incorpora una reforma al Código Nacional de Tránsito (2002), y que se aplica en concordancia con la Resolución 003027 (Ministerio de Transporte, 2010) y la Ley 1696 de 2013.

De conformidad con la Ley 1383 de 2002, en Colombia el sistema contravencional admite los siguientes tipos de sanciones:

1. Amonestación.
2. Multa.
3. Retención de la licencia de conducción.
4. Suspensión de la licencia.
5. Suspensión o cancelación del permiso o registro.
6. Inmovilización del vehículo.
7. Retención preventiva.
8. Cancelación definitiva de la licencia de conducción. **(Artículo 20)**

En lo que respecta al monto de multas por infracción, artículo 21 de esta norma modifica el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito definiendo en un serial de faltas que van de la letra A, a la D, las multas estimadas en un pago de cuatro salarios mínimos legales diarios y vigentes (SMLDV) a los contraventores de las normas de movilidad.

Gráfico 1. Orden de comparendo Único Nacional No 05001000000024089489

Fuente: Resolución 003027, artículo 5º (2010)

El formulario único para la expedición de Orden de Comparendo se encuentra ordenado mediante resolución 003027 del 2010, en cuyo artículo 5º se encuentra explícita dicha indicación, en los siguientes términos:

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– deberá contener la codificación de

las infracciones y demás datos y características descritas en la presente resolución. (Ministerio de Tránsito. Resolución 003027, 2010)

El mecanismo del formulario que equivale a la notificación contravencional se despliega, luego exhibir el rótulo institucional Orden de Comparendo Único No 05001000000024089489, respondiendo a los requerimientos contenidos en la Resolución 003027 de 2010. En la parte superior del encabezado se visualiza se el respectivo código de barras, el escudo de Colombia y el emblema del Ministerio de Tránsito, se despliegan. Surtida esta información, 18 apartados se disponen para el desarrollo de la información puntual del documento oficial: la tabla correspondiente al No 1, codifica fecha y hora de la presunta infracción. El No 2, se reserva para determinar lugar y fecha de la presunta contravención. Las partes No 3 y 4, son de identificación del vehículo vinculado con la infracción, respectivamente carros y motos. Allí se codifican los datos de la placa en letras y números. El código de la infracción se marca en las celdas de la parte No 5. Estas infracciones se reconocen con las letras que van de la A, a la J, y en la parte inferior de la tabla, los números del 0 al 9, serie duplicada en dos filas.

Tabla 1. Código de la infracción

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Fuente: formulario Orden de comparendo Único Nacional No 05001000000024089489

En la parte 6, se definen datos del servicio del automotor en las clasificaciones de servicio diplomático, oficial, particular o público. La fracción No 7 determina la clasificación del vehículo en los tipos admitidos por el Código Nacional de Tránsito (2002), así:

Tabla 2. Clasificación vehicular

7. Tipo de Vehículo		
Bicicleta o triciclo		Camión
Tracción animal		Volqueta
Automóvil		Tractocamión
Campero		Motociclo
Camioneta		Mototriciclo
Microbus		Motocarro
Buseta		Motocicleta
Bus		Cuatrimoto
Bus articulado		Remolque/semirem.

Fuente: formulario Orden de comparendo Único Nacional No 05001000000024089489

En las cuadrículas del apartado No 8 se especifican los datos de radio de acción, comprendiendo por esto, el ámbito en el cual circula el vehículo. Para ello se especifican las categorías de radio de acción nacional y municipal. Se pasa en la parte No 9 donde se define el servicio que el vehículo ofrece en las razones de transporte colectivo, individual, masivo y especial. Es de anotar en esta parte que la variable de transporte masivo sólo aplica para las capitales en dos tipos de transporte que son el Sistema Metro (único en Medellín que incluye el tranvía y próximo en Bogotá, D. C., la capital del país) y el sistema de buses articulados que opera en distintas ciudades dentro de las cuales se cuenta Bogotá, D. C., Medellín, Cali, Barranquilla, y otras.

A partir de la clasificación No 10, los datos van referidos al infractor. Inician en este numeral con una tabla en la que quedan inscritos los datos de identidad, número de la licencia de conducción y en esta categoría de la licencia, fecha de expedición y vencimiento, los nombres completos del presunto infractor, sus datos de dirección y municipio de residencia, número de contacto telefónico, e-mail. En este orden se procede a consignar los datos del infractor en las clasificaciones de conductor, peatón o pasajero, correspondientes a las celdas ubicadas en la tabla No 11. En esta parte, resulta novedoso especificar que el sistema contravencional va dirigido a todos los actores que participan en la movilidad y no solo al conductor, de lo cual se infiere que la actividad de tránsito demanda responsabilidades plurales que aplican por la condición de ciudadanía.

La licencia de tránsito, dentro de las definiciones que contiene el Código Nacional de Tránsito (2002), en su artículo 2, es “el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público” (Ley 769, 2002). Los datos de identificación en la Orden de Comparendo Único Nacional, se encuentran contenidos en el numeral 12. Es una información que en materia de identificación permite cruzar un marco de responsabilidad entre el conductor, el propietario y el dueño del vehículo. En materia probatoria esta información es fundamental cada vez que determine el marco de responsabilidad contravencional en el proceso.

De esta manera en la parte 13 del formulario van a estar consignados por parte de la autoridad de tránsito los datos correspondientes al propietario en campos que indagan por la cédula de ciudadanía – CC., o en su defecto, la tarjeta de identidad – TI, en el caso de los menores de edad protegidos por el Código de Infancia y Adolescencia (Ley 1098, 2006). En la condición de los extranjeros, el formulario prevé la información relacionada con la Cédula de Extranjería – CE, o el pasaporte - PASAP. Se puede inferir que la información contenida en los numerales 12 y 13, son de responsabilidad civil o penal, dependiendo la magnitud del compromiso contravencional que motive la actuación de la autoridad de tránsito.

En atención a que la propiedad del vehículo comprometido en la contravención puede estar adscrita a una empresa, el formulario reserva, en el rubro de las cuadrículas No 14 la respectiva información corporativa perteneciente a la persona jurídica. En ese caso los datos que ingresan son los del nombre de la empresa, el Número de Identificación Tributaria – NIT y el número de la Tarjeta de Operación del vehículo.

La autoridad de tránsito en el proceso contravencional es la representación del Estado en el proceso. Es por esta razón que en las partes correspondientes a la información del contenido No 15, 16 y 17 son propios del agente de tránsito al frente de la diligencia. Iniciando por el 15, los datos son de identificación del agente: nombre y apellidos, placa y entidad a la cual pertenece. Al margen de la tabla que

distribuye los campos de esta información está la advertencia del delito de cohecho en los términos de que:

El agente de tránsito que reciba directa o indirectamente dinero o dádiva para retardar u omitir acto propio de su cargo o de igual forma, al extender documento público, consigne una falsedad o calle parcial o totalmente la verdad, incurrirá en la sanción prevista en el código penal (**Ministerio de Tránsito: formulario Orden de comparendo Único Nacional No 0500100000024089489**)

El campo 17, reserva renglones para que la autoridad de tránsito ponga la observación que avenida a la situación. Finalmente, el formulario de comparendo contempla los datos que aplican para el testigo, cuando en la situación el contraventor notificado se niega a firmar y a admitir su conducta infractora: nombre completo, cédula de ciudadanía, dirección y teléfono. El documento se cierra con la firma bajo gravedad de juramento, del agente y el contraventor, y si se requiere, del testigo, en todos los casos con sus respectivos números de identificación ciudadana. De esta manera el proceso se ha completado en la fase de legalidad de la actuación judicial y está disponible para dar continuidad a la fase de sentencia sancionatoria y ejecutoria.

2.4 Detección electrónica y contravención

Para efectos de esta investigación asociada al tema detección electrónica, el sistema contravencional admite la participación de tercero empresariales o corporativos para el aporte de pruebas mediante el uso de altas tecnologías. Al respecto, el Código Nacional de Tránsito (2002) expresa que las autoridades de tránsito en los distintos entes territoriales de la nación están facultadas para “delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los

trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas” (artículo 7).

Con fundamento en lo expresado, el sistema contravencional acoge, legitima y promueve, respetando las garantías fundamentales, las investigaciones originadas a partir de la afectación convertida en infracción y delito cuando se puede demostrar que las mismas se han dado de manera contraria a la ley. Como contravención, dicha actuación es notificada por las autoridades de tránsito del ente territorial donde se producen.

En Colombia opera el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito – SIMIT, aspecto que institucionaliza en el orden nacional la actuación de los operadores de tránsito en el territorio, lo que indica que las contravenciones realizadas en cualquier lugar de la geografía, fijan un registro en el orden nacional sancionatorio que demanda la responsabilidad del infractor, al respecto, se expresa la Ley 769, 2002: “se autoriza a la Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado a nivel nacional, un sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT)” (artículo 10)

En síntesis, el sistema contravencional en términos de movilidad funciona dentro del marco normativo del sistema penal. Lo anterior para afirmar que las faltas al Código Nacional de Tránsito (2002), encuentran equivalentes delictivos tipificados por las normas vigentes, como es el caso de la Ley 1383 de 2010 y la Ley 1696 de 2013, cuya articulación encuentra en el Código Penal (Ley 599, 2000) y el Código de Procedimiento Penal (Ley 906 de 2004), todo un ámbito de interpretación correlacional y comparado. En tal sentido, este análisis defiende el estado de derecho y respeto a las garantías procesales, como condición esencial del debido proceso, cualquiera que haya sido la infracción cometida. En atención del artículo 7 del Código de Procedimiento Penal, el sistema contravencional no puede ser indiferente al precepto de que:

Toda persona se presume inocente mientras no quede en firme decisión judicial sobre su responsabilidad penal. En consecuencia, corresponderá al órgano de persecución penal la carga de la prueba de la responsabilidad. La duda que se presente se resolverá a favor del procesado. En ningún caso podrá invertirse esta carga probatoria. Para proferir sentencia condenatoria deberá existir convencimiento de la responsabilidad penal del acusado, más allá de toda duda. (Colombia. Ley 906, 2004)

La prueba que es el elemento motivacional del proceso contravencional, en el caso de tránsito y movilidad deviene por diversos medios y como se ha expresado, inicia con la notificación del comparendo. Este procedimiento puede situar su material probatorio en actuaciones rutinarias de tránsito y movilidad reguladas por las autoridades del sistema o en su defecto, mediante el uso de sistemas de detección electrónica, legalmente admitidos por la norma como ha quedado claro, a partir del artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, que reforma el 135, del Código Nacional de Tránsito (2002).

... las autoridades competentes podrán contratar servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora... se enviará por correo dentro de los tres días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario. (Procedimiento de comparendo. Artículo 135)

Con los elementos expresados, se pone en conocimiento que el sistema contravencional admite la fuente electrónica (información en imagen, texto o cifra), y asume legítima la prueba que, por medios técnicos, debidamente contratados por las entidades del Estado, se alleguen a los procesos. Obvio que de dichos equipos se exigen condiciones óptimas que cumplan protocolariamente con indicadores de funcionamiento, mantenimiento, calibración y calidad.

2.5 Proceso y debido proceso

La Constitución Política de Colombia (1991), declara que “Colombia es un Estado social de derecho” (artículo 1), y por lo tanto de garantías que juntas integran el ideal de dignidad humana. Es así como el proceso jurídico, en cualquiera de sus modalidades, incluyendo los procedimientos contravencionales de tránsito, se somete a los principios universales acogidos por el ordenamiento constitucional, en especial los contenidos en el Título II de la Constitución y particularmente lo que respecta al debido proceso que en su momento será parte de este análisis. En cuanto a lo que respecta al proceso y el debido proceso, este análisis aborda por separado dichas categorías, tratando de encontrar puntos de integración al final del desarrollo jurídico.

2.5.1 El Proceso

Se entiende que el proceso es la ejecución de un conjunto de actuaciones judiciales, todas ellas reguladas por la legislación procesal, que en Colombia tiene como máximo sistema el Código General del Proceso (Ley 1564,2012). El proceso siendo siempre uno, puede desarrollarse en el ámbito de lo civil, lo penal, en la contencioso-administrativo, en lo laboral, lo militar, entre otros aspectos. Todo proceso tiene como finalidad conocer y probar la existencia de una acción delictiva, y fundamentar jurídicamente una resolución sobre el asunto para adoptar la debida sentencia que se ejecuta de acuerdo con las normas establecidas para cada caso.

Los procesos en materia de movilidad encuentran en la Ley 769 de 2000, el Código Nacional que integra su base normativa. Dicho establecimiento ha sido reformado en algunas de sus partes por la Ley 1696 de 2013, el Decreto 1079 de 2015 que expide el reglamento único en materia de transporte y la Resolución 003027 de 2010, que responde como establecimiento ministerial al mandato de la Ley 1383 de 2010, en lo que respecta la adopción del Manual de Infracciones de Tránsito en Colombia.

2.5.2 El debido proceso

Según Hernández R, et Al (2018), al abordar el concepto de debido proceso, se reivindica la tesis de que este es en esencia, la garantía, constituida en derecho fundamental de los ciudadanos, para “acceder a la jurisdicción de manera libre e igualitaria, a un juez natural objetivo garante del principio de la publicidad procesal, el derecho a la defensa y uso de los medios legítimos de defensa, en cualquier clase de proceso ordinario” (Hernández Ruiz y otros, 2018, p. 9).

El ordenamiento constitucional colombiano, reconoce la garantía del *debido proceso*, en el marco de los derechos fundamentales, partiendo de la presunción de inocencia, el derecho a ser escuchado y controvertir las pruebas, el derecho de toda persona a un juicio justo en el marco de leyes preexistentes. De esta forma, el debido proceso según la Constitución Política de Colombia (1991), expone que el debido proceso:

... 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. (Colombia, Constitución Política. Artículo 29, 1991)

En consecuencia, los procesos contravencionales de tránsito y transporte en el país no pueden ir dirección contraria a las leyes preexistentes. Por lo tanto, el sistema respeta como establecimiento de derecho fundamental y la garantía de acceso a la justicia, el principio de que todo ciudadano “tiene derecho a la tutela jurisdiccional efectiva para el ejercicio de sus derechos y la defensa de sus intereses, con sujeción a un debido proceso razonable. Los términos procesales se observarán con diligencia y su incumplimiento injustificado será sancionado” (Colombia. Ley 1564 de 2012).

Atendiendo a que, en materia sancionatoria, el Estado goza de potestad punitiva, en el sentido de conservar la competencia administrativa de las instituciones para aplicar sanciones fundadas en las actuaciones disciplinarias del ciudadano, esta no puede de ninguna manera ejercerse al margen de las garantías tutelables por el artículo 86 de la Constitución Política (1991), referidas al debido proceso, es así que la Corte Constitucional, va a expresarse, puntualizando que:

... la actuación administrativa requerida para la aplicación de sanciones, en ejercicio de la potestad sancionadora de la administración - correctiva y disciplinaria- está subordinada a las reglas del debido proceso que deben observarse en la aplicación de sanciones por la comisión de ilícitos penales, con los matices apropiados de acuerdo con los bienes jurídicos afectados con la sanción. (Corte Constitucional colombiana. Sentencia T-051/16)

Estos elementos expresados dan piso para interpretar que, en el desarrollo del proceso, los derechos fundamentales están vigentes. No pueden las instituciones, los jueces y las autoridades de tránsito imponer sanciones que vulneren las garantías ciudadanas sin que ello actúe en detrimento de la integridad del marco contravencional, con que se crea la adopción del Manual de Infracciones de Tránsito en Colombia a partir de la Resolución 003027 de 2010.

3. Conflictos e interpretaciones

En esta parte el objeto de análisis se aproxima a la discusión abierta en torno a los sistemas de detección electrónica contratados por los distintos entes territoriales y se ponen en consideración las percepciones expedidas por los altos organismos sobre la base del debido proceso y los principios de legitimidad jurídica. Aunque la discusión está latente y abierta en el escenario jurídico, se espera que el análisis aporte elementos de discusión válidos en materia de legitimidad de la notificación y carga de prueba.

3.1 Legitimidad en el uso de SAST

La superintendencia de Transporte, en adelante Supertransporte, con fundamento en el artículo 3º de la Resolución 20203040011245 de 2020, admite la legalidad de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones – SAST. En consecuencia, los reconoce en de lo que en materia contravencional se identifica con los SAST, o Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos, previstos por la administración de movilidad nacional, a través de los entes territoriales autorizados para contratar con privados dicho servicio de panóptico vial dirigido a los sujetos viales. Estos, en consecuencia, son:

... dispositivos electrónicos que pueden ser utilizados como prueba de ocurrencia de presuntas infracciones de tránsito. Así, para la detección electrónica se pueden usar dispositivos fijos (aquellos instalados en una infraestructura fija como postes, puentes, entre otros), o móviles (aquellos que no requieren un soporte fijo y permanente en la vía). (Supertransporte, 2024)

Comparando este concepto con el contenido del artículo 129 del Código Nacional de Tránsito (2002), se admite que la instrumentalización de los SAST es completamente legítima y está concebida al interior de la normatividad colombiana, de tal manera que, en materia de sustanciación probatoria, la información mediada por estos aparatos, es válida:

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. (Parágrafo 2)

Admitiendo que son legítimos los datos arrojados por los infómatas o dispositivos electrónicos de alto nivel obtenidos por terceros mediante procesos de contratación estatal (Ley 80, 1993) por parte de los distintos entes territoriales, la discusión se traslada a los criterios de eficacia y calibración de dichos artefactos para la legitimación de la información aportada como medio de prueba en el proceso.

Si bien, los entes territoriales están facultados para instrumentalizar medios electrónicos de prueba y además, notificar electrónicamente la contravención, éstos tienen que garantizar los procesos de revisión y calibración periódica exigidos por el fabricante para que dicha información sea admitida como material de prueba. En uso del debido proceso, el ciudadano puede exigir el informe de mantenimiento de los SAST, y este deberá incorporarse al proceso, de tal manera que toda prueba obtenida en al margen de la respectiva calibración en tiempo y mantenimiento requerido, será invalidada a favor del contraventor.

Por información electrónica este análisis identifica los datos de fotos (material de tiempo modo y circunstancia), registros de calendario en lo referente a revisión tecnomecánica, SOAT, circulación en fechas de pico y placa, exceso de velocidad, invasión de cebrera peatonal, violación de luces en rojo de los sistemas de semaforización (Resolución Ministerial 003027, falta D.04, 2010), entre otros. Es por esta razón que hablar sólo de fotodetección, es problemático porque los SAST,

aportan mayor información que una fotografía en tiempo, modo y lugar asociada a una contravención específica.

3.2 Las tecnologías de la información y la comunicación

El desarrollo de altas tecnologías impacta de forma directa la movilidad en todos los sentidos. Se puede afirmar que, aspectos como el diseño de automotores, la actividad de pilotaje del vehículo, el desplazamiento por la calzada de circulación, el conductor, el relacionamiento interactivo con el sistema de movilidad, todo está mediado por la tecnología. Este influjo coloniza cada vez con mayor fuerza el relacionamiento que supone la movilidad, automatizando la acción protagónica del ser humano y por lo tanto el civil legítimamente responsable de la actividad ante el Estado y las instituciones.

Las tecnologías orientan, y crean lenguajes de movilidad que de otra manera externalizan la toma de decisiones haciendo que los responsables pongan en la máquina toda la competencia que debería estar en el conductor y la afinación de sus cinco sentidos para hacer uso temporoespacial del derecho a la movilidad, fundamental en el sentido de que de que toda persona en Colombia “con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional” (Constitución Política, artículo 24. 1991). Surge así la pregunta ¿hasta qué punto las normas que regulan la movilidad avanzan a la par con el consumo de tecnología por parte de los sujetos de la movilidad en el país?

Un análisis macro sobre la relación entre uso de tecnologías por parte de los sujetos viales y la debida instrumentalización de los SAST, sugiere que estas dos variables se producen en relación inversamente proporcional. Los dispositivos móviles, dotados con algoritmos competentes para detectar los SAST, estimulan la fijación de conductas que burlan en materia de cultura ciudadana, el debido comportamiento, sin que en lo contravencional se haga efectivo un marco de responsabilidades por parte de las autoridades de tránsito. Un ejemplo de rutina eventual se percibe en el comportamiento variable ante la exposición a las cámaras empotradas en la parte alta de la vía.

El conductor puede percatarse de su presencia si acaso no ha percibido la señal que indica: cámara situada a los 250m. Desde un dispositivo móvil, esta puede ser prevista con resultados de reducción de velocidad al nivel de los indicadores señalados por el dispositivo de detección electrónica. Al cruzar el área demarcada por el dispositivo, el conductor recupera el ritmo de velocidad excesiva cono que regularmente se desplaza. En este orden, la heteronomía de la conducta aprendida mediante estrategias de burla a los SAST, de ninguna manera genera cultura de movilidad.

Los SAST, en este y todos los casos que implican responsabilidad civil contravencional, tendrían que actualizarse con tecnologías admitidas por el Código Nacional de Tránsito, en materia de control al ritmo y mucho más avanzadas que las tecnologías de consumo de las cuales disponen los infractores cuando hacen uso de la malla de movilidad vial.

3.3 La información los SAST en materia probatoria

Ante el debate nacional gestado a partir de la instrumentalización de los SAST, en las vías del país sobre si el uso de ese tipo de tecnologías goza o no de legitimidad, como prueba en el proceso, viene al caso exponer que sí. Como se ha expresado en este análisis, la norma los admite y a la vez los regula, estableciendo elementos de transparencia para inspección de los mismo: mantenimiento, calibración y todos lo requerimientos propios que establece la ley de Contratación Estatal, para su adquisición, manejo e instalación.

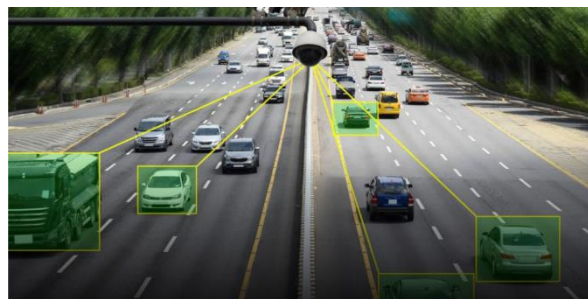
Al respecto hay que anotar que los SAST no son producto de innovación casual en el ordenamiento de la movilidad nacional. Con la Ley 1843 de 2017, se regulan los procedimientos para sus usos y se plantean requerimientos técnicos que garanticen el debido proceso en su ejecución. En coherencia con esto, está la disposición del artículo 2 de la norma que, explícitamente determina que en materia de SAST:

Todo medio técnico o tecnológico que se encuentre en operación o se pretenda instalar deberá cumplir con los criterios técnicos que establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia de Seguridad Vial. ... deberán contar con autorización del Ministerio del Transporte, la cual se expedirá de acuerdo con la reglamentación expedida y previa verificación contra los planes de seguridad vial de las entidades territoriales. (Colombia. Ley 1843, 2017)

El marco jurídico trazado por la norma da cuenta de puntuales discusiones en el orden nacional, en aspectos asociados al concepto de responsabilidad contravencional que deriva de los SAST y principio de responsabilidad solidaria del derecho, cada vez que las tecnologías, aunque óptimas y eficaces, no pueden abarcar la totalidad de la información requerida para imputar la actuación delictiva y por consiguiente contravencional.

Si bien, los dispositivos electrónicos hacen registro de infracciones en tiempo, modo y circunstancia, y asumiendo verás el material probatorio de la lectura de los literales (letras) y números conservados a través de la obturación de videofilmada asociados a la placa del automotor que se desplaza, es presunta la razón de afirmar que quien conduce el vehículo sea precisamente su dueño. Las normas colombianas no prohíben ceder a terceros un vehículo en préstamo o comodato siempre que quien lo toma cumpla con el requerimiento de licencia para conducir el vehículo en la categoría exigida por las autoridades de tránsito del país.

Ilustración 1. Dispositivo SAST - fotodetección vial



En atención a esto, la Corte Constitucional cuestiona el principio de responsabilidad contravencional solidaria y en Sentencia C-038 de 2020 procede a declarar inexecutable el párrafo primero del artículo 8 de la Ley 1843, 2017, en lo que se refiere a infracciones que comprometen al conductor: exceso de velocidad, movilidad no autorizada en fechas de pico y placa, desconocer la luz roja de pare en los semáforos y aparcar en zonas prohibidas. En el entendido de que la información aportada por los SAST, no se puede incorporar como materia probatoria ya que el conductor no es visible en la imagen fotográfica (o fotograma) y no puede ser cargada la infracción al propietario alegando que por ser el dueño es, necesariamente el mismo que conducía vehículo. En cambio, infracciones registradas por los SAST, en los tipos de circular sin SOAT, sin la revisión tecnomecánica accidentes, legitimidad de la placa, entre otros sí pueden constituir carga de prueba por la cual debe responder el propietario. Dice la Corte:

La solidaridad sancionatoria sería inconstitucional si (i) desconoce el derecho a la defensa, (ii) no exige imputabilidad personal de la falta para que la sanción recaiga sobre quien cometió o participó personalmente en la infracción, es decir, permite la responsabilidad sancionatoria por el hecho ajeno y (iii) prevé una responsabilidad sin culpa u objetiva (Corte Constitucional colombiana. (Sentencia C-038 de 2020)

Se cae así el párrafo en el que la Ley 1843, 2017, consideró que “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” (Parágrafo 1). Y, la explicación que al respecto da la Corte es que las responsabilidades solidarias se comprenden dentro como aquellas en las que “existen sujetos plurales en calidad de acreedores (solidaridad activa) o deudores (solidaridad pasiva), respecto de la misma prestación que siendo divisible, cualquiera de los acreedores puede exigir o recibir el pago” (Sentencia C-038 de 2020), asunto que, según la Corte, no aplica para lo dispuesto en el párrafo 1, de la Ley 1843, de 2017.

Posterior a este fallo, la Corte Constitucional en Sentencia C-321 de 2022, se ratifica en el mismo sentido, dando la razón al propietario en materia de responsabilidad solidaria y defendiendo el principio de presunción de inocencia, al considerar que la disposición expedida en la Sentencia C-038 de 2020, avanza en este sentido responsabilidad personal, dado que:

... la sanción al propietario no podrá imponerse de manera automática y por el sólo hecho de que se hubiese expedido un comparendo, sino que, la responsabilidad del propietario deberá probarse y establecerse al interior de un proceso administrativo contravencional, al que debe ser vinculado y debe surtirse en cumplimiento de las garantías propias del debido proceso. (Colombia. Corte Constitucional. Sentencia C-038, 2020)

Los argumentos expresados son para afirmar que en materia contravencional las tecnologías de la informática y la comunicación, constituyéndose en herramientas esenciales para el ejercicio de control de la función del Estado, se abren a en un escenario de investigación que avanzan del lado del debido proceso y las garantías individuales y colectivas de los ciudadanos. Estas tecnologías se cualifican en el día a día de la ciencia y el Estado las pone al servicio de la justicia social y la protección de los procesos institucionales.

Por cuanto, la tecnología avanza a pasos mayores que las norma, el Código Nacional de Tránsito junto con sus leyes que lo reforman, se somete a diversas interpretaciones que son objeto de controversia jurisprudencial, porque pese a los preceptos dados por parte de la Corte Constitucional, como se ha demostrado en este análisis, hay autoridades de tránsito en el país que aplican arbitrariamente sanciones que denotan abuso de autoridad y en muchos casos desconocimiento administrativo por parte de los funcionarios.

Conclusión

El desarrollo de esta experiencia investigativa en el tipo de exploración monográfica abordó un tema de discusión latente en los procesos judiciales que en el país se adelantan en materia contravencional de tránsito. De esta manera, la exploración del objeto asociado a los SAST, ha partido un paso internormativo por distintos sistemas jurídicos que van desde el Código Penal colombiano (Ley 599, 2002), a las normas que integran el aparato disciplinario (Ley 1952, 2019) con respecto al desempeño de los funcionarios públicos, concepto que incluye a las autoridades de tránsito y movilidad en todo el territorio nacional.

Para el logro de los objetivos que previamente formaron parte del diseño de anteproyecto, se procedió a indagar dentro de un aparato normativo que, siempre fue más allá de la Ley 769 de 2002, o Código Nacional de Tránsito (2002). En tal orden, la apuesta sugirió el análisis, cruzar los procesos de interpretación con otros aparatos jurídicos como lo fue el Código General del Proceso (Ley 1564, 2012), el Código Penal (Ley 599, 2000) y por consiguiente el Código de Procedimiento Penal (Ley 906, 2004), partiendo de un elemento central para toda la composición conceptual: el debido proceso y las garantías fundamentales consagradas en el ordenamiento jurídico de 1991. La Constitución Política, en ese entendido, se consolidó en plataforma de interpretación en el enfoque de los derechos humanos considerados conquistas de la humanidad.

Las aportaciones de este análisis, que en muchas de sus líneas cuestiona el sistema de detección electrónica apoyado en tecnologías y delimitado por la Ley 1843, de 2017, de ninguna manera se opone al campo de innovaciones. De esta manera, se considera plausible que el Estado avance en las leyes acorde con la ciencia y la tecnología. No obstante, dichos desarrollos deben ir en función de la protección de la integridad y los derechos esenciales de los ciudadanos.

Como aspectos a intervenir en el proceso de incorporación de tecnologías dentro de los mecanismos de control de la movilidad, este análisis identifica tres

campos de intervención por parte del Estado sobre las instituciones creadas para el control de movilidad en el país:

En el ámbito educativo, el estado debe hacer uso de las facultades que la ley da para la capacitación y formación de personal idóneo que luego se desempeñará en los roles de autoridad de tránsito. Es importante que estas personas ingresen al sistema bajo los principios que establece el artículo 125 de la Constitución (1991), es decir, por méritos en el ejercicio de la carrera administrativa.

Se requiere que al interior de las instituciones de tránsito y control de movilidad se haga escuela en torno a la jurisprudencia para no incurrir en faltas asociadas con el abuso de autoridad, cohecho, como es evidente en diversos procesos que son de conocimiento público, pero, además, es importante que haya un proceso de educación en movilidad social para que los ciudadanos conozcan la norma y no recurran a la violencia en el instante de defender sus derechos.

Desde el aspecto jurisprudencial, es concluyente para este trabajo que se hace necesario trabajar en interpretaciones unívocas por parte de las autoridades de tránsito. De tal manera que cuando se expresan conceptos como los que forman contenido en las sentencias C-038 de 2020 y C-321 de 2022, haya consenso y no se encuentren las secretarías de tránsito aplicando unas sí, y otras no el parágrafo 1, del artículo 8 de la Ley 1843, 2017, que regula la instalación de los SAST, en materia tecnológica para la detección de infracciones de tránsito.

En un tercer plano de conclusiones, es para este análisis fundamental exponer que el sistema contravencional de tránsito y transporte acoge grandes intereses económicos en el orden nacional e internacional. Colombia es un país donde la dinámica de movilidad no es solo terrestre (como se abordó en el objeto de este análisis), la movilidad es aérea y marítima y por lo tanto dichas variables permanecen integradas a un mismo sistema, con especificaciones para cada caso y dialogan, por bloque de constitucionalidad con ordenamientos internacionales a través de las facultades que crea el artículo 93 de la Constitución Política en materia de pactos, convenios y tratados.

En todas las formas esta ha sido una experiencia de llegada en una carrera que despertó desde la ciencia jurídica y el derecho, el interés por el sistema de

movilidad terrestre en Colombia. Se espera que los argumentos y conceptos expuestos aporten al debate jurídico y con los fundamentos que da la interpretación, se pone a consideración, desde ya, los resultados de este trabajo.

Bibliografía

Colombia. Ministerio de Justicia y el Derecho (2010): *Resolución 003027 (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*. Bogotá. Diario Oficial 47784 de julio 28 de 2010.

Colombia. Ministerio de Justicia y el Derecho (2020): *Resolución 20203040011245 (agosto 20) Por la cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones*. Bogotá. Diario Oficial No. 51412 del 20 de 2020.

Colombia. Presidencia de la República de Colombia & Ministerio de Justicia y el Derecho (2020): *Decreto legislativo 806 de 2020 (junio 4) Por el cual se adoptan medidas para implementar las tecnologías de la información y las comunicaciones en las actuaciones judiciales, agilizar los procesos judiciales y flexibilizar la atención a los usuarios del servicio de justicia, en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica*. Bogotá. Diario Oficial No. 51.335 de 4 de junio de 2020.

Colombia. Presidencia de la República de Colombia (2015): *Decreto único reglamentario 1079 de 2015 (mayo 26) Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte*. Bogotá. Diario Oficial No.49523 del 26 de mayo de 2015.

Colombia. Asamblea Nacional Constituyente. (1991). Constitución Política (julio 4): por la cual se expide el Código de la Infancia y la Adolescencia en Colombia. Diario: Gaceta Constitucional No. 116 de 20 de julio de 1991.

Colombia. Congreso de la República. (2000). Ley 599 de 2000 (julio 24): Por la cual se expide el Código Penal. Diario Oficial No. No. 44.097 de 24 de julio de 2000.

Colombia. Congreso de la República. (2002). *Ley 769 de 2002 (6 de julio): Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.* Diario Oficial No. 44.932 de 13 de septiembre de 2002.

Colombia. Congreso de la República. (2004). Ley 906 de 2004 (agosto 31): Por la cual se expide el Código de Procedimiento Penal. Diario Oficial No. 45.658 de 1 de septiembre de 2004.

Colombia. Congreso de la República. (2006). *Ley 1098 de 2013 (noviembre 8): Por la cual se expide el Código de la Infancia y la Adolescencia.* Diario Oficial No. 46.446 de 8 de noviembre de 2006.

Colombia. Congreso de la República. (2009). *Ley 1310 de 2009 (junio 26): Mediante la cual se unifican normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones.* Diario Oficial No. 47.392 de 26 de junio de 2009.

Colombia. Congreso de la República. (2010). *Ley 1383 de 2010 (marzo 16): Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.* Diario Oficial No. 47.653 de 16 de marzo de 2010.

Colombia. Congreso de la República. (2011). Ley 1437 de 2011 (julio 12): Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Diario Oficial No 47.956 de enero 18 de 2011.

Colombia. Congreso de la República. (2012). *Ley 1564 de 2012 (julio 12): Por medio de la cual se expide el Código General del Proceso y se dictan otras disposiciones*. Diario Oficial No 48489 de julio 12 de 2012

Colombia. Congreso de la República. (2013). *Ley 1696 de 2013 (diciembre 19): Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas*. Diario Oficial No. 49.009 de 19 de diciembre de 2013.

Colombia. Congreso de la República. (2017). *Ley 1843 de 2017 (julio 14): 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*. Diario Oficial No. 50.294 de 14 de julio de 2017.

Colombia. Consejo de Estado: sala de lo Contencioso Administrativo. Sección segunda (2009). Rf. 0710-2004: *Acción de nulidad contra el Parágrafo 1° del artículo 1° del Decreto Reglamentario 1160 de 1994, por el cual se complementó el Decreto 813 de 1994*. C. P. Bertha Lucía Ramírez De Páez. Consejo de Estado. Referencia: Radicación número: 11001-03-25-000-2004- 00062-00.

Colombia. Corte Constitucional. (2001). Sentencia C-648 de 2001: *Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 184 (parcial) de la Ley 600 de 2000*. M. P. Marco Gerardo Monroy Cabra. Corte Constitucional. Referencia: expediente D-3365

Colombia. Corte Constitucional. (2010). Sentencia T-210 de 2010: *Acción de tutela instaurada por Enrique Eudoro Villegas Salazar contra la Alcaldía Municipal de Floridablanca y la Inspección Segunda de Policía de Floridablanca*. M. P. Juan Carlos Henao Pérez. Corte Constitucional. Referencia: expediente: T-2.367.072.

Colombia. Corte Constitucional. (2016). Sentencia T-051 de 2016: *Acción De Tutela Por Imposición De Fotomulta-Orden de responder derecho de petición presentado por accionante en el cual solicitó comprobante de notificación de inicio de proceso contravencional adelantado en su contra*. M. P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo. Corte Constitucional. Referencia: T-5.149.274, T-5.151.135 y T-5.151.136 (Acumulados).

Colombia. Corte Constitucional. (2020). Sentencia C-038 de 2020: *Demanda de inconstitucionalidad contra el parágrafo 1 del artículo 8 de la Ley 1843 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*. M. P. Alejandro Linares Cantillo. Corte Constitucional. Referencia: expediente: D-12329.

Courtis, C. (2016). *Observar la Ley. Ensayos sobre metodología de la investigación jurídica*. (C. Courtis, Ed.) Ferraz-Madrid, España: Trotta.

Echeverry Enciso, Y. (2019). *Legalidad de la prueba y la exclusión*. Revista Jurídica (14), 22.

Hernández Ruiz, J., Molina Escobar, C., & Rojas Giraldo, J. (2018). *El debido proceso en la notificación personal de los comparendos expedidos por foto detección por parte de la secretaría de tránsito y transporte del municipio de Cartago, Valle del Cauca: una mirada legal y jurisprudencial*. Facultad de Derecho. Universidad Cooperativa de Colombia.

Periódico El Tiempo. (3 de noviembre de 2020). <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/fotomultas-como-estan-funcionando-segun-la-ley-corte-constitucional-546312> 2024

Sontag, S. (2023). *Sobre la fotografía (5a ed.)*. (C. Gardini, Trad.) Debolsillo.

Supertransporte. (2024). [Supertransporte.gov.co. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgiclfefindmkaj/https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2021/Marzo/Comunicaciones_30/ABC-fotodeteccion.pdf](https://www.supertransporte.gov.co/chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgiclfefindmkaj/https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2021/Marzo/Comunicaciones_30/ABC-fotodeteccion.pdf) 2024