

# **Factores y efectos jurídicos que inciden en el no pago de las infracciones de tránsito por el contraventor de vehículos particulares en la ciudad de Medellín en el año 2019**

Facultad de Derecho  
Universidad Autónoma Latinoamericana



**Factores y efectos jurídicos que inciden en el no pago de las infracciones de tránsito por el contraventor de vehículos particulares en la ciudad de Medellín en el año 2019.**

Autora

Miryam Restrepo Campuzano

Asesor

Juan Carlos Bañol Betancur

noviembre de 2021

Facultad de Derecho  
Universidad Autónoma Latinoamericana

### **Dedicatoria**

A Dios que es mi guía en este camino que emprendí de formarme como profesional en derecho, por brindarme la fortaleza y sabiduría para lograr culminar esta etapa de mi vida. A mi familia por su apoyo y comprensión. A mi familia de amigos, que, aunque pocos, me han acompañado en este proceso de formación, el cual no ha sido fácil por mis quebrantos de salud, pero que hoy miro con ojos de satisfacción.

## **Agradecimientos**

Mi inmenso agradecimiento es para mi familia por el apoyo que me brinda cada día y por ser parte fundamental en mi formación como persona y profesional. He recorrido un camino largo y exhaustivo, para llegar a este grandioso logro, muchas horas de estudio y traspasos que hoy más que nunca valoro, porque aprendí a apreciar el tiempo, las personas y los conocimientos que me fueron transmitidos, los cuales me han hecho crecer y fortalecerme para alcanzar mis propósitos y obtener nuevas oportunidades. Las personas que contribuyen de una u otra forma en mi avance, son el mejor apoyo humano que pude tener y como no reconocerlos en esta investigación:

Muchas gracias al profesor Juan Fernando Jiménez Hurtado, decano de la Facultad de Administración de Empresas de UNAULA, por todo el apoyo que me brindó durante el tiempo de formación para lograr culminar esta investigación. A los profesores de la Facultad de Administración de Empresas de UNAULA, por su colegaje y acompañamiento constante y en especial a la profesora Carolina García Tobón quien siempre fue ese polo a tierra que centró esta apuesta académica en mi vida, al profesor Juan Carlos Bañol Betancur, Juan Esteban Rodríguez Gómez e Isis Miosotis Álvarez Flórez por su excelente acompañamiento, a los profesores de la Facultad de Derecho por los innumerables aprendizajes a lo largo de mi formación profesional y a todos los que son partícipes en la construcción de los peldaños que pude escalar con su ayuda.

## RESUMEN

El siguiente informe de investigación trata sobre la percepción que tienen los conductores de vehículos particulares de la ciudad de Medellín sobre los factores y los efectos jurídicos que inciden en el no pago de las infracciones de tránsito que les fueron impuestas en el año 2019; para lograr el objetivo planteado se emplea el enfoque cualitativo que permite comprender a partir de su propia historia y experiencia, el conocimiento que tiene el contraventor frente a este fenómeno social. Entre las conclusiones se encuentran principalmente que el factor que más influye ante el no pago de las infracciones de tránsito por parte de los contraventores, es el económico, debido a que el valor de las infracciones en muchos casos excede la capacidad de pago del contraventor, por otro lado, el desconocimiento parcial o total de la norma contravencional conlleva al sancionado a tomar decisiones equivocadas frente al pago de las multas.

**Palabras clave.** Comparendo, efectos jurídicos, acción de cobro coactivo, multa, tránsito, sanción.

## ABSTRACT

The following research report deals with the perception that some drivers of private vehicles in the city of Medellín have about the factors and legal effects that affect the non-payment of traffic violations and their consequences during the year 2019; to achieve the stated objective, the qualitative approach is used to understand from their own history and experience, the knowledge that the offender has about this social phenomenon. Among the conclusions are mainly that the most influential factor in the non-payment of traffic violations by offenders is economic, because the value of the violations in many cases exceeds the offender's ability to pay, on the other hand, the partial or total ignorance of the violation rule leads the offender to make wrong decisions regarding the payment of fines.

**Key words.** Comparendo, legal effects, coercive collection action, fine, traffic, sanction.

## Prefacio

En el año 2012, ingresé a laborar a la Inspección de Tránsito y Transporte del municipio de Sonsón (Antioquia) y fue allí donde tuve mi primer contacto con el tema de tránsito. En el año 2015, a raíz del inicio de mi formación como profesional en derecho y ante la necesidad de complementar mis ingresos económicos, empecé a asesorar a nivel jurídico a conductores que tenían procesos sancionatorios por infringir las normas de tránsito o estaban vinculados a procesos de accidentes de tránsito.

A medida que tenía contacto en el tema contravencional y conocía de primera mano la experiencia de los infractores, empecé a identificar un hecho común entre éstos y tiene relación con el no pago de las multas que son impuestas a los contraventores ante la omisión a las normas de tránsito y los vacíos a nivel normativo y administrativo que se evidencian al respecto, por lo que esta inquietud me permitió generar la pregunta de investigación a desarrollar.

Considero que el tema de investigación es un fenómeno social, el cual permite una adecuada fundamentación teórica y un análisis de manera interpretativo y descriptivo. Además, puede generar impacto social a partir de los resultados de la investigación, dado que estos permitirán esclarecer los efectos legales frente al no pago para el contraventor, generar formación ciudadana en cultura de pago y seguridad vial, así mismo, acciones de mejora para la Secretaría de Movilidad que le permitirá obtener un mejor recaudo.

Para el desarrollo de la investigación se eligió el año 2019, con el fin de obtener información actualizada frente al tema a tratar, no obstante, el año 2020, no fue tomado en cuenta debido a la pandemia y la anormalidad que se vivió en el tema contravencional ante la inoperancia de sistemas electrónicos y medidas de restricción en la movilidad; así mismo, el año 2021, no fue un referente debido a lo avanzado de la investigación y a que éste no ha culminado, por lo que no permite un comparativo de información significativa.

Esta investigación me permite desarrollar competencias y destrezas en un área donde hay profesionales del derecho, sin embargo, no los suficientes y necesarios, para ayudar a resolver las problemáticas que en este campo de desempeño se generan cada día.

De otro lado cabe anotar que este fenómeno viene siendo estudiado a nivel internacional y nacional, tal como lo evidencian los estudios que a continuación se relatan:

A nivel internacional se han realizado varios estudios académicos que permiten ahondar sobre posibles factores que intervienen ante el no pago de las infracciones a las normas de tránsito. Uno de ellos hace un análisis sobre la inexistencia de procedimientos que establecen de manera efectiva el recaudo por concepto de las infracciones de tránsito en la provincia de Tungurahua de Ecuador y concluye que esta abstención de pago obedece a factores como: el pago de las multas impuestas se encuentran sujetas a la voluntad de pago del contraventor, poco personal adscrito a los organismos de tránsito para atender los infractores, falta de capacitación de los empleados adscritos a la Agencia Nacional de Tránsito de dicha localidad y desconfianza ante los procedimientos debido a los vacíos jurídicos que existen en la normativa aplicable referente a las actas de infracciones (Franco Narváez, 2012).

Además, en otro estudio académico titulado “Factores que influyen en el incumplimiento de pago de las infracciones de tránsito en la ciudad de Huánuco”, se llegó a la conclusión que existen varias causas que conllevan al no pago de las infracciones de tránsito en la ciudad de Huánuco (Perú), donde a través de un análisis cualitativo logra concluir que concurren factores como: imposición de infracciones injustificadas, valores inaccesibles de las multas a los cuales no pueden acceder los contraventores y el desconocimiento en la Ley de Tránsito por parte de los ciudadanos (Alvarado Rosas, 2017).

Por otro lado, a nivel nacional y regional también se han llevado a cabo estudios que permiten identificar las causas que provienen del no pago de las infracciones de tránsito. Un ejemplo de ello, es el trabajo de grado “Impacto socioeconómico por el no pago de infracciones de tránsito primer semestre del 2018, en el municipio de Girardot – Cundinamarca”, el cual realiza un estudio en el que concluye que ante el bajo recaudo que percibe el municipio de Girardot (Cundinamarca), por concepto de pago de las multas impuestas ante el incumplimiento a las normas de tránsito, se genera un impacto social y económico que afecta los proyectos encaminados al mejoramiento de la infraestructura vial y la movilidad de dicha localidad (Rocha, 2018).

A nivel regional, se llevó a cabo el trabajo de grado denominado “Diagnóstico del proceso de cobro coactivo en la secretaría de movilidad del municipio de Turbo, Antioquia”, en el que se hace una exposición de la forma como se desarrollan los procedimientos de cobro administrativo en dicha localidad, donde se deja evidenciado que más del 80% de las infracciones interpuestas no son pagadas, debido a factores como la falta de personal capacitado en el tema contravencional, poco personal adscrito al ente territorial de movilidad para realizar los procedimientos de cobro coactivo, insuficiencia de ayudas tecnológicas, desconocimiento de la normatividad por parte de la administración municipal y los contraventores (Neira Salinas & Robledo Meléndez, 2014).

También, el trabajo de grado “Análisis a la prescripción de comparendos en materia de cobro coactivo desde las secretarías de tránsito y transporte del Valle de Aburrá”, presenta un desarrollo normativo frente al cobro que deben realizar los organismos de tránsito frente a la comisión de las infracciones de tránsito, así mismo, dicha investigación concluye sobre las causas por las cuales no se logra de manera efectiva realizar el recaudo a través del procedimiento de cobro coactivo, las cuales son: inadecuada infraestructura física y tecnológica de los organismos de tránsito, insuficiente capital humano capacitado e imposibilidad de notificación de los mandamientos de pago (Villegas Arango & Rivera Velásquez, 2020).

En síntesis, estos trabajos investigativos muestran aspectos similares, frente a como los organismos de tránsito presentan varias falencias en el recaudo de las multas impuestas por infracciones a las normas de tránsito, así mismo, hacen énfasis en factores como la necesidad de capacitación del personal adscrito a los organismos de tránsito, socialización de la normatividad en temas contravencionales, desarrollo de nuevas tecnologías de recaudo, infraestructura en las sedes de los organismos de tránsito, entre otras.

## Tabla de Contenido

Introducción .....	1
CAPÍTULO 1 .....	12
Análisis jurídico del proceso contravencional establecido en la Ley 769 de 2002 .....	12
CAPÍTULO 2.....	15
Cifras de infracciones de tránsito que no fueron pagadas por el contraventor de vehículos particulares en la ciudad de Medellín en el año 2019 .....	15
CAPÍTULO 3.....	22
Factores que intervienen en el no pago de las infracciones de tránsito por el contraventor de vehículos particulares en la ciudad de Medellín en el año 2019.....	22
Factor económico:.....	23
Factor Socio - Cultural.....	26
Factor Normativo .....	28
CAPÍTULO 4.....	30
Efectos jurídicos producidos por el no pago de las infracciones de tránsito por el contraventor de vehículos particulares en la ciudad de Medellín en el año 2019.....	30
Conclusiones .....	35
Recomendaciones .....	37
Bibliografía .....	39
Anexo.....	42



**Lista de tablas**

Tabla 1 Infracciones de tránsito generadas año 2019 .....	15
Tabla 2 Infracciones más recurrentes en los conductores de vehículo particular.....	18

## Lista de figuras

Ilustración 1 Total de infracciones en la ciudad de Medellín en el 2019 .....	16
Ilustración 2 Tipo de informe de tránsito.....	16
Ilustración 3 Tipo de vehículo de la infracción de tránsito.....	17
Ilustración 4 Infracciones de Tránsito más recurrentes 2019 .....	18
Ilustración 5 Infractores por sexo .....	19
Ilustración 6 Edad del infractor.....	19
Ilustración 7 Estrato socioeconómico del infractor .....	20

## Introducción

Los medios de transporte juegan un papel importante para el progreso social y económico de Colombia, posibilitan el desplazamiento masivo del individuo por el territorio nacional hacia fuentes de empleo, el acceso a la educación, la salud, recreación y actividades que permiten el libre desarrollo de la personalidad. Si bien el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia (CPC), establece que todo colombiano “tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional” (Constitución Política de Colombia, 1991, art. 287), “este derecho está sujeto a la intervención y regulación estatal para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes” (Ley 769, 2012, art.1)

Es así como en la exposición de motivos de la Ley 769 de 2002, se establece que la Constitución Política de Colombia faculta al legislador para establecer límites a la libertad de locomoción y legítima una amplia intervención policiva del Estado (Ley 769, 2002, art. 122), para restringir y controlar la movilidad del actor vial en pro de la seguridad y disminución del riesgo de accidentalidad, al ser la conducción de vehículos automotores calificada por la jurisprudencia constitucional (Corte Constitucional T-258 de 1996 entre otras) y por la doctrina extranjera como “una actividad peligrosa, que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión” (Regleros Campos, 2003, p. 176).

Con el anterior panorama, el Congreso de la República de Colombia, aprobó en el año 2012, un compendio de normas orientadas a controlar las conductas que ponen en riesgo la vida e integridad de los actores viales; si bien, este marco normativo contiene un alto esquema coercitivo ante la comisión de infracciones a las normas de tránsito, no ha logrado la disminución en las estadísticas de accidentalidad, por el contrario, según la Agencia Nacional de Seguridad Vial, hoy en día “la siniestralidad vial está entre las diez primeras causas de muerte en Colombia en los últimos 14 años” (Ministerio de Transporte, 2019), siendo desde el año 2005 al año 2018, la segunda causa de muerte violenta en el departamento de Antioquia.

Ante la situación de accidentalidad, en el año 2011 la ciudad de Medellín inició la implementación de herramientas tecnológicas o Sistemas Inteligentes de Movilidad (SIM), con la instalación de 35 cámaras de fotodetección para cubrir 70 puntos estratégicos (Secretaría de Movilidad de Medellín, 2011). Lo anterior, sumado a los controles de las autoridades y el aumento del parque automotor, produjo que a partir de ese año se diera un incremento significativo de los procesos sancionatorios contravencionales, que posicionó la ciudad en los primeros lugares con mayor número de infracciones identificadas, siendo los vehículos particulares y en especial las motocicletas los mayores generadores de riesgo vial, y acreedores a la imposición de sanciones (SIMIT, 2019).

Esta potestad sancionatoria del Estado se ve reflejada en el procedimiento contravencional a través de una serie de actuaciones que permiten identificar la responsabilidad del infractor de las normas de tránsito e imponer los diferentes tipos de sanciones establecidos en el artículo 122 del Código Nacional de Tránsito, como: “amonestación, multa, suspensión de la licencia de conducción, suspensión o cancelación del permiso o registro, inmovilización del vehículo, retención preventiva del vehículo o cancelación definitiva de la licencia de conducción” (Ley 769, 2002, art. 122).

La presente investigación se centrará solo en la sanción tipo multa, reglamentada en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002 y determinada en salarios mínimos diarios legales vigentes de acuerdo con el tipo de infracción, cuyo recaudo se encuentra a cargo del organismo de tránsito e ingresa al Plan Financiero del Municipio de Medellín, como ingreso no tributario, que se destina en inversión de infraestructura y seguridad vial para la ciudad, tal como lo determina el artículo 160 de la misma normativa.

- Una vez impuesto el informe de tránsito ante la comisión de la infracción, el contraventor puede acceder a diferentes alternativas de pago, las cuales están establecidas en el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito Terrestre modificado por el artículo 205 del Decreto 19 de 2012, el cual establece:

- Si se acepta la infracción dentro de los cinco días siguientes a la comisión de la infracción si es comparendo o a los 11 días siguientes si es fotodetección, obtiene descuento del 50% del valor de la multa, con la obligatoriedad de realizar un curso sobre normas de tránsito.
- Si realiza el pago dentro de los 20 días siguientes a la comisión de la infracción el contraventor debe realizar el pago del 75% del valor de la multa y la obligatoriedad de realizar un curso sobre normas de tránsito en los establecimientos autorizados por ley.
- A partir del mes de la comisión de la infracción de la infracción al contraventor le es cargado en el SIMIT el 100% del valor de la multa y empieza a correr intereses moratorios.

La posibilidad de acceder a convenio o acuerdo es otras de las posibilidades que tiene el infractor para el pago de multas por infracciones a las normas de tránsito, y es el organismo de tránsito quien se encuentra facultado para generar dichas prerrogativas de acuerdo con la situación de cada infractor como lo establece el artículo 159 del Código Nacional de Tránsito.

Ahora bien, con el fin de disminuir la accidentalidad en la ciudad de Medellín, se han implementado sistemas tecnológicos para la detección de infracciones, es así como en el año 2019, se impusieron 161.275 multas, de las cuales 139.076 no fueron pagadas por el contraventor, lo que se ve inmerso en el inicio de procesos administrativos sancionatorios por parte de los organismos de Tránsito, que van desde el cobro persuasivo hasta llegar a la jurisdicción coactiva regulada en el Código General del Proceso en relación con ejecuciones fiscales.

Ante dicha abstención de pago la Secretaría de Movilidad de Medellín dejó de percibir en el año 2019, la suma de \$71.566.073.110, es decir un 87% de la totalidad de recursos causados para el organismo de tránsito durante dicha anualidad, que deberían ser destinados al mejoramiento de las condiciones de la infraestructura vial de la ciudad, campañas de control, combustible, educación, planes de tránsito, dotación de equipos y seguridad vial. Las consecuencias derivadas de no recibir el total de estos ingresos, tiene un reflejo significativo en los programas y proyectos que establece el Plan de Desarrollo para el Municipio de Medellín

Si bien la Secretaría de Movilidad de Medellín, realiza acciones encaminadas al pago efectivo por parte del contraventor de las multas por infracciones a las normas de tránsito, como son: descuentos, condonación de intereses moratorios, acuerdos de pago y cobros coactivos, que son recibidas por la comunidad, estas no generan un impacto en el sancionado que permita el recaudo total causado, por lo que se hace necesario establecer que factores influyen en el contraventor para que no atienda el llamado de pago del organismo de tránsito y que conocimiento tiene frente a los efectos jurídicos que se generan de esta inobservancia, a través de las percepciones y experiencias de los infractores que conducen vehículos de servicio particular en la ciudad de Medellín y que fueron sancionados en el año 2019. En tal sentido, para el desarrollo de esta investigación se parte de la conjetura inicial que las personas conocen los factores, pero desconocen los efectos que inciden en el no pago de las infracciones de tránsito por el contraventor de vehículos particulares en la ciudad de Medellín en el año 2019.

De igual modo, la Secretaría de Movilidad de Medellín, ha realizado varias acciones como amnistías y descuentos en los valores de las multas, de los intereses moratorios de las infracciones y de los acuerdos de pago incumplidos, éstos no generan para la mayor parte de los infractores un interés de pago, por lo que identificar en el desarrollo de esta investigación la percepción que tienen los conductores infractores sobre los efectos y las consecuencias jurídicas en las que puede verse inmerso el actor vial ante la abstención de esta obligación, le permitirá a la Secretaría de Movilidad de Medellín generar estrategias y políticas para mitigar dicho fenómeno, disminuir los gastos que requiere llevar a cabo la recuperación de cartera, evitar el desgaste administrativo frente a los procesos y posteriormente, tener un impacto en los ingresos destinados para la seguridad y el desarrollo vial de la ciudad.

El presente trabajo de grado es oportuno y pertinente, toda vez que pretende acercarse a la perspectiva, conocimiento y razonamiento que tienen los infractores que han sido sancionados por incumplir las normas de tránsito, frente a los factores y los efectos jurídicos que intervienen ante el no pago de las infracciones de tránsito que le han sido impuestas, lo que permitirá obtener un panorama general de este fenómeno social de estudio, y con ello, generar recomendaciones que le permitan al contraventor obtener un conocimiento de la normatividad vigente en temas de tránsito, y evitar así, la instancia de cobros jurídicos.

En este mismo sentido, resulta importante llevar a cabo recomendaciones para la Secretaría de Movilidad de Medellín, toda vez, que el recaudo de las infracciones de tránsito ingresa al Plan Financiero del municipio de Medellín, como ingreso no tributario, lo que le permite destinar dichos recursos para el desarrollo vial de la ciudad, por lo tanto, a menor recaudo por este concepto, menor inversión e impacto en las labores encaminadas al mejoramiento de la maya vial y la movilidad de los ciudadanos, tal como lo establece el artículo 160 del Código Nacional de Tránsito.

Ahora bien, para dar respuesta a la pregunta de investigación, se plantea el siguiente objetivo general: Identificar los factores y los efectos jurídicos que inciden en el no pago de las infracciones de tránsito por el contraventor de vehículos particulares en la ciudad de Medellín en el año 2019. Y, para el despliegue de este objetivo, se expresan las siguientes acciones específicas: que a su vez sustentan el desarrollo capitular del presente informe de investigación:

- Analizar la normatividad relacionada con el proceso contravencional contemplada en la Ley 769 de 2002.
- Delimitar las cifras de infracciones de tránsito que no fueron pagadas por los contraventores de vehículos particulares en la ciudad de Medellín en el año 2019.
- Caracterizar los factores relacionados con el no pago de las infracciones de tránsito en la ciudad de Medellín por parte de los contraventores de vehículos particulares en el año 2019.
- Definir los efectos jurídicos que se generan por el no pago de las infracciones de tránsito, por parte de los contraventores de vehículos particulares de la ciudad de Medellín en el año 2019.

Con el despliegue del objetivo general y las consecuentes acciones específicas, se establece un enfoque de investigación cualitativo, entendido como todas las acciones requeridas para comprender un fenómeno social que se desarrolla a partir de las dinámicas sociales.

La comprensión de la realidad como resultado de un proceso histórico de construcción, a partir de la lógica de los diversos actores sociales, colocando énfasis en la valoración de lo subjetivo y lo vivencial y en la interacción entre los sujetos de la investigación (Galeano, 2007, p.11).

Así, el enfoque cualitativo busca acceder a todas las acciones requeridas para comprender un fenómeno social que se desarrolla a partir de las dinámicas sociales y humanas y, para dar respuesta a la pregunta de investigación y desplegar los objetivos específicos se implementaron la revisión documental y la entrevista semiestructurada para acercarse a los actores, acceder a la información y analizar la misma. En tal sentido, se busca reconocer en los infractores a las normas de tránsito, esos sentidos, actitudes y significados que se construyen en torno a las percepciones, es decir, tradiciones, responsabilidades, creencias, ideas creadas, cultura, experiencias y características comportamentales que se institucionalizan y generan una serie de comportamientos en la sociedad, siendo estos, un insumo para determinar los factores y los efectos jurídicos que trae consigo el no pago de las sanciones impuestas al infractor.

Ahora bien, el alcance del ejercicio investigativo es de tipo descriptivo, que de acuerdo con Fernández (2007).

consiste en la determinación de las características de un evento de estudio. Su objetivo es describir, es decir, identificar, clasificar o caracterizar un evento. [...] El enfoque descriptivo está dirigido a lograr la descripción y caracterización del evento de estudio dentro de un contexto particular. Se efectúa cuando tal descripción y caracterización no existen, son insuficientes u obsoletas (p. 226).

Así, a través de esta investigación se pretende realizar un razonamiento interpretativo del componente normativo en temas de tránsito, y de allí, obtener un mejor entendimiento sobre las dinámicas actuales que inciden sobre el no pago de las sanciones impuestas a los conductores de vehículos particulares en la ciudad de Medellín. Así pues, a partir de los resultados de esta investigación se proponen recomendaciones que le permitan al contraventor obtener un conocimiento de la normatividad vigente en temas de tránsito, y evitar así, la instancia de cobros jurídicos. Por otra parte, disminuir los gastos que requiere llevar a cabo la recuperación de cartera por parte de la Secretaría de Movilidad de Medellín, y con ello, evitar el desgaste administrativo que conlleva este proceso.

El método que sigue esta investigación es el fenomenológico que, conduce a la descripción e interpretación de la esencia de las experiencias vividas, reconoce el significado y la importancia



según la experiencia recogida. Este método constituye procesos rigurosos y coherentes de las dimensiones éticas de la experiencia cotidiana, difícilmente accesibles por otros métodos usuales de investigación. Se centra en los principios de la fenomenología y sus fases: etapa previa o clarificación de presupuestos, recoger la experiencia vivida, reflexionar acerca de la experiencia vivida o etapa estructural y, finalmente, escribir-reflexionar acerca de la experiencia vivida evidenciada en fisonomía individual y grupal o llamada también texto fenomenológico (Sandoval, 2002).

Así, para dar respuesta a la pregunta de investigación y desplegar los objetivos específicos se implementaron algunas técnicas para acercarse a los actores y acceder a la información, tales como la revisión documental y la entrevista semiestructurada.

La entrevista semiestructurada se entiende como un ejercicio que se basa en preguntas sobre la temática en cuestión, pero sin limitar un grupo de preguntas específicas. Es una técnica que busca, que quien es entrevistado, sea el actor principal, a partir de su propia historia (Galeano, 2004). Como segundo, se requiere el uso de la técnica de revisión documental; esta técnica se establece como un proceso de recolección y análisis de información pertinente para la realización de la investigación, toda vez que se considera que “los documentos son una fuente bastante fidedigna y práctica para revelar los intereses y las perspectivas de comprensión de la realidad” (Sandoval, 2002, p. 38).

La entrevista semiestructurada se llevó a cabo a una población demográfica sectorizada, debido a que la investigación se centra en los conductores de vehículos particulares que han infringido las normas de tránsito en la ciudad de Medellín en el año 2019; adicional a ello, que no han pagado las sanciones que le fueron impuestas ante la comisión de estas infracciones. Para tales efectos, se realizó la entrevista a 43 contraventores, ejercicio que previamente tuvo un proceso de validación con las primeras cinco entrevistas, revisando aspectos como: si las preguntas eran adecuadas, si abordaban todo el tema en cuestión, si el tiempo de duración de la entrevista era extenso o no y si éstas no eran ofensivas para los entrevistados. Las entrevistas se realizan hasta llegar al nivel de saturación, es decir, hasta que la nueva entrevista realizada no aporte o incorpore elementos o testimonios diferenciadores a la investigación y que las ideas obtenidas permitan

realizar un análisis relevante del fenómeno estudiado en la presente investigación. Las preguntas realizadas fueron las siguientes:

¿Ha tenido empleo en los últimos 2 (dos) años?

¿Tiene infracciones de tránsito que no haya pagado a la fecha y se hayan producido por conducir vehículos particulares (vehículo o moto) en la ciudad de Medellín durante el año 2019?

¿Qué tipo de infracción(es) de tránsito ha tenido que no ha pagado a la fecha?

¿Cuáles son las causas por las cuales usted no ha pagado dicha(s) infracción(es)?

¿Explique si los descuentos, acuerdos y formas de pago de las infracciones de tránsito que ofrece los organismos de tránsito se ajusta o no a sus posibilidades económicas de pago?

¿De qué manera se ha visto perjudicado por el no pago de las infracciones de tránsito a nivel: laboral, familiar, económico, profesional y social?

¿Describa qué consecuencias jurídicas conoce usted que conlleva el no pago de las infracciones de tránsito?

¿Qué consecuencia jurídica le trajo a usted el no pago de la(s) infracción(es) de tránsito?

¿Qué experiencia o reflexión le ha dejado el no pago de las infracciones de tránsito?

En cuanto a la revisión documental Latorre et al. (2003) la definen como “el proceso dinámico que consiste esencialmente en la recolección, clasificación, recuperación y distribución de la información” (p. 58). Por su parte, Hernández (2010), afirma que la revisión documental “consiste en detectar, consultar y obtener la bibliografía y otros materiales útiles para los propósitos del estudio, de los cuales se extrae y recopila información relevante y necesaria para el problema de investigación” (2010, p. 24).

Las fuentes de información de la revisión documental son:

Las primarias que son aquellas que el investigador recoge directamente a través de un contacto inmediato con su objeto de análisis y las secundarias, que son aquellas que el investigador recoge a partir de investigaciones ya hechas por otros investigadores con propósitos diferentes. La información secundaria existe antes de que el investigador plantee su hipótesis, y por lo general, nunca se entra en contacto directo con el objeto de estudio (Moreno, 1999).

La revisión documental se llevó a cabo de la base de datos digital aportada por la Secretaría de Movilidad de Medellín el día 15 de julio de 2020, la cual se obtuvo a través de derecho de petición radicado ante dicha secretaría, ésta contiene la relación total de conductores de vehículos de servicio público y particular que fueron sancionados por infracciones a las normas de tránsito en la ciudad de Medellín durante el año 2019 por dicho organismo.

Como plan para el análisis de la información se llevó a cabo el ejercicio de la triangulación de datos, toda vez que se utiliza las entrevistas semiestructuradas, la fuente documental, y la normatividad vigente referida al proceso contravencional, como herramientas para contrastar la información obtenida.

En un primer nivel de análisis, es la base de datos de la Secretaría de Movilidad de Medellín allegada el día 15 de julio de 2020, en la cual, se hace un proceso de filtro de la información que permite extraer los datos de las infracciones que no fueron pagadas en el año 2019, y de estas, cuales fueron realizadas en vehículos particulares (motocicleta – automóvil), valor individual y total dejado de percibir por parte del organismo de tránsito, así mismo, información sobre el tipo de infracciones más recurrentes.

Un segundo nivel de análisis se hace a través del proceso de transcripción de las entrevistas obtenidas las cuales fueron realizadas a conductores de vehículos particulares que infringieron las normas de tránsito y se les generó informe de tránsito (comparendo o fotodetección) en año 2019, seguidamente con las respuestas obtenidas se agruparon en tres categorías: la primera en datos demográficos (rango de edad, estrato socioeconómico y sexo), una segunda, relacionada con factores generadores del no pago, clasificados en: económico, socio-cultural y normativo, y, por último, una tercera categoría direccionada a definir los efectos jurídicos identificados con ayuda de la normatividad vigente en el tema.

De igual modo, el rastreo de las disposiciones jurídicas que en materia del proceso contravencional existen actualmente en Colombia y en la ciudad de Medellín, permitió articular la norma con la información obtenida en las entrevistas y la base de datos entregada por el organismo de tránsito.

Los resultados y su respectivo análisis se presentan de manera descriptiva a partir de los objetivos planteados, esto permite desarrollar por momentos la investigación, analizar los datos suministrados, interpretarlos y posteriormente dar lugar a la narrativa como insumo principal para desarrollar la investigación.

Ahora bien, como consideraciones éticas se le ha puesto en conocimiento a cada uno de los entrevistados que la información suministrada es para fines estrictamente académicos y se destinarán de manera específica para la presente investigación, la cual, será tratada conforme la Ley 1581 de 2012 de protección de datos, por lo que se garantizará los derechos de confidencialidad y anonimato. Al respecto, se diseñó un formato de consentimiento informado el cual fue firmado por el entrevistado (ver anexo 1).

En este sentido, se especifican desde las consideraciones éticas los siguientes aspectos que se tienen en cuenta ante la herramienta utilizada:

**Consentimiento informado:** los participantes en el proceso de investigación deben ser consultados y lograr acuerdos con el investigador sobre la utilización de técnicas de registro no intrusivas (notas de campo) e intrusivas (grabadora, videograbadora, cámara fotográfica). Igualmente tienen derecho a conocer que información va a ser registrada, con qué propósitos, si va a ser compartida con otros investigadores y a qué público va a llegar.

**Confidencialidad y anonimato:** con el fin de salvaguardar los derechos de los informantes, y la integridad del investigador es necesario en el proceso de registro de la información utilizar seudónimos, proteger la información de aquellos datos (nombres, lugares, fechas) que permitan la identificación del informante o de personas a las que él se refiere y utilizar códigos que permitan los cruces y análisis de la información.

**La integralidad del proceso investigativo:** hallazgos y resultados brindados por los participantes. Rigurosidad con los datos, verificabilidad y veracidad de la información y con la credibilidad de los hallazgos

**Responsabilidad hacia los participantes:** salvaguardar la integridad física, social y psicológica de los participantes. Proteger sus derechos, intereses, sentimientos y privacidad. La información le pertenece al otro y es éste quien tiene todo el derecho de establecer los umbrales y condiciones de su entrega.

Los principios anteriormente mencionados permiten consolidar las bases éticas y propiciar las reflexiones rigurosas necesarias para garantizar un trabajo comprometido y profesional, atendiendo al llamado en el que

compete al investigador social y educativo, en sus relaciones con la sociedad, una alta responsabilidad con el futuro de la humanidad, con el bienestar del ser humano incluyendo el bienestar de las futuras generaciones, con el avance de la ciencia y con la divulgación de la cultura tanto en la comunidad académica como en los sectores amplios de la población (Galeano, 2002, p. 9).

El presente informe de investigación se desarrolló a partir de cuatro capítulos: en el primero se presenta un análisis jurídico del proceso contravencional establecido en la Ley 769 de 2002. El segundo capítulo presenta las cifras de infracciones de tránsito que no fueron pagadas por los contraventores de vehículos en la ciudad de Medellín durante el año 2019. Un tercer capítulo que permite caracterizar los factores relacionados con el no pago de las infracciones de tránsito y un cuarto capítulo que permite definir los efectos jurídicos que se generan por el no pago de las infracciones de tránsito. Y finalmente, se presentan las conclusiones debido al despliegue de los objetivos específicos.

## CAPÍTULO 1

### **Análisis jurídico del proceso contravencional establecido en la Ley 769 de 2002**

Ante los cambios demográficos que ha tenido Colombia durante los últimos 50 años, el incremento de la infraestructura vial, el aumento del parque automotor, la necesidad de mejorar las condiciones de movilidad, contrarrestar los índices de accidentalidad y agrupar un sinnúmero de normas en temas de tránsito, en noviembre del año 2002, se dio a conocer el Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002), una normativa que organiza y regula el proceso contravencional en el territorio nacional, y ha sido modificada en varios de sus apartados, por la Ley 1383 de 2010, la Resolución 3027 de 2010 y el Decreto 019 de 2012.

El sustento constitucional para la creación de este compendio de normas en materia de tránsito, se fundamentó en el artículo 24 de la CPC (1991), que establece la libertad de locomoción como derecho fundamental no absoluto, debido a que es transversal a otras garantías, como son: la educación, la salud y el trabajo, derechos que pueden ser limitados por el legislador en aras de preservar el bien común, el orden público nacional y la seguridad de quienes transitan por las vías de una manera digna y segura, sin que se pase por alto y eluda los derechos constitucionales y principios de cada ciudadano.

Es así, como el Código Nacional de Tránsito establece quienes son las autoridades de tránsito a nivel nacional, departamental, municipal o distrital, por lo que le profiere responsabilidad al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito para “definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito” (Ley 769, 2012, art.1), y por consiguiente, le confiere a los entes territoriales (organismos de tránsito), la competencia para imponer infracciones por violación a las normas allí descritas, con el fin de minimizar las conductas riesgosas que llegasen a ser realizadas por actores viales, poniendo en riesgo su integridad física y/o la de los demás.

De lo anterior, la precitada ley establece en su artículo 135 que el Ministerio de Transporte es el encargado para determinar las características técnicas que debe tener el comparendo único

nacional, y para ello, expidió la Resolución 17777 del 9 de noviembre 2002, con la cual se adoptó dicho formulario. En ese sentido, resulta importante definir el comparendo como esa orden formal para que el contraventor comparezca ante la autoridad competente, allí tiene la posibilidad en primer lugar, de aceptar la infracción, y con ello, acceder a los descuentos establecidos en el artículo 118 del Decreto Ley 2106 de 2019, que modificó el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito; como segunda opción, el infractor podrá rechazar la infracción durante los 5 días siguientes a su imposición, que consiste en solicitar audiencia ante el organismo de tránsito, donde podrá oponerse a los hechos que se le imputan y acceder al derecho de defensa como garantía ante dicha actuación administrativa, en la cual se fallará en audiencia pública y por estrados; y como tercera opción, tiene la alternativa de no presentarse ante la autoridad de tránsito para aceptar o no la infracción y no realizar su respectivo pago (Ley 769, 2002, art 136).

Existe otro medio que permite imponer infracciones a las normas de tránsito, y es a través de los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT), catalogados como un conjunto de soluciones tecnológicas que permiten mejorar y controlar la seguridad vial en el territorio colombiano y que se encuentran regulados en el Decreto 2060 de 2015. Ya antes, el párrafo segundo del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, había establecido que es posible la regulación a las normas de tránsito a través de ayudas tecnológicas como dispositivos fijos o móviles, que darán lugar a la imposición de fotodetecciones, que permiten identificar infracciones como: exceso de velocidad, no acatar el pico y placa, pasarse el semáforo en rojo y no respetar el paso peatonal, entre otras. Solo a partir del año 2010, con la ratificación del uso de estos medios a través de la Ley 1383 de 2010, se les confirió potestad a los alcaldes de cada municipalidad para realizar las contrataciones necesarias e iniciar la implementación de estos medios electrónicos en vías nacionales, departamentales y municipales.

Una vez surtido el comparendo o la fotodetección ante la comisión de una infracción de tránsito, se da inicio al proceso contravencional, el cual, culmina con la imposición de la sanción o absolución de ésta, se falla en audiencia pública y se notifica en estrados como lo establece el artículo 118 del Decreto Ley 2106 de 2019, que modificó el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito. Para el caso en que el contraventor sea sancionado ante la inobservancia y no acatamiento a las normas de tránsito, el legislador estableció en el artículo 20 de la Ley 1383 de

2010, que modificó el artículo 122 del Código Nacional, los siguientes tipos de sanciones aplicables: “amonestación, multa, suspensión de la licencia de conducción, suspensión o cancelación del permiso o registro, inmovilización del vehículo, retención preventiva del vehículo y cancelación definitiva de la licencia de conducción” (Ley 769, 2002, art. 122), siendo de tipo pecuniario la multa; la cual encuentra su desarrollo normativo en el artículo 131 modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, en el cual, despliega y codifica las sanciones por infracciones a las normas de Tránsito.

Ante la imposición de la sanción tipo multa por parte del organismo de tránsito al contraventor y el no pago de ésta, los organismos de tránsito tienen la potestad de hacer efectivo el cobro a través de la jurisdicción coactiva, como lo instituye el artículo 140 y 164 de la Ley 769 de 2002, donde se establecen las facultades que tienen las autoridades para que se adopten las medidas necesarias para el recaudo efectivo de la obligación y las facilidades que tienen los usuarios para acceder a realizar los pagos desde cualquier lugar del país.

Es así como en cumplimiento de lo antes señalado por la Ley 769 de 2002 y en concordancia con los artículos 2 y 5 de la Ley 1066 de 2006, la Alcaldía de Medellín adoptó el Reglamento Interno del Recaudo de Cartera mediante el Decreto 2268 del 30 de diciembre de 2014, donde le otorgó, la competencia a la Secretaría de Movilidad de Medellín para el cobro y recaudo de las multas por la comisión de infracción a las normas de tránsito, que incluye mecanismos de cobro para recuperación de cartera como son la celebración de acuerdos de pago, amnistías, descuentos, cobro coactivos, medidas cautelares, entre otros.



## CAPÍTULO 2

### **Cifras de infracciones de tránsito que no fueron pagadas por el contraventor de vehículos particulares en la ciudad de Medellín en el año 2019**

Según la base de datos entregada por la Secretaría de Movilidad de Medellín, a través de derecho de petición allegado el día 15 de julio de 2020, durante el año 2019 se produjeron 177.202 infracciones a las normas de tránsito en la ciudad de Medellín, las cuales fueron realizadas por conductores de vehículos particulares y de servicio público, impuestas a través de fotodetecciones (dispositivos electrónicos móviles y fijos) y comparendos. De dichas sanciones, 29.292 fueron pagadas por el contraventor, y las restantes, 147.910 no fueron pagadas al momento de entrega de la información por parte del organismo de tránsito. (Secretaría de Movilidad de Medellín, 2020)

De las 29.292 infracciones que fueron pagadas, 22.199 corresponden a vehículos particulares y 7.153 a servicio público; de otra parte, de las 147.910 infracciones no pagadas, 139.076 fueron cometidas por conductores de vehículos particulares y 8.834 por conductores de vehículos de servicio público.

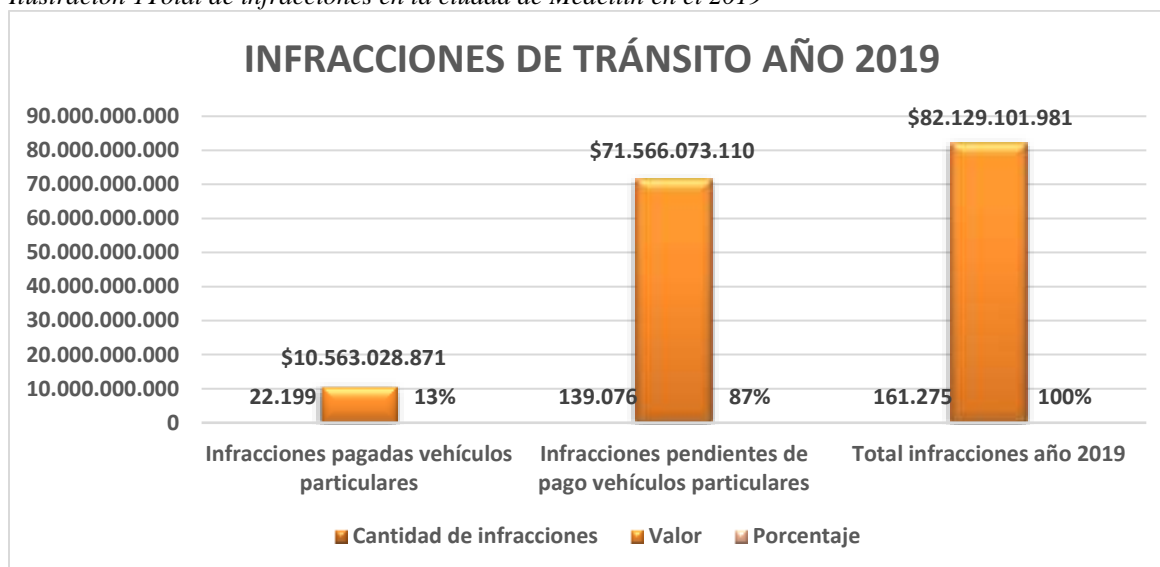
Como consecuencia del no pago de las infracciones a las normas de tránsito, la Secretaría de Movilidad de Medellín dejó de percibir en el año 2019, la suma de \$71.566.073.110, ante la omisión de pago por parte de los 139.075 conductores de vehículos de servicio particular, es decir un 87% de la totalidad de recursos causados para este organismo de tránsito durante dicha anualidad.

*Tabla 1 Infracciones de tránsito generadas año 2019*

<b>Descripción</b>	<b>Cantidad de infracciones</b>	<b>Valor</b>	<b>Porcentaje</b>
Infracciones pagadas vehículos particulares	22.199	\$10.563.028.871	13%
Infracciones pendientes de pago vehículos particulares	139.076	\$71.566.073.110	87%
<b>Total, año 2019</b>	<b>161.275</b>	<b>\$82.129.101.981</b>	<b>100%</b>

*Fuente: Elaboración propia con información suministrada por la Secretaría de Movilidad de Medellín*

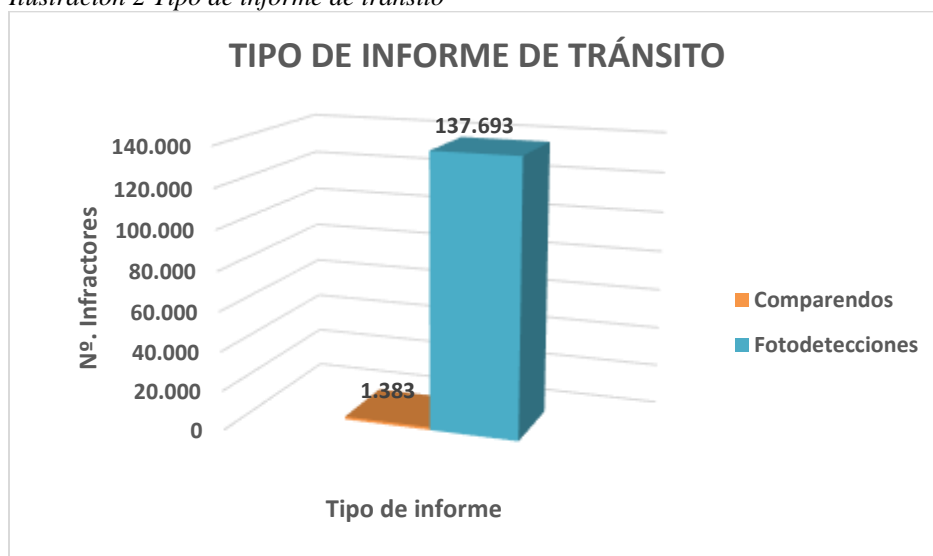
Ilustración 1 Total de infracciones en la ciudad de Medellín en el 2019



Fuente: Elaboración propia con información suministrada por la Secretaría de Movilidad de Medellín

Del total de infracciones impuestas en el año 2019 en la ciudad de Medellín (161.275), un 87% de estas no fueron pagadas (139.076), lo que evidencia que hubo un alto porcentaje de contraventores que no atendieron el llamado de pago, lo que genera para la Secretaría de Movilidad de Medellín una pérdida de importantes recursos públicos que no ingresaron en el año 2019 al Plan Financiero del Municipio de Medellín y que dejaron de ser invertidos en planes de tránsito y mejoramiento de la seguridad vial para la ciudad, tal como lo regula el artículo 160 del Código Nacional de Tránsito.

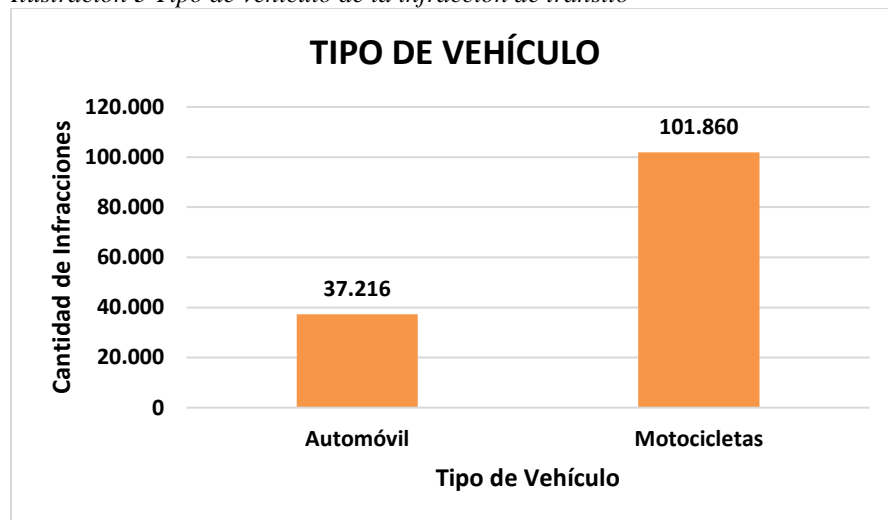
Ilustración 2 Tipo de informe de tránsito



Fuente: Elaboración propia con información suministrada por la Secretaría de Movilidad de Medellín

De igual modo, en la base de datos aportada por la Secretaría de Movilidad de Medellín, se logra identificar que, en el año 2019, no fueron pagadas 137.693 infracciones generadas a través de medios electrónicos (fotodetección) y 1.383 a través de comparendos, de lo que se puede colegir que el 99% de las contravenciones realizadas en la ciudad de Medellín se identificaron a través de dispositivos fijos y móviles como cámaras y equipos electrónicos de lectura.

*Ilustración 3 Tipo de vehículo de la infracción de tránsito*

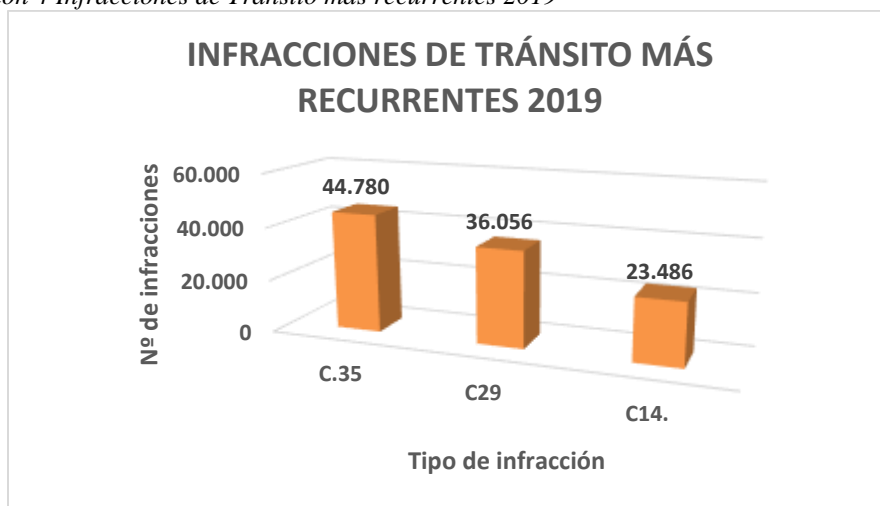


*Fuente: Elaboración propia con información suministrada por la Secretaría de Movilidad de Medellín*

Referente al tipo de vehículo de servicio particular en el cual se impusieron mayor número de infracciones a las normas de tránsito en el año 2019 en la ciudad de Medellín, se logra evidenciar que 37.216 contravenciones fueron impuestas a conductores de automóviles y 101.860 fueron impuestas a personas que se movilizaban en motocicleta. Dicha información contrasta y guarda relación con las cifras de accidentalidad que reporta la Agencia Nacional de Seguridad Vial, donde se establece que el actor vial con mayor afectación en accidentes de tránsito (lesiones y muerte) es el motociclista, siendo Antioquia el departamento con mayor número de fallecidos en lo corrido del año 2021 con respecto al año 2019.

Igualmente, de la base de datos citada se logra colegir que las infracciones a las normas de tránsito más recurrentes entre los infractores que no realizaron el pago de las sanciones son las siguientes:

Ilustración 4 Infracciones de Tránsito más recurrentes 2019



Fuente: Elaboración propia con información suministrada por la Secretaría de Movilidad de Medellín

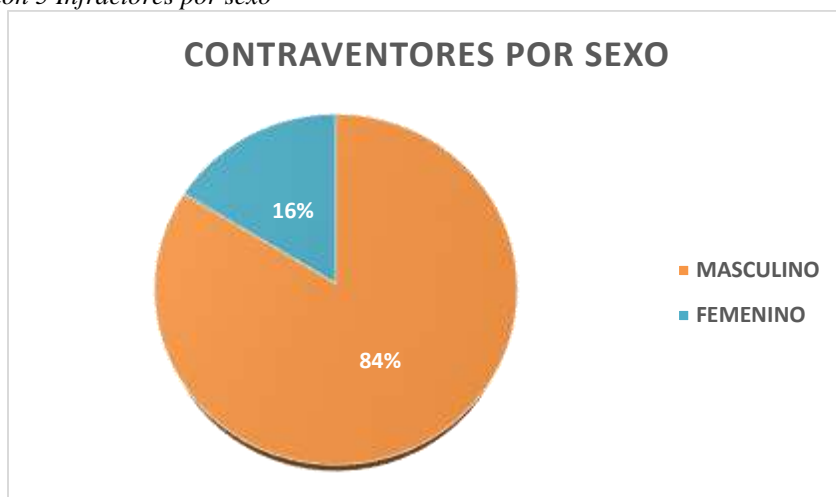
Tabla 2 Infracciones más recurrentes en los conductores de vehículo particular

CÓDIGO INFRACCIÓN	INFRACCIÓN	CANTIDAD DE INFRACCIONES
C.35	No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado	44.780
C29	Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida	36.056
C14.	Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado, es la más recurrente entre los infractores	23.486

Fuente: Elaboración propia con información suministrada por la Secretaría de Movilidad de Medellín

En la información suministrada por la Secretaría de Movilidad de Medellín, no se logra establecer identidad de los contraventores, ni aspectos demográficos como sexo, estrato socioeconómico o edad, por lo tanto, de los 139.076 conductores de vehículos particulares a los que se les impuso informe de tránsito (fotodetección o comparendo), en la ciudad de Medellín durante el año 2019, se entrevistaron 43 de ellos, lo que permitió obtener a través de dicha herramienta las siguientes cifras:

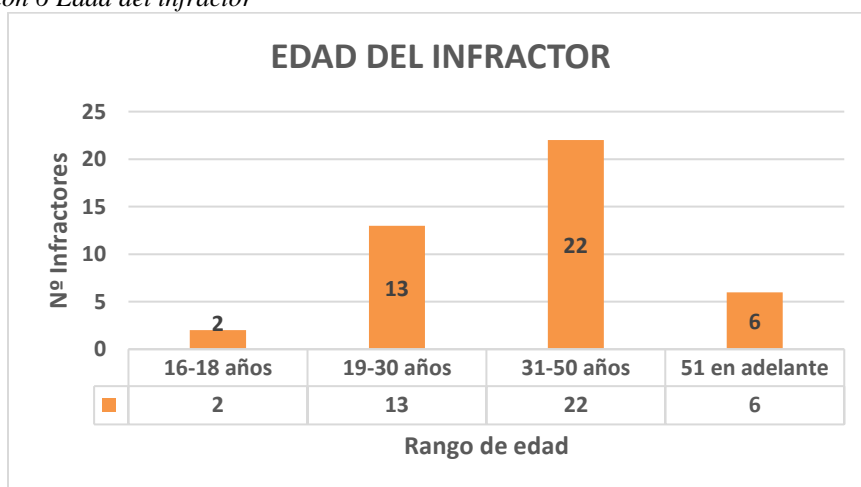
Ilustración 5 Infractores por sexo



Fuente: Elaboración propia a partir de datos tomados de las entrevistas realizadas a contraventores

De las 43 entrevistas realizadas se logra visualizar que 36 contraventores corresponden al sexo masculino, es decir, el 84%, y 7 contraventores corresponden al sexo femenino (16%).

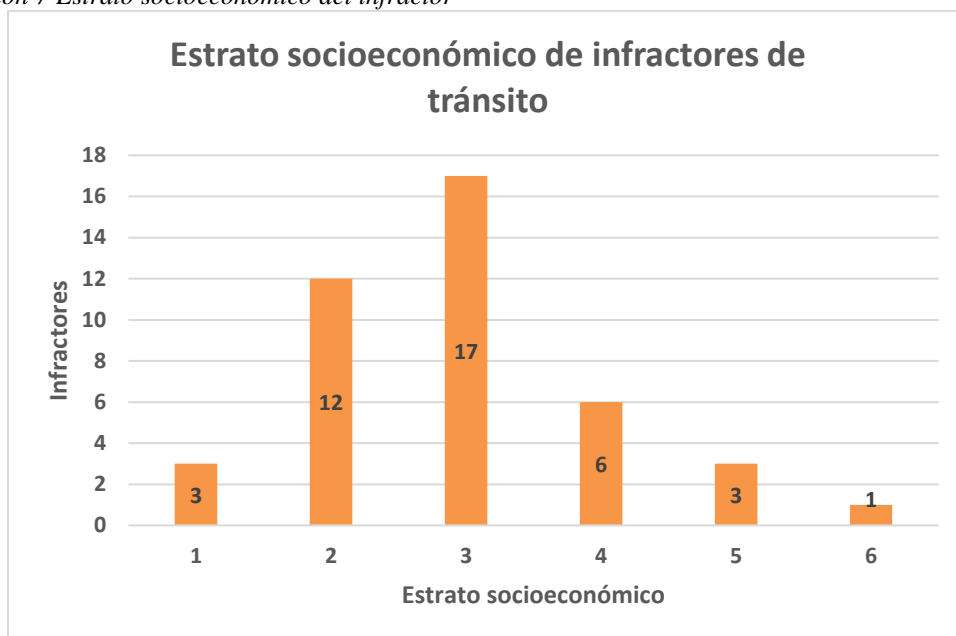
Ilustración 6 Edad del infractor



Fuente: Elaboración propia a partir de datos tomados de las entrevistas realizadas a contraventores

De las entrevistas realizadas se logra visualizar que el rango de edad en el que más infractores a las normas de tránsito se generan, oscila entre los 30 y los 50 años, obteniendo un segundo lugar de los 19 a los 30 años.

Ilustración 7 Estrato socioeconómico del infractor



Fuente: Elaboración propia a partir de datos tomados de las entrevistas realizadas a contraventores

Sobre el estrato socioeconómico de los entrevistados se logra analizar que predomina el estrato 3 seguido del estrato 2 y posteriormente el estrato 4.

Durante el año 2020, el número de multas impuestas por infracciones de tránsito registradas en la plataforma del SIMIT, no representan una muestra significativa de estudio, toda vez, que factores como la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19 decretada por el Gobierno Nacional mediante el Decreto 457 de 2020, el aislamiento obligatorio entre el 25 de marzo y el 31 de agosto de 2020, sumado a que la Secretaría de Movilidad de Medellín interrumpió la medida de pico y placa, redujeron el tránsito vehicular en la ciudad y por consiguiente, el número de sanciones aplicadas durante dicho periodo. Por lo tanto, dicha anualidad es estadísticamente poco representativa frente a las infracciones de tránsito no pagadas en la Secretaría de Movilidad de Medellín.

Con el análisis de las cifras antes relacionadas, se logra establecer que en la ciudad de Medellín un mayor número de los informes de tránsito impuestos -comparendos o fotodetecciones- no son pagados por el contraventor, por lo que resulta relevante conocer que factores influyen ante

la abstención del pago y el conocimiento que se tiene por parte de este actor vial frente a los efectos jurídicos que se desprenden de la inobservancia del pago.

### CAPÍTULO 3

#### **Factores que intervienen en el no pago de las infracciones de tránsito por el contraventor de vehículos particulares en la ciudad de Medellín en el año 2019.**

El derecho contravencional aplicado en el Estado colombiano, está enfocado en imponer normas de conducta y regular la circulación por el territorio nacional, para ello, establece que la responsabilidad de los ciudadanos en el cumplimiento de las normatividades que en materia de tránsito existen, son ineludibles para el funcionamiento de la movilidad, y por consiguiente, los organismos de tránsito son los llamados a implementar programas y acciones que garanticen las regulaciones en materia contravencional.

En este contexto en el que la normatividad de tránsito es prioridad jurídica del Estado colombiano, se adopta un compendio de normas exclusivas para el tema contravencional, con el fin de mejorar la movilidad de los actores viales y reducir los riesgos en la vía, sin embargo, resulta paradójico el propósito de la normativa ante la realidad social que vive actualmente el país, por un lado, la Agencia Nacional de Seguridad Vial presenta cifras de los índices de accidentalidad por año, y evidencia que los siniestros viales son la segunda causa de muerte en Colombia, por otro lado, las infracciones a las normas de tránsito van en aumento desde el año 2010, con la implementación de los medios electrónicos. (SIMIT, 2019)

Otro aspecto consecuente con lo anterior, y relevante para el informe de investigación, tiene que ver con el no pago de las sanciones impuestas por la comisión de infracciones; si bien el Código Nacional de Tránsito tiene establecido el procedimiento para el pago de las multas y los consecuentes efectos jurídicos, existe una abstención del pago de las infracciones, es el caso de la ciudad de Medellín, en el año 2019, de 139.076 infracciones que se impusieron a conductores de vehículos particulares, solo 1.383 fueron pagadas (13%), lo que generó que la Secretaría de Movilidad dejara de percibir durante dicha anualidad, la suma de \$71.566.073.110, es decir el 87% de la totalidad de recursos causados, los cuales serían destinados para el mejoramiento de las condiciones de la infraestructura vial de la ciudad.



Es así, como resulta fundamental identificar que factores intervienen o dan lugar para que el contraventor no realice el pago efectivo de la infracción impuesta, y para ello, se realizaron 43 entrevistas a conductores de vehículos particulares de la ciudad de Medellín, que infringieron las normas de tránsito durante el año 2019 y no accedieron a las formas de pago establecidas en el Código Nacional de Tránsito, adoptadas por la Secretaría de Movilidad de Medellín.

Los factores identificados se han agrupado en tres categorías, a saber:

- (1) Factores económicos, los cuales se definen desde la disposición del dinero, los bienes y servicios frente a las obligaciones.
- (2) Factores socioculturales, que pueden ser expresados en relación con valores, creencias, actitudes, percepciones, estilos de vida y costumbres asociados al no pago de las infracciones
- (3) Factores normativos, los cuales se establecen como los comportamientos que se adquieren ante un determinado sistema de normas.

Ahora bien, sin el ánimo de expresar cantidades o porcentajes de las respuestas, se presentan a continuación, las razones u opiniones de los infractores que tuvieron mayor repetición al momento de dar respuesta a las preguntas realizadas. Por último, cabe decir, que las respuestas se articulan para el análisis con los antecedentes y la normatividad presentada, con el fin de generar una comprensión más amplia del problema que se trata.

### **Factor económico:**

De las 43 entrevistas realizadas a conductores de vehículos particulares que fueron sancionados en el año 2019 en la ciudad de Medellín, se logra establecer que 19 de ellos manifestaron que no realizaron el pago oportuno de las multas impuestas debido a situaciones de índole económicas, como son:

**Infracciones de alto valor pecuniario:** Los entrevistados manifestaron que los valores estipulados para las multas son establecidos en salarios mínimos diarios legales vigentes, y debido a ello, argumentan el no pago de las mismas. Esta particularidad coincide con el nivel de renta per

cápita en Colombia, que es cerca de 5.330 dólares anuales, según datos del Banco Mundial, por lo que representa, un colombiano recibe en promedio entre 1 y 1,5 salarios mínimos legales vigentes, con lo que de atender todas sus necesidades de la canasta familiar y por ende la escasa disponibilidad de dinero, le dificulta realizar el pago de las obligaciones por concepto de multas de tránsito.

**Intereses que exceden y duplican el valor de la multa:** Los contraventores argumentan que no se acogen a los descuentos por pronto pago debido al valor de este, y ello repercute en el hecho que con el paso del tiempo se cobran intereses moratorios que aumentan el saldo de la deuda que se hace menos probable de pago.

**Cuotas poco asequibles para realizar acuerdos de pago sobre deudas por una o varias infracciones:** Otro de los argumentos que se esgrime alrededor del no pago de las multas de tránsito, está relacionado con los procesos de acuerdos de pago, en este sentido, los infractores que respondieron la entrevista manifestaron que las cuotas iniciales que se deben dar para acceder al acuerdo de pago son de alto valor pecuniario, así mismo, en algunos casos el organismo de tránsito tiene como requisito la adquisición de un seguro o póliza que cubra la eventualidad de un impago aumentando el costo de la deuda. Adicionalmente el contraventor debe recurrir a la consecución de un codeudor que esté dispuesto a asumir la deuda de manera solidaria.

**Descuentos otorgados con poco tiempo para acceder a ellos:** Si bien la Secretaría de Tránsito ofrece un estímulo para mejorar los índices de cartera al ofrecer un descuento del 50% o 25 %, como lo dispone el numeral 1 del artículo 136 de la Ley 769 de 2002, en este tiempo no todos los contraventores pueden acogerse al mismo, debido a que el plazo de 5 días o 20 días que ofrece el organismo de tránsito es insuficiente para reunir el dinero y pagar la multa impuesta.

**Desempleo debido a la emergencia sanitaria decretada en Colombia en el año 2020, que impide obtener recursos para pagar las multas:** Un aspecto de orden coyuntural es la recesión económica que atravesó el mundo con ocasión de la pandemia, esta circunstancia no fue ajena a la economía colombiana en la que se presentó una contracción del -6.8% (DANE,2020), y que tuvo una repercusión directa en los niveles de empleo. De acuerdo con el reporte oficial en el

año anterior (2020), fue de 15.9% y el desempleo juvenil alcanzó niveles de 23.10% este aspecto coincide con el hecho que la mayor parte de los contraventores son motociclistas que frecuentemente son personas jóvenes en trabajos informales o de baja remuneración. (La República, 2020).

**Expectativa frente amnistías por parte de los organismos de tránsito:** Este aspecto tiene que ver con el hecho de que los organismos de tránsito realizan amnistías o el gobierno nacional expide leyes que permiten descuentos en las infracciones y exoneración de los intereses, por lo que los contraventores esperan dicho momento para acogerse a los descuentos que se establecen.

En el factor económico encontramos que la cultura de pago sostenible en las áreas de multas por razón de las infracciones de tránsito es prioridad del Estado colombiano para consolidar las finanzas públicas del nivel municipal y para apoyar el desarrollo de las competencias del derecho contravencional en materia de regulaciones económicas que se aplican en el desarrollo de políticas de tránsito, movilidad colectiva y mejoramiento del factor financiero.

En cuanto al factor económico y con ocasión de esta investigación, es pertinente desarrollar estos aspectos: de un lado señalar que las secretarías de tránsito a nivel municipal y en particular en el municipio de Medellín se enfocan al recaudo de los recursos resultado del cobro formal y coactivo correspondiente a las multas en las vigencias administrativas y su destinación a los requerimientos fiscales en el municipio.

De otro lado es pertinente indicar que el factor económico está asociado a la promoción de programas de recaudo basado en la generación de la cultura de pago sostenible, para lograr que la ciudadanía participe activamente en el flujo satisfactorio de pago de multas por infracciones de tránsito en el Municipio de Medellín.

## **Factor Socio - Cultural**

Algunos de los entrevistados establecieron que no pagaron las multas debido a que las infracciones de tránsito no son una obligación tributaria establecida, sino ocasional y en la sociedad se encuentra establecida la costumbre de no pagar las infracciones, toda vez, que consideran que no se ven afectados si no se pagan o esperan un tiempo adicional para el respectivo pago.

Otro agente generador del no pago de las infracciones de tránsito, corresponde a que el contraventor no cometió la infracción (fotodetección), toda vez, que el supuesto contraventor tiene la titularidad del vehículo donde se generó la infracción, pero no la tenencia del mismo, debido a que durante varios años se tuvo como precedente realizar ventas de vehículos sin los debidos traspasos de propiedad, toda vez, que se efectuaba contrato de compraventa con presentación ante notaria. En consecuencia, hoy en día existe propietarios que desconocen la ubicación del vehículo, sin embargo, le son cargadas todas las infracciones detectadas por medios electrónicos como lo establece el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017.

El contraventor no realiza el pago de las infracciones debido a que alguna de ellas, son fotodetecciones que no fueron notificadas como lo establece el artículo 69 de la Ley 1437 de 2011, el artículo 10 de la Resolución 3095 de 2011 de la Comisión de Regulación de Comunicaciones que hace alusión a los intentos de entrega de las notificaciones, los artículos 135 y 137 de la Ley 769 de 2002 y el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, por lo tanto, recurren a la figura de la revocatoria directa de actos administrativos por la indebida notificación, como inobservancia a la garantía del debido proceso y el derecho de defensa del contraventor ante las infracciones.

Otro aspecto para resaltar ante el no pago de las infracciones o los acuerdos de pago en las oficinas destinadas por la Secretaría de Movilidad de Medellín, es la congestión que se presenta en las sedes del organismo de tránsito, lo que genera en el contraventor contar con varias horas de tiempo para hacer filas y realizar los cursos en normas de tránsito, y posteriormente acceder a los descuentos o a las diferentes formas de pago establecidas.

La página de la Secretaría de Movilidad de Medellín no permite el pago de las infracciones con descuentos por lo que hay que presentarse ante las sedes del organismo de tránsito y realizar el pago. En caso de ser fotodetección, el contraventor debe notificarse para que le emitan el respectivo descuento establecido en el Código Nacional de Tránsito.

Así mismo, el no pago de las infracciones de tránsito tiene que ver con el desconocimiento de la normatividad en temas de tránsito, toda vez, que mencionan en un primer escenario que el contraventor no recibe información actualizada por parte del organismo de tránsito referente al proceso contravencional en el cual se ve inmerso por la comisión de la infracción, la etapas y medios de prueba a los que puede acceder el sancionado. En un segundo escenario, la falta de información entregada por el organismo de tránsito sobre las posibilidades de pago que tiene el contraventor, las cuales se encuentran estipuladas en el Código Nacional de Tránsito, y en un último escenario, los entrevistados manifiestan el desconocimiento que tienen los funcionarios de la Secretaría de Movilidad de Medellín frente a los procesos de pago, toda vez, que hacen alusión a la diversidad en información suministrada frente a las multas impuestas.

En lo referente a las fotodetecciones, éstas no se pagan debido a que se considera que son ilegales, lo que ha generado controversias en los diferentes medios de comunicación en los cuales, se informa que las infracciones detectadas por medios electrónicos no se encuentran con permiso del Ministerio de Transporte, así mismo, que la fotodetección no obra como título ejecutivo por lo cual no puede ser cobrada.

Por último, existe baja confianza en el poder coercitivo del organismo de tránsito, y a ello refieren que son varias las multas impuestas por la comisión de infracciones a las cuales, por omisión del ente territorial, no se les realiza el debido proceso sancionatorio y el cobro efectivo a través de la jurisdicción coactiva.

En cuanto al factor socio-cultural y su relación con esta investigación, debe afirmarse que en el proceso de la aplicación de los instrumentos de recolección de información y en su sistematización, se han identificado componentes culturales que señalan la importancia de la

promoción de acciones de formación ciudadana en materia de pago sostenible de las multas por infracciones en el municipio de Medellín.

Ahora bien, en el contexto de esta investigación y a partir del conjunto de políticas sociales que en el municipio de Medellín se implementan para consolidar la cultura de la conservación ambiental, para la movilidad masiva en la ciudad es fundamental el desarrollo de los acuerdos ciudadanos con el Estado para mitigar las infracciones de tránsito y para intensificar la cultura de calidad social en el uso del parque automotor, basado en el cumplimiento de la normatividad y de las acciones gubernamentales articuladas al tránsito municipal en Medellín.

## **Factor Normativo**

Ante la comisión de la infracción de tránsito ésta no se paga por parte del contraventor debido a que espera la aplicación de la caducidad o la prescripción, contempladas en los artículos 162 y 159 el Código Nacional de Tránsito Terrestre respectivamente. Es así, como al no realizarse el proceso sancionatorio en el tiempo estipulado (1 año) el contraventor solicita la caducidad, y en los casos en los cuales no se lleva a cabo el inicio del cobro coactivo, lo que se genera para el contraventor es la posibilidad de solicitar a ruego le sea decretada la prescripción de la acción de cobro por parte del organismo de tránsito.

Para los efectos de esta investigación, debe afirmarse que la legislación especializada en competencias y regulaciones de tránsito se enfoca en mostrar que el área de las contravenciones en materia de infracciones reiterativas por parte de los ciudadanos es objeto del diseño de normas y su correspondiente aplicación por parte de los operadores y de los organismos de tránsito.

Luego el factor normativo aplicado a las infracciones en materia de tránsito, indican que de un lado éstas son especializadas para dar trámite satisfactorio a la circulación de las responsabilidades estatales y de otro lado para propiciar adecuadamente su cumplimiento por parte de los ciudadanos que ocupan el parque automotor en los municipios colombianos y en particular en el municipio de Medellín.

De los factores antes mencionados se logra establecer que existe un porcentaje alto (45%) de infractores que no realizan el pago de las infracciones por causas de índole económico, así mismo, se evidencia un desconocimiento por parte de los infractores frente a las normas establecidas en temas de tránsito, y en específico, lo que atañe al proceso contravencional: la imposición del comparendo, los descuentos, la sanción, formas de pago y cobro coactivo. Por lo anterior, resulta relevante obtener la percepción que poseen los infractores a las normas de tránsito que fueron encuestados, frente al conocimiento y experiencias sobre los efectos jurídicos que trae consigo el inobservar el llamado de pago que realiza el organismo de tránsito frente a la multa.

## CAPÍTULO 4

### **Efectos jurídicos producidos por el no pago de las infracciones de tránsito por el contraventor de vehículos particulares en la ciudad de Medellín en el año 2019**

Al retomar el análisis jurídico de las normas en materia contravencional que se ha planteado en el primer capítulo de este informe de investigación, se logra establecer a través de las entrevistas realizadas a los contraventores, los efectos jurídicos que trae consigo la inobservancia al llamado de pago frente a las multas impuestas, por tal motivo, se definen a continuación:

**Audiencia Pública:** existe un primer escenario donde el contraventor rechaza la comisión de la infracción, toda vez, que cuenta con 5 días después de impuesto el comparendo o de 11 días si es fotodetección, para solicitar audiencia pública, en la cual, se le escuchará en versión libre; si la autoridad de tránsito emite fallo y lo declara contravencionalmente culpable, no podrá obtener los descuentos dispuestos cuando se asume la infracción, por lo que deberá pagar el 100% del valor de la multa impuesta, no obstante, si resulta exonerado de la falta a las normas de tránsito, la multa impuesta será descargada de las bases de datos del Sistema Integrado de Información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito– SIMIT y eximido del pago de la misma.

**Imposición de sanción:** el infractor que no comparece ante el organismo de tránsito y no asume el pago de la infracción, el organismo de tránsito después de 30 días calendario de ocurrida la presunta infracción, continúa el proceso contravencional donde impondrá o exonerará al contraventor de acuerdo con el comparendo y a las pruebas que se posean dentro del expediente, por lo que fallará en audiencia pública y se notificará dicha decisión en estrados, tal como lo establece el numeral 3 del artículo 136 de la Ley 769 de 2002. En caso de ser declarado contravencionalmente culpable el conductor, se le impondrá la totalidad del valor de la multa, el cual se encuentra estipulado en salarios mínimos diarios legales vigentes.

**Cobro coactivo:** al no ser pagada la infracción impuesta, el organismo de tránsito emite la resolución por la cual le impone la sanción al contraventor, para lo cual, el organismo de tránsito cuenta con el término de un año, este acto administrativo sirve como fundamento para el organismo



de tránsito realizar el mandamiento de pago e iniciar el proceso de cobro coactivo, el cual, debe realizarse durante los 3 años a partir de la comisión de la infracción, para ello, realiza una búsqueda de bienes a nombre del sancionado y hace los respectivos procesos de notificación, recursos, imposición de medidas cautelares, remates y reportes en centrales de riesgos. El cobro coactivo es un procedimiento por el cual los organismos de tránsito deben hacer efectivo el pago de las multas por razón de las infracciones a las normas establecidas en el Código Nacional de Tránsito, a través de la jurisdicción coactiva, como lo establece el artículo 140 de la normativa citada.

**Medidas cautelares:** es un instrumento procesal que le permite al organismo de tránsito a través de la jurisdicción coactiva asegurar el cumplimiento de la obligación adeudada ante la comisión de una infracción, como lo establece el artículo 839 del Estatuto Tributario. Siendo el embargo de vehículos, bienes inmuebles y cuentas bancarias los más recurrentes.

Los siguientes son los bienes que pueden ser objeto de medidas cautelares ante las sanciones que no han sido pagadas y se encuentran en cobro coactivo, resulta importante resaltar, que estas medidas de embargo y secuestro colocan los bienes del sancionado fuera del comercio:

- **Bienes Inmuebles:** El embargo se inscribe en la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos de la zona donde se encontró la propiedad.
- **Salarios:** Se emite una resolución de embargo, la cual, se remite al empleador con el fin de que retenga del salario del empleado el valor establecido en la ley y de acuerdo con el valor de la infracción adeudada.
- **Cuentas bancarias:** Se emite resolución de embargo por el organismo de tránsito y se remite a la entidad financiera donde el contraventor posee la cuenta.
- **Acciones:** Se expide resolución de embargo y se remite a la firma accionaria.
- **Títulos de depósito judicial:** Se emite resolución de embargo y se allega al banco Agrario para el respectivo embargo.

**Imposibilidad de realizar trámites en los organismos de tránsito:** frente a los reportes de no pago de las sanciones impuestas en las bases de datos a nivel nacional como el SIMIT y el RUNT, los contraventores no pueden realizar trámites ante los organismos de tránsito, estos son:

traspasos de vehículos, expedición de licencias, levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad, entre otros. Es así como los artículos 10 y 11 del Código Nacional de Tránsito le otorga facultades a la Federación Colombiana de Municipios para crear el Sistema Integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito – SIMIT, el cual, tiene como función garantizar la no realización de trámites cuando el contraventor posee deudas por la comisión de infracciones a las normas de tránsito.

**Intereses:** una vez se emite el fallo en audiencia pública donde se impone la sanción al contraventor, el organismo de tránsito está facultado para el cobro de intereses moratorios sobre el valor de la multa. “Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses” (Constitución Política de Colombia, 1991, art. 287), sin embargo, esta debe ir enmarcada con sujeción a la ley y a la Constitución.

**Prescripción:** en los procesos por jurisdicción coactiva ante las sanciones impuestas por violación de las normas de tránsito, les opera la figura de la prescripción de la sanción, la cual debe ser solicitada a ruego ante el organismo de tránsito una vez se cumplan 3 años contados a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a la sanción, y ésta será declarada de oficio por el ente territorial y solo se interrumpirá con la notificación del mandamiento de pago, tal como lo establece el artículo 159 de la Ley 769 de 2002.

**Caducidad:** tiene aplicación en el proceso contravencional, la cual, se configura cuando ocurren dos presupuestos: el primero es el paso del tiempo, y para ello, se hace necesario referirse al artículo 161 modificado por el artículo 11 de la Ley 1843 de 2017, en el cual se establece que la acción por violación e inobservancia a las normas de tránsito caducan al año desde la ocurrencia de los hechos que dieron origen a la imposición de la sanción, y el segundo, se configura cuando el organismo de tránsito no realiza los actos tendientes a determinar si hay lugar a la imposición de la sanción.

Las anteriores instituciones jurídico – procesales (caducidad – prescripción), se establecen como factor determinante del no pago de las infracciones de tránsito, sin embargo, también guardan relación como efecto jurídico ante el no pago, toda vez, que el contraventor se abstiene el

de realizar el pago a la espera de que el organismo de tránsito no se encuentre en el término legal para proferir la resolución de sanción que es de un (1) año, a fin de opere el fenómeno de la caducidad de la orden del comparendo, o un término superior a tres (3) años sin que se haya logrado el pago efectivo de la obligación por parte del organismo de tránsito, lo que genera como consecuencia la prescripción de la acción de cobro.

**Asunción de obligaciones por aceptación de la imputación:** existen otro escenario que establece una consecuencia jurídica, sin embargo, esta es derivada del pago de la infracción, por lo que ante la aceptación de la comisión de la infracción (aceptar la responsabilidad contravencional del hecho), trae consigo la renuncia al proceso contravencional que debe tener como fundamento el derecho al debido proceso y la defensa del conductor sancionado. Este fenómeno se le conoce como: la asunción de obligaciones por aceptación de la imputación, y consiste en que el contraventor acepta la infracción impuesta, realiza el curso de seguridad vial y el pago de la multa dentro del plazo previsto para obtener los descuentos como lo dispone el numeral 1 del artículo 136 de la Ley 769 de 2002, el cual insta a: pago del 50% dentro de los 5 días siguientes si es comparendo y 11 días siguientes si es fotodetección, así mismo, si el pago se realiza dentro de los 20 días siguientes a la infracción, tendrá un descuento del 25% sobre el valor de la infracción. Este beneficio económico propuesto por el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, se establece como un efecto jurídico a favor del contraventor, sin tener en cuenta que éste hace alusión a un efecto financiero en cuento al descuento económico que se aplica al pago de la multa si se hace en el tiempo establecido por dicha ley, y, en consecuencia, no se evidencia comprensión frente a los aspectos jurídicos de este evento. El Estado al evidenciar el reconocimiento de la infracción en el contraventor (aceptar la responsabilidad contravencional), le ofrece los descuentos a que diera lugar.

Una vez definidos los efectos jurídicos obtenidos de las entrevistas a los contraventores de vehículos particulares en la ciudad de Medellín en el año 2019, se logra evidenciar en las respuestas de varios de los entrevistados, que el conocimiento y percepción que se tiene frente a las consecuencias jurídicas, se desprende de la información obtenida de la cotidianidad e informalidad, y se despliega la ausencia de información tomada directamente de la norma contravencional o de funcionarios de los organismos de tránsito.

De igual manera, con las entrevistas realizadas se hace un paralelo de los factores que influyen ante el no pago de las infracciones de tránsito y los consecuentes efectos jurídicos que conlleva esta omisión, donde se resalta que efectivamente existieron en el año 2019 en la ciudad de Medellín, generadores endógenos y exógenos que intervinieron para que el contraventor de vehículos particulares no atendiera el llamado del organismo de tránsito (Secretaría de Movilidad de Medellín), sin embargo, no se evidencia claridad frente a la comprensión que tiene el infractor ante el alcance de los efectos jurídicos que conlleva la sanción pecuniaria impuesta.

## Conclusiones

Una vez finalizada la recolección y análisis de la información, se llega a las siguientes conclusiones en conversación con los objetivos propuestos:

- Ante el alto porcentaje de infracciones de tránsito no pagadas en la Secretaría de Movilidad de Medellín, una mejora en la gestión de recaudo generará importantes recursos públicos que estarían disponibles para realizar inversión en infraestructura y seguridad vial para la ciudad de Medellín.
- La ciudad de Medellín requiere la implementación de estrategias que permitan la sensibilización y puesta en marcha de políticas públicas que incentiven la cultura vial, la prevención, el respeto por la vida y la libre circulación de manera responsable.
- Existen factores de índole económico, sociocultural y normativo que intervienen para que el contraventor no genere el pago respectivo ante la imposición de la infracción, sin embargo, la decisión de omitir el pago, genera una serie de efectos jurídicos que afecta de forma directa la esfera del contraventor, al generarse medidas como embargos, reportes negativos en centrales de riesgo, intereses moratorios e imposibilidad de realizar trámites de tránsito, entre otros, que repercuten en la calidad de vida del sancionado.
- Del análisis normativo y de procesos, se logra establecer que la Secretaría de Movilidad de Medellín no cuenta con políticas y procesos efectivos para el trámite, la liquidación y el cobro de las multas, que permitan disminuir la cartera e incentivar el pago en los contraventores sancionados.
- Existe desconocimiento total o parcial de la norma por parte del conductor de vehículos particulares que han sido sancionados por infringir las normas de tránsito, específicamente en lo relacionado con el proceso contravencional, imposición del comparendo o

fotodetección, formas de pago, descuentos, medios de pago, sanción, cobro coactivo, lo que conlleva al sancionado a tomar decisiones equivocadas frente al pago de las multas.

- Se logra colegir a través de las entrevistas realizadas que el factor que más influye ante el no pago de las infracciones de tránsito por parte de los contraventores, es el económico, debido a que el valor de las infracciones en muchos casos excede la capacidad de pago. De igual modo, los acuerdos de pago, no se constituyen como una opción que facilite el proceso de pago, debido a que los organismos de tránsito tienen como requisito un porcentaje sobre el valor de la multa como primera cuota de manera inmediata, o la adquisición de una póliza que respalde la deuda.
- Los contraventores que no realizan el pago de las multas que le son impuestas por infringir las normas de tránsito se ven afectados a nivel laboral, debido a que no pueden acceder a oportunidades y ofertas laborales, toda vez que varias empresas exigen para el ingreso el no tener reportes negativos en centrales de riesgo o en el Sistema Integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito – SIMIT.
- A nivel económico se ve afectado el contraventor debido a las medidas cautelares que le son impuestas, a nivel social, por las costumbres que se generan desde el desconocimiento de la información y a nivel jurídico porque se ven inmersos en procesos de cobro coactivo.

## Recomendaciones

Se hace necesario generar estrategias que permitan en el ciudadano consciencia frente a los riesgos de ejercer la actividad de la conducción, al ser catalogada como peligrosa, así mismo, informar a los conductores sobre los derechos y deberes que tienen al movilizarse por las vías nacionales, en aras de fomentar la cultura vial.

Es importante que la Secretaría de Movilidad de Medellín socialice de manera permanente los cambios y modificaciones que tiene la normatividad en el proceso contravencional, a través de los diferentes medios de comunicación existentes, que permita a los actores viales tener información clara frente a las nuevas disposiciones.

Se genere por parte de la Secretaría de Movilidad de Medellín un esquema preventivo e informativo a través de campañas y políticas públicas, que le permita al ciudadano conocer las implicaciones de índole económico, laboral, social, jurídico, que genera la comisión de una infracción y del eventual no pago de la misma.

Con el fin de motivar, incentivar y hacer efectivo el recaudo de cartera ante la comisión de infracciones de tránsito en la ciudad de Medellín, se recomienda la revisión del esquema de plazos y descuentos en el pago de las infracciones de forma que el contraventor pueda acceder al pago.

Revisar las medidas con que cuenta la administración Municipal para el cobro y normalización de la cartera de deudores morosos por multas de tránsito, toda vez, que mejorar este proceso de recaudo significaría contar con más recursos para inversión en la movilidad de la ciudad.

En aras de descongestionar las sedes de la Secretaría de Movilidad de Medellín, se hace necesario la implementación de una App que le permita realizar al contraventor el curso vial de manera virtual desde el lugar en que se encuentre, sin necesidad de trasladarse hasta el organismo

de tránsito o a los Centros de Actores de Formación de Tránsito. De igual modo, a través de dicha herramienta, poder notificarse de las infracciones de tránsito detectadas por medios electrónicos.

El desarrollo de la investigación incluyó en su análisis normativo y conceptual sobre el derecho contravencional, lo que facilita identificar que en esta área del derecho deben realizarse mayor número de líneas jurisprudenciales que faciliten ampliar los conocimientos y la argumentación jurídica que requiere actualizaciones estructurales para responder a las nuevas tendencias del derecho en el Estado colombiano contemporáneo.



### **Bibliografía**

- Alvarado Rosas, G. (2017). Factores que influyen en el incumplimiento de pago de las infracciones de tránsito en la ciudad de Huanuco. Huanuco, Perú.
- Cardona Duque, D., Martínez Mercado, C., & Bahena Grajales, S. F. (2015). *Universidad Autónoma Latinoamericana, Repositorio UNAULA*. Obtenido de *Ámbito legal y consitucional en la aplicación de fotodetecciones en Medellín*:  
[http://repository.unaula.edu.co:8080/bitstream/123456789/734/1/unaula\\_rep\\_pre\\_der\\_2015\\_ambito\\_legal.pdf](http://repository.unaula.edu.co:8080/bitstream/123456789/734/1/unaula_rep_pre_der_2015_ambito_legal.pdf)
- Contitución Política de Colombia*. (20 de julio de 1991, art. 287). Obtenido de  
<http://www.secretariassenado.gov.co/index.php/constitucion-politica>
- Durango Reina, L. (2016). Trabajo de grado “Análisis jurídico del cobro de multas en contravenciones de tránsito cometidas por conductores extranjeros. *Repositorio Institucional*. Ecuador: Universidad Regional Autónoma de los Andes - UNIANDES.
- Exposición de Motivos Ley 769 de 2002*. (s.f.). Obtenido de Alcaldía de Bogotá:  
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=8443>
- Franco Narváez, E. D. (2012). “La ejecución de las actas de juzgamiento en las infracciones de tránsito y el ejercicio del principio constitucional de la suficiencia recaudatoria en la Agencia Nacional de Tránsito. Ambato, Tungurahua, Ecuador.
- Galeano. (2004). *Diseño de proyectos en la investigación cualitativa*. Medellín: Fondo editorial Universidad EAFIT.
- Galeano. (2007, p.11). *strategias para investigación social cualitativa: el giro de la mirada*. Medellín: La Carreta Editores.

Ley 769. (13 de septiembre de 2002, art 136). Obtenido de

[http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_0769\\_2002.html#TITULO%20I](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html#TITULO%20I)

Ley 769. (13 de septiembre de 2002, art. 122). Obtenido de República de Colombia:

[http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_0769\\_2002\\_pr002.html#122](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002_pr002.html#122)

Ley 769. (2002, art. 122). Obtenido de

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

Ley 769. (13 de septiembre de 2002, art. 131 y 160). *Código Nacional de Tránsito Terrestre*.

Obtenido de República de Colombia:

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

Ley 769. (2002, art. 24). Obtenido de Código Nacional de Tránsito Terrestre, artículo 24:

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

Ley 769. (13 de septiembre de 2012, art.1). Obtenido de

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

Ley 769 de 2002 - *Código Nacional de Tránsito*. (2012). Obtenido de

[http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1383\\_2010.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1383_2010.html)

Ministerio de Transporte. (2019). *Anuario Nacional de Siniestralidad Vial*. Obtenido de

<https://ansv.gov.co/sites/default/files/observatorio/AnuarioNacionaldeSiniestralidadVialColombia2019.pdf>

Neira Salinas, G., & Robledo Meléndez, D. (2014). Diagnóstico del proceso de cobro coactivo en la Secretaría de Movilidad del municipio de Turbo - Antioquia. Turbo, Antioquia, Colombia.

Regleros Campos, F. (2003, p. 176). *Los sistemas de responsabilidad civil, Tratado de Responsabilidad Civil*. (C.-M. Thomson-Aranzadi, Ed.) Madrid.

Rocha, S. P. (2018). *Tesis de grado “Impacto socioeconómico por el no pago de infracciones de tránsito primer semestre del 2018, en el municipio de Girardot – Cundinamarca”*.

Recuperado el 24 de febrero de 2021, de Colecciones Digitales Corporación Universitaria

Minuto de Dios:

[https://repository.uniminuto.edu/bitstream/handle/10656/7687/UVDT.AF\\_RochaCaldero nSaraPatricia\\_2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repository.uniminuto.edu/bitstream/handle/10656/7687/UVDT.AF_RochaCaldero nSaraPatricia_2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Sandoval, C. (2002, p. 38). *Investigación cualitativa*. Bogotá: ARFO editores e impresores.

Secretaría de Movilidad de Medellín. (2011). *Medellín, la ciudad de la movilidad inteligente*.

*Balance de Gestión enero 2018*. Medellín: Biblioteca de Movilidad.

Secretaría de Movilidad de Medellín. (15 de julio de 2020). *Respuesta a derecho de petición*.

SIMIT. (9 de enero de 2019). *Boletín de Series Históricas de Infracciones de Tránsito*. Obtenido de SIMIT: <https://simit.org.co/estadisticas>

Villegas Arango, A., & Rivera Velásquez, M. (2020). Análisis a la prescripción de comparendos en materia de cobro coactivo desde las secretarías de tránsito y transporte del Valle de Aburrá. Medellín, Colombia.

## Anexo

### Anexo 1 Consentimiento informado

#### CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA PARTICIPANTES DE INVESTIGACIÓN

##### Presentación

El propósito de este documento es solicitar su participación en una investigación en el marco de trabajo de grado para optar al título de abogada, realizado por la estudiante Miryam Restrepo Campuzano, y dirigida por el doctor Juan Carlos Bañol Betancur como asesor temático; el estudio pretende aproximarse a las experiencias que tiene como conductor de vehículo particular al que le ha sido impuesta una o varias multas ante la comisión de infracciones de tránsito generadas en el año 2019 en la ciudad de Medellín.

Si usted accede a participar, se le pedirá responder preguntas en una entrevista. Lo que se dialogue durante estas sesiones será grabado, de modo que el investigador pueda transcribir después las ideas que usted haya expresado.

La participación en este estudio es estrictamente voluntaria. La información recopilada tiene una utilidad exclusivamente académica y se realizará guardando total reserva sobre los datos personales **suministrados**, anonimizando totalmente los resultados **al momento de presentar el informe de investigación**.

De presentársele algunas inquietudes sobre la participación en este estudio, puede manifestarlo abiertamente al responsable de la investigación.

##### Consentimiento.

Dado lo anterior, manifiesto que entiendo que los resultados obtenidos, sólo aparecerán en **el informe de investigación** o en divulgaciones institucionales de tipo académico y que mi nombre no se verá en ningún momento comprometido.

Acepto que la participación en dicho estudio no me reportará ningún beneficio de tipo material o económico, ni se adquiere ninguna relación contractual.

En coherencia con lo anterior, manifiesto que he sido informado(a) ampliamente y en lenguaje claro y sencillo, del sentido de mi participación en el estudio. Además, que en forma personal y sin presión externa, se me ha permitido realizar observaciones; que estoy satisfecho(a) con la información recibida y que comprendo el alcance y limitaciones de la investigación.

En constancia firmo:

Nombre del (la) participante	Firma del (la) participante	Fecha
Firma de la investigadora Miryam Restrepo Campuzano c.c. 43.592.299	Firma de Asesor Juan Carlos Bañol Betancur c.c 15.359.286	

Nota: el participante recibirá copia del presente consentimiento.