



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DNC
202352011785221

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., octubre 19 de 2023

Señor(a)

DANILSON GUEVARA VILLABÓN

Director de Relaciones Políticas

Email: radicacionsdg.nivelcentral@gobiernobogota.gov.co

asuntosnormativosdrp@gobiernobogota.gov.co

Cra 8 #10-71

Bogotá D.C.

REF: Solicitud de observaciones Proyecto de Ley 115 de 2023 Cámara

Respetado Director

Atentamente y atendiendo su solicitud de comentarios respecto del Proyecto de ley 115 del 2023 Cámara, "Por medio del cual se modifica la ley 769 de 2002, se establece garantías constitucionales en el proceso de fotodetecciones y se dictan otras disposiciones". Remito para su conocimiento y fines pertinentes, los comentarios emitidos por esta Secretaría, recogiendo los aportes como Sector Movilidad del Distrito.

Cordialmente,

Deyanira Consuelo Avila Moreno

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 19-10-2023 02:45 PM

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DNC
202352011785221

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

**FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS PROYECTOS DE LEY Y/O
ACTO LEGISLATIVO DIRECCIÓN DE RELACIONES POLÍTICAS**

FECHA 17 octubre 2023

SECTOR QUE CONCEPTÚA: **MOVILIDAD**

NÚMERO DEL PROYECTO: **Proyecto de Ley 115**

EN CÁMARA: LEY X ACTO LEGISLATIVO AÑO: 2023

EN SENADO: LEY ACTO LEGISLATIVO AÑO:

ORIGEN DEL PROYECTO Cámara

FECHA DE RADICACIÓN 26 de septiembre COMISIÓN: VI

ESTADO DEL PROYECTO Primer Debate

TÍTULO DEL PROYECTO

Por medio del cual se modifica la ley 769 de 2002, se establece garantías constitucionales en el proceso de fotodetecciones y se dictan otras disposiciones

AUTOR (ES)

H.S. Alejandro Alberto Vega Pérez H.R. Oscar Hernán Sánchez León P. Liberal.

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co



OBJETO DEL PROYECTO

Artículo 1°. El objeto del presente Proyecto de Ley, es ratificar dentro del ordenamiento jurídico las disposiciones de la Corte Constitucional que garantizan la protección de los propietarios de vehículos particulares ante las fotodetecciones que carezcan de la plena identificación del conductor responsable, preservando su derecho a la presunción de inocencia y evitando cargas injustas y sanciones desproporcionadas. Se busca establecer un marco legal que promueva la justicia y la equidad en el ámbito de las multas de tránsito, contribuyendo a la confianza y seguridad vial de los ciudadanos.

FUNDAMENTO LEGAL PARA PRESENTAR EL ANÁLISIS EL SECTOR

ES COMPETENTE

Si No

ANÁLISIS JURÍDICO

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), conforme a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 769 de 2002 -Código Nacional de Tránsito Terrestre (CNT), en el literal b del artículo 108 del Acuerdo Distrital 257 de 2006 y en el numeral 2 del artículo 2 del Decreto Distrital 672 de 2018, es autoridad de tránsito y transporte en el Distrito Capital, en razón de lo cual es competente para pronunciarse sobre la presente iniciativa. En ese sentido, desde el aspecto jurídico se exponen las siguientes consideraciones:

1. Observaciones generales:

De acuerdo con lo indicado en el proyecto de ley, la iniciativa tiene como propósito: *“Ratificar dentro del ordenamiento jurídico las disposiciones que garantizan la protección de los propietarios de vehículos particulares ante las fotodetecciones, que carezcan de la plena identificación del conductor responsable, preservando su derecho a la presunción de inocencia y evitando cargas injustas y sanciones desproporcionadas. Se busca establecer*

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



un marco legal que promueva la justicia y la equidad en el ámbito de las multas de tránsito, contribuyendo a la confianza y seguridad vial de los ciudadanos”.

1.1. Proceso administrativo contravencional por infracción a las normas de tránsito

En relación con el objetivo del proyecto de ley, debe resaltarse que actualmente el marco jurídico vigente regula el procedimiento administrativo contravencional por infracciones a las normas de tránsito detectadas mediante los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico (en adelante SAST), por lo cual, no habría lugar a ratificar o confirmar *“las disposiciones que garantizan la protección de los propietarios de vehículos particulares ante las fotodetecciones”* toda vez que, no existe vacío normativo, además, no se trataría de una ratificación como señala el artículo 1 del proyecto de ley 115 de 2023, sino por el contrario de una modificación a lo señalado por la Corte Constitucional y los procedimientos ya establecidos en el artículo 135 del CNT y el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017. Marco legal que ha sido expedido por el Legislativo.

Ahora bien, el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 -Código Nacional de Tránsito, define el *“comparendo”* como una *“orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción”*. Es decir, el comparendo es una boleta de citación para presentarse ante la autoridad de tránsito competente, para que en audiencia pública se decida sobre la responsabilidad por la presunta infracción de las normas de tránsito.

En nuestro ordenamiento positivo existen dos procedimientos a aplicar para la imposición de órdenes de comparendos en el evento de la evidencia de la comisión de infracciones al tránsito, a saber: (1) el general consagrado en el artículo 135 del Código Nacional de Tránsito (en adelante CNT), y (2) el previsto para las infracciones detectadas por sistemas de detección electrónica en el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017.

El inciso quinto del artículo 135 del Código Nacional de Tránsito, modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, dispone que las autoridades de tránsito pueden usar medios técnicos y tecnológicos que les permitan evidenciar la comisión de infracciones a las normas de tránsito, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora de los hechos.

Para el caso de las contravenciones evidenciadas mediante medios técnicos o tecnológicos, que comúnmente se denominan *“fotodetecciones”*, los artículos 135 y 137 del Código Nacional de Tránsito, en concordancia con el artículo 15 de la Ley 1843 de 2017, establecen

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



que la orden de comparendo generada deberá ser remitida para efectos de la notificación, a la dirección que obre en relación con el propietario del vehículo.

La Corte Constitucional ha avalado este procedimiento de notificación, al considerar que al enviar la orden de comparendo por fotodetecciones al propietario del vehículo, se le está dando la oportunidad de comparecer y ejercer sus derechos, de ninguna manera aplica responsabilidad objetiva porque ésta está proscrita en el Ordenamiento Jurídico¹, pues la notificación al propietario del vehículo captado en la comisión de una presunta infracción, es una garantía del derecho a la defensa que concuerda con el debido proceso².

El artículo 8 de la mencionada Ley 1843 de 2017 establece el procedimiento para las órdenes de comparendo impuestas por fotodetecciones. En su parágrafo 3 se establece que es responsabilidad de los propietarios mantener actualizada su dirección de notificaciones en el RUNT y que en caso de no hacerlo, la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes del proceso contravencional.

Una vez la orden de comparendo queda notificada en los términos establecidos por el marco jurídico vigente, el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito establece que el presunto infractor tiene las siguientes alternativas: 1. Aceptar la comisión de la infracción, cancelando la totalidad del valor de la multa sin necesidad de otra actuación administrativa; 2.- Aceptar la comisión de la infracción y acogerse a unos descuentos en el valor de la multa, para lo

¹ Corte Constitucional, sentencia C-980 de 2010: "10.19. Bajo ese entendido, no queda duda que el aparte acusado, al ordenar enviar por correo el comparendo y sus soportes al propietario, e imponer a éste la obligación de pagar la multa, en los casos en que la infracción se detecta por medios técnicos y tecnológicos, no está indicando que la sanción se produce de forma automática, por efecto de la sola notificación. A partir de una lectura sistemática de las normas citadas, y del propio texto acusado, debe entenderse que el sentido de la notificación de la infracción al propietario, cumple la doble función de enterarse sobre la existencia del comparendo, y, a su vez, de permitirle comparecer al proceso administrativo para defender y hacer valer sus derechos, cuando así lo considere".

² Corte Constitucional, sentencia C-321 de 2022: "247. Asimismo, las Sentencias C-530 de 2003 y C-980 de 2010 son relevantes en esta ocasión para entender que la sola notificación del comparendo al propietario del vehículo no lo hace, automáticamente, destinatario de una sanción, sino que la notificación de la infracción al propietario del vehículo tiene el propósito de citar ante las autoridades de tránsito competentes para que concurra "al proceso y tomar las medidas pertinentes para aclarar su situación, no siendo posible atribuirle a éste algún tipo de responsabilidad directa". En ese sentido, "la obligación atribuida al propietario de tener que pagar la multa, sólo puede tener lugar, como consecuencia de su vinculación formal a la actuación administrativa, y luego de que se establezca plenamente su culpabilidad en la infracción".

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



cual deberá tomar un curso pedagógico sobre las normas de tránsito; y 3.- Rechazar la comisión de la infracción y en ese caso comparecer ante la autoridad de tránsito competente, para que en audiencia pública se decida lo atinente a su responsabilidad. Esta disposición también establece el trámite en caso de no comparecencia.³

En la audiencia pública se profiere una resolución en la que, si a ello hay lugar, se declara contraventor a las normas de tránsito y en consecuencia, se impone la multa que establezca la normativa. Esta decisión es notificada en estrados de acuerdo con el artículo 139 del Código Nacional de Tránsito y en contra de ella proceden los recursos de reposición y apelación previstos en el artículo 142 de esa normativa, por lo que en caso de que no se ejerza el derecho de contradicción y defensa, queda en firme la decisión.

Ahora bien, el párrafo 1 del precitado artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, establecía que *“...El propietario del vehículo será solidariamente responsable con el conductor, previa su vinculación al proceso contravencional, a través de la notificación del comparendo en los términos previstos en el presente artículo, permitiendo que ejerza su derecho de defensa.”*; párrafo que fue declarado inexecutable por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-038 de 2020, en la que la Corte hizo un análisis de la norma con el fin de establecer si existía responsabilidad solidaria por sí sola entre el propietario del vehículo y el conductor, por las contravenciones de tránsito detectadas a través de ayudas tecnológicas.

En esa oportunidad, la Corte declaró inexecutable la disposición porque no se ajustaba *“...al principio constitucional de imputabilidad personal, según el cual, en materia de sanciones, nadie puede responder por la infracción cometida por otro y, la responsabilidad objetiva es incompatible con la solidaridad sancionatoria”* (párrafo 67).

De todas maneras, la Corte advirtió en la misma sentencia que se mantiene vigente la solidaridad en lo que respecta a vehículos de servicio público vinculados a empresas de

³ *“...Si el inculpado rechaza la comisión de la infracción, deberá comparecer ante el funcionario en audiencia pública para que éste decrete las pruebas conducentes que le sean solicitadas y las de oficio que considere útiles.*

Si el contraventor no compareciere sin justa causa comprobada dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la notificación del comparendo, la autoridad de tránsito, después de treinta (30) días calendario de ocurrida la presunta infracción, seguirá el proceso, entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados.

En la misma audiencia, si fuere posible, se practicarán las pruebas y se sancionará o absolverá al inculpado. Si fuere declarado contraventor, se le impondrá el cien por ciento (100%) de la sanción prevista en la ley.”

Artículo 136, CNT.

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



transporte, como lo prevé el artículo 93-1 del Código Nacional de Tránsito⁴, declarado exequible en la sentencia C-089 de 2011, en la que la Corte reiteró que esa notificación del comparendo al dueño o propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentre afiliado, es con el fin de garantizar el principio de publicidad o la comparecencia y derecho de defensa de estos dentro del respectivo proceso administrativo⁵.

Igualmente, la Corte también señaló en la misma sentencia C-038 de 2020, que la declaratoria de inexecutable del parágrafo 1 del precitado artículo 8 de la Ley 1843 de 2017 no implica que los SAST fueran inconstitucionales, por tanto, pueden seguir operando⁶.

⁴ “...Serán solidariamente responsables por el pago de multas por infracciones de tránsito el propietario y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo automotor, en aquellas infracciones imputables a los propietarios o a las empresas...”

⁵ “...la Sala concluye que no es posible deducir de la norma acusada que al dueño del vehículo o a la empresa a la cual se encuentre afiliado, se les desconozca o viole el debido proceso, en razón de que (i) a partir de una interpretación taxativa de la norma en cuestión se evidencia, que la norma se refiere de manera genérica al sujeto del enunciado normativo como al “inculpado” o “contraventor”, tanto para efectos de la aceptación de la contravención, el otorgamiento de las rebajas respectivas en las multas por infracciones de tránsito, como para aquellos casos en que no haya aceptación de la infracción y se lleve a cabo un debido proceso administrativo con el respeto de todas las garantías sustanciales y procesales; (ii) así mismo, de una interpretación sistemática de la norma demandada, se concluye que el Legislador ha previsto en el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, la notificación del comparendo al dueño o propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentre afiliado, con el fin de garantizar el principio de publicidad, la aceptación de la comisión de la infracción de tránsito para acceder al beneficio de la reducción de la multa prevista en la norma demandada, o bien la comparecencia y derecho de defensa de estos dentro del respectivo proceso administrativo, precepto que, como se ha mencionado en repetidas oportunidades, fue analizado y declarado exequible por esta Corte mediante la Sentencia C-980 de 2010.”

⁶ “76. Resaltó la Corte que la declaratoria de inexecutable de la responsabilidad solidaria en materia sancionatoria entre el propietario del vehículo y el conductor, prevista en la norma demandada, por las infracciones captadas por medios tecnológicos (fotomultas), **no implica que este sistema de detección de infracciones sea inconstitucional y, por lo tanto, puede seguir en funcionamiento**. Igualmente advirtió que la solidaridad sigue vigente en lo que respecta a vehículos vinculados a empresas de transporte, como lo prevé el artículo 93-1 del Código Nacional de Tránsito, declarado exequible en la sentencia C-089 de 2011, según el cual ‘Serán solidariamente responsables por el pago de multas por infracciones de tránsito el propietario y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo automotor, en aquellas infracciones imputables a los propietarios o a las empresas’ (negritas agregadas), norma que sí exige imputabilidad personal de la infracción, como condición para activar la solidaridad” (Negrilla fuera de texto original).

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



La Corte también fue clara en resaltar que esta decisión no desconoce que en ejercicio de su facultad de configuración legislativa, el Congreso de la República podría prever una responsabilidad solidaria para el pago de las multas, por hechos total o parcialmente imputables al propietario del vehículo, sólo que, *“(…)Por lo tanto, la regulación en la materia que expida el Congreso de la República podría prever una responsabilidad solidaria para el pago de las multas, por hechos total o parcialmente imputables al propietario del vehículo, que no impliquen el acto de conducir y se refieran al estado de cuidado físico-mecánico del vehículo (luces, frenos, llantas, etc.) o al cumplimiento de obligaciones jurídicas, tales como la adquisición de seguros o la realización de las revisiones técnico mecánicas. Tales obligaciones recaen tanto sobre el conductor, como sobre el propietario del vehículo, incluso si éste es una persona jurídica, no conduce o no dispone de la licencia para conducir. Sin embargo, al tratarse de normas de contenido sancionatorio, los sujetos responsables, las infracciones y las sanciones, deben estar determinados por el Legislador de manera previa y cierta, como garantías del derecho al debido proceso”* (párrafo 67).

Posteriormente a este pronunciamiento de la Corte Constitucional, el legislador expidió la Ley 2161 de 2021 “Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”, en la que estableció la posibilidad de investigar y sancionar a aquellos propietarios cuyos vehículos circulen incumpliendo algunas de las condiciones señaladas en el artículo 10:

“ARTÍCULO 10°. Medidas Antievasión. Los propietarios de vehículos automotores deben velar porque los vehículos de su prioridad (sic) circulen, cumpliendo con las siguientes obligaciones de orden legal, ya establecidas en la Ley 769 de 2002 para el tránsito de vehículos, así:

- a. Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito,*
- b. Habiendo realizado la revisión tecnicomecánica en los plazos previstos por la ley,*
- c. Por lugares y en horarios que estén permitidos,*
- d. Sin exceder los límites de velocidad permitidos,*
- e. Respetando la luz roja del semáforo.*

La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el Artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195

**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



1383 de 2010 para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito”.⁷

Como se observa, el Congreso expidió la ley antes referida, en la que consagra precisas conductas en cabeza de los propietarios, haciéndolos sujetos activos de la comisión de infracciones por la vulneración de sus obligaciones y en consecuencia acreedores a las sanciones consagradas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito.

La exequibilidad del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021 fue revisada por la Corte Constitucional mediante la sentencia C-321 de 2022, oportunidad en la que dicha Corporación se pronunció sobre el proceso administrativo contravencional por infracción a las normas de tránsito y recordó que este es una manifestación del derecho sancionador, razón por la cual deben respetarse las garantías relacionadas con el debido proceso: *“231. Así las cosas, las actuaciones sancionatorias emprendidas por la Administración se sujetan a las reglas básicas del debido proceso, esto es, a una serie de prerrogativas tendientes a proteger al individuo procesado y blindar la decisión que se adopte de cara al respeto por la dignidad humana; especialmente habrá de tenerse en cuenta en aquellos asuntos los principios de legalidad, tipicidad y culpabilidad, en el sentido de que los procesos y las sanciones a imponer deberán estar previamente consagrados en la normatividad pertinente y la responsabilidad no podrá derivarse exclusivamente de un análisis objetivo de la situación, sino que atenderá al criterio personalísimo del juicio de reproche, propio de los regímenes sancionatorios”.*

En este punto se destaca que el proceso contravencional por infracciones a las normas de tránsito que está a cargo de la Secretaría Distrital de Movilidad, hace parte de los regímenes sancionatorios, porque es una manifestación del derecho sancionador, y en ese sentido se orienta, por el principio de estricta legalidad, en virtud del cual se aplican 4 reglas: 1. La conducta sancionable, las sanciones y los criterios para su fijación deben estar previamente definidos por la Ley; 2. Prohibición de imponer sanciones con base en una ley retroactiva; 3. La regla anterior se consolida con la prohibición de acudir a la utilización analógica de la ley para imponer sanciones, ya que ello generaría desconcierto e incertidumbre sobre los comportamientos que están realmente prohibidos; 4. Tipicidad: Proscripción de imponer

⁷ Es importante precisar que los literales c, d y e del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021 fueron declarados exequibles en la sentencia C-321 de 2022, bajo el entendido que el propietario del vehículo podrá ser sancionado cuando, al interior del procedimiento administrativo sancionatorio, resulte probado que esté, de manera culposa, incurrió en las infracciones de tránsito analizadas.

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



sanciones con arreglo a leyes altamente imprecisas o indeterminadas⁸ (esta última se destaca).

De tal manera que, si actualmente, tal y como se afirma en el proyecto de ley, en el ordenamiento jurídico colombiano existiera la necesidad de “...*Ratificar dentro del ordenamiento jurídico las disposiciones que garantizan la protección de los propietarios de vehículos particulares ante las fotodetecciones, que carezcan de la plena identificación del conductor responsable, preservando su derecho a la presunción de inocencia y evitando cargas injustas y sanciones desproporcionadas. Se busca establecer un marco legal que promueva la justicia y la equidad en el ámbito de las multas de tránsito, contribuyendo a la confianza y seguridad vial de los ciudadanos.*”, la Corte Constitucional así lo habría advertido en las diferentes oportunidades en las que ha revisado la constitucionalidad de la normativa del proceso contravencional, en las cuales ha velado porque el procedimiento cumpla con este estándar. Por el contrario, se encuentra que, en sus revisiones, la Corte ha validado el procedimiento general con el que se cuenta.

2. Conclusión

Por las anteriores razones se considera que no es posible acompañar la presente iniciativa, en la medida que el marco jurídico vigente establece un procedimiento administrativo contravencional por infracciones de tránsito, con plenas garantías constitucionales.

Ahora bien, en la iniciativa no se está ratificando o confirmando “*las disposiciones que garantizan la protección de los propietarios de vehículos particulares ante las fotodetecciones*” toda vez que, pretenden incorporar principios, definiciones y procedimientos totalmente diferentes a lo señalado anteriormente por la Corte Constitucional en las Sentencias C 038 de 2020 y C 321 de 2022, así como lo establecido en el artículo 135 del CNT, y lo previsto para las infracciones detectadas por sistemas de detección electrónica en el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, por lo cual, no se trataría de una ratificación como señala el artículo 1 del proyecto de ley 115 de 2023, sino por el contrario, de una modificación a lo señalado por la Corte Constitucional y los procedimientos ya establecidos en el artículo 135 del CNT y el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017.

Por otra parte, el andamiaje normativo actual frente al proceso contravencional ampliamente estudiado por la Honorable Corte Constitucional, no solamente impacta la temática de conducir un vehículo automotor, si no también lo concerniente a las obligaciones derivadas

⁸ Cfr. Corte Constitucional, Sentencia C-102 de 2018.

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



de la propiedad del mismo; el velar que el vehículo respete los límites de velocidad y se encuentre en óptimas condiciones confluye en una cultura vial responsable que se traduce en el cumplimiento de los límites de velocidad y en la reducción de siniestros con víctimas fatales.

Aunado a lo anterior, no se hace el inventario de las normas que son afectadas con la iniciativa y se incorporan términos que jurídicamente son imprecisos, promoviendo la inseguridad jurídica. Además, al pretender ratificar lo ya señalado por la Corte Constitucional y lo establecido en el artículo 135 del CNT y el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, generaría un riesgo de sobreregulación.

En consecuencia, se ratifica que la Entidad no acompaña la presente iniciativa legislativa, por cuanto actualmente existe frente a las fotodetecciones, un procedimiento administrativo contravencional por infracciones de tránsito detallado, siendo esta estructura normativa y jurisprudencial suficientemente clara, bajo el amparo Constitucional, la cual brinda seguridad jurídica en esta materia.

ANÁLISIS FINANCIERO

ANÁLISIS TÉCNICO

COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO

Analizando la propuesta normativa desde la óptica de la Seguridad Vial no se considera conveniente para el objetivo de disminuir las víctimas en siniestros viales a través del uso de los sistemas automáticos y semiautomáticos de detección de supuestas infracciones, y concientizar a conductores frente al respeto a los límites de velocidad.

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Esto supondrá mayor carga administrativa para la autoridad de tránsito y mayores tiempos en la comprobación del contraventor, lo que repercutirá en disminución de la eficiencia de la imposición de la posible sanción y por ende lleva a anular el propósito de generar cambio de comportamiento ante conductas de riesgo.

Entra en controversia la afirmación que apoya la justificación del proyecto de ley al señalar que:

“Es necesario precisar que, tratándose de fotodetecciones, quienes deben ser sancionados no son las personas físicas o jurídicas propietarias de los vehículos, sino quienes conducen los mismos en el momento en que cometen la infracción. Así, en el caso de que el infractor no sea plenamente identificado, o en el caso de que no se cumpla con los requisitos necesarios para garantizar la identificación del mismo, la sanción recae directamente sobre el propietario del vehículo.”

Lo anterior eliminaría igualmente el ejercicio de la responsabilidad en escenarios de alquiler de los vehículos, empresas de asociación de los mismos para la prestación del servicio de transporte “informal” o el simple hecho de facilitar el vehículo a una persona que evidencia alteraciones en sus condiciones psicomotoras o con antecedentes plenamente conocidos de irrespeto por la Ley o que siendo menor de edad o aún sin tener ninguna otra restricción no cuente con el trámite exitoso que compruebe la obtención de la licencia de conducción acorde al tipo de vehículo que se le facilita.

Responsabilidad que se pretende nublar al ignorar la competencia que le corresponde a cada persona que facilita el acceso a otra para conducir un vehículo de su propiedad, poniendo en total vulnerabilidad a la misma persona y a quienes se movilicen por los mismos espacios o incluso afectando a personas que se encuentren en propiedades que se vean afectadas ante acciones contrarias a las normas de tránsito que se constituyen en factores de riesgo que pueden desencadenar en la ocurrencia de un siniestro.

La concepción de la responsabilidad del propietario en la comisión de una posible infracción a las normas de tránsito por parte de un tercero a quien le permitió el acceso a su vehículo respeta el ejercicio pleno del derecho a la propiedad, pero se liga a la necesidad de la comunidad de que se generen compromisos reales con las políticas de seguridad vial para propender por respetar el derecho a la vida como derecho fundamental promulgado en la Constitución Política Colombiana.

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



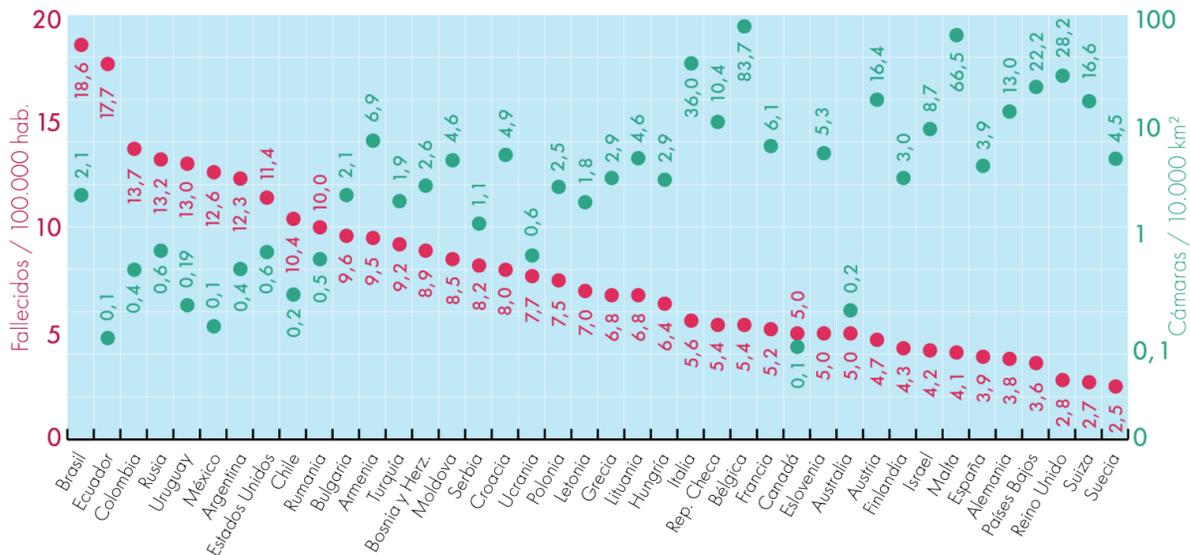
ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Se encuentra pertinente resaltar que el uso de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito tiene un gran potencial para disuadir los comportamientos riesgosos e inseguros por parte de los actores viales. Como ya se ha comprobado en innumerables publicaciones, estos dispositivos han permitido reducir las cifras de siniestralidad vial, lo que se traduce en salvar vidas.

En la Figura 1 se evidencia la relación entre las cámaras salva vidas, de fotodetección o SAST⁹ instaladas cada 10.000 km² y el número de fallecidos por cada 100.000 habitantes en 38 países del mundo.

Figura 1. Relación de siniestralidad con cámaras salva vidas instaladas en el mundo.



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial. “Cartilla de Cámaras Salva Vidas”. 2021¹⁰

⁹ “SAST: sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se utilizan para la detección de presuntas infracciones de tránsito “SAST” Resolución MT y ANSV 20203040011245.

¹⁰ Consultada en https://ansv.gov.co/atencion_ciudadania/tramites/camaras/sistemas en octubre de 2023. Esta información se deriva del análisis de la información de la [Organización Mundial de la Salud](#) y [Speed Camera Statistics](#).

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
 “Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
 Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
 Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Tal como lo explica la ANSV en la “**Cartilla de cámaras salva vidas**”, “*Dicha relación indica que, a mayor cantidad de cámaras instaladas por kilómetro cuadrado (puntos verdes), el número de fallecidos por cada cien mil habitantes disminuye (puntos rojos). Este panorama se cumple en la medida que los países cuenten con la instalación de cámaras salva vidas en lugares de alta siniestralidad o potencial conflicto y que desarrollen un esquema sancionatorio eficiente.*”

Por ejemplo, en 2003 un estudio sobre las cámaras de control de velocidad realizado en Gales del Sur en el Reino Unido concluyó que, los sitios donde se colocaron cámaras tuvieron un número menor de lo esperado de choques con lesiones de hasta 300 metros usando círculos y hasta 500 metros usando rutas.

“*El número de accidentes con lesiones después de la intervención se redujo sustancialmente (cociente de tasas 0,49; intervalo de confianza del 95%: 0,42 a 0,57) y se mantuvo durante los dos años posteriores a la intervención. Se produjeron disminuciones significativas durante el día y la noche, en carreteras con límites de velocidad de 30 y 60-70 millas/hora¹¹ y en choques que lesionaron a peatones, usuarios de motocicletas y ocupantes de automóviles.*”¹²

“*En noviembre de 2013, el gobierno de ACT¹³ encargó una evaluación independiente del programa de cámaras de seguridad vial de ACT. La evaluación fue realizada en 2014 por la Universidad de Nueva Gales del Sur.*

La evaluación encontró que las velocidades percentiles medias se redujeron entre un 6% y un 8% en las carreteras con cámaras móviles en los primeros años después de su introducción en 1999. Esta reducción de las velocidades coincidió con una reducción del 25% al 30% en accidentes con lesiones graves en carreteras donde las cámaras estaban siendo utilizadas.”¹⁴.

Otra referencia a mencionar corresponde al condado de Montgomery, Maryland - EEUU, donde en mayo de 2007 se implementó un programa automatizado de control de velocidad,

¹¹ 30 mph equivalen a 48.28 km/h, en tanto que 60-70 mph equivalen a 96.56-112.65 km/h.

¹² Christie SM, Lyons RA, Dunstan FD, Jones SJ. Are mobile speed cameras effective? A controlled before and after study. *Inj Prev.* 2003 Dec;9(4):302-6. doi: 10.1136/ip.9.4.302. PMID: 14693888; PMCID: PMC1731028. Consultada en <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/14693888/> en octubre de 2023.

¹³ Territorio de la Capital Australiana (ACT) es un territorio federal de Australia que contiene la ciudad capital australiana de Canberra y algunos municipios circundantes.

¹⁴ Ver

<https://www.accesscanberra.act.gov.au/s/article/act-road-safety-camera-program-tab-road-safety-camera-statistics-and-evaluations> consultado en octubre de 2023.

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



con cámaras permitidas en calles residenciales con límites de velocidad de 35 mph (56.32 km/h) o menos, en zonas escolares y algunas modificaciones posteriores.

Como resultado se documenta que *“El efecto general del programa de cámaras en su forma modificada, incluyendo tanto el cambio de ley como el enfoque del corredor, fue una reducción del 39% en la probabilidad de que un choque resultará en una lesión incapacitante o fatal. Los radares por sí solos se asociaron con una reducción del 19 % en la probabilidad de que un accidente provocara una lesión incapacitante o mortal, el cambio de ley se asoció con un aumento no significativo del 8 % y el enfoque del corredor proporcionó una reducción adicional del 30 % por encima de las cámaras.”*

*Conclusiones: Este estudio se suma a la evidencia de que los radares pueden reducir el exceso de velocidad, lo que puede conducir a reducciones en los accidentes relacionados con el exceso de velocidad y en los accidentes que implican lesiones graves o muertes.”*¹⁵

Para análisis más recientes se menciona en la misma Cartilla de la ANSV que *“De acuerdo con el Informe Anual del Programa de Cámaras de Velocidad (2019) realizado por el Centro de Seguridad Vial de Nueva Gales del Sur, en los puntos de ubicación de cámaras fijas de velocidad se ha presentado una reducción del 74 % en fatalidades y 41 % en heridos por siniestros viales. (Centre for Road Safety - NSW Government, 2021).”*¹⁶

Con esta información se encuentra sustentado lo señalado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial frente al análisis de la *“Tendencia de fatalidades en países con programas de cámaras salva vidas”* que se entrega en la Figura 2, con base en el cual afirma que *“La implementación de una estrategia de cámaras salva vidas, en países como Suecia, Australia, Reino Unido y Francia aportó a la reducción de víctimas fatales en más del 30 % en los tres primeros años, con base al año de instalación (puntos rojos).”*

En los países donde se ha aplicado de esta manera, el reconocimiento de la competencia del propietario frente al cuidado y vigilancia del uso responsable de su vehículo es esencial en la estrategia de disuasión de conductas de riesgo.

¹⁵ Hu W, McCart AT. Effects of automated speed enforcement in Montgomery County, Maryland, on vehicle speeds, public opinion, and crashes. Traffic Inj Prev. 2016 Sep;17 Suppl 1:53-8. doi: 10.1080/15389588.2016.1189076. PMID: 27586103. Consultado en el enlace <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/27586103/> en octubre de 2023.

¹⁶ Documento consultado en el enlace <https://www.transport.nsw.gov.au/system/files/media/documents/2023/2019%20Annual%20review%20of%20speed%20cameras%20-%20appendices.pdf> en octubre de 2023.

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”*

Secretaría Distrital de Movilidad

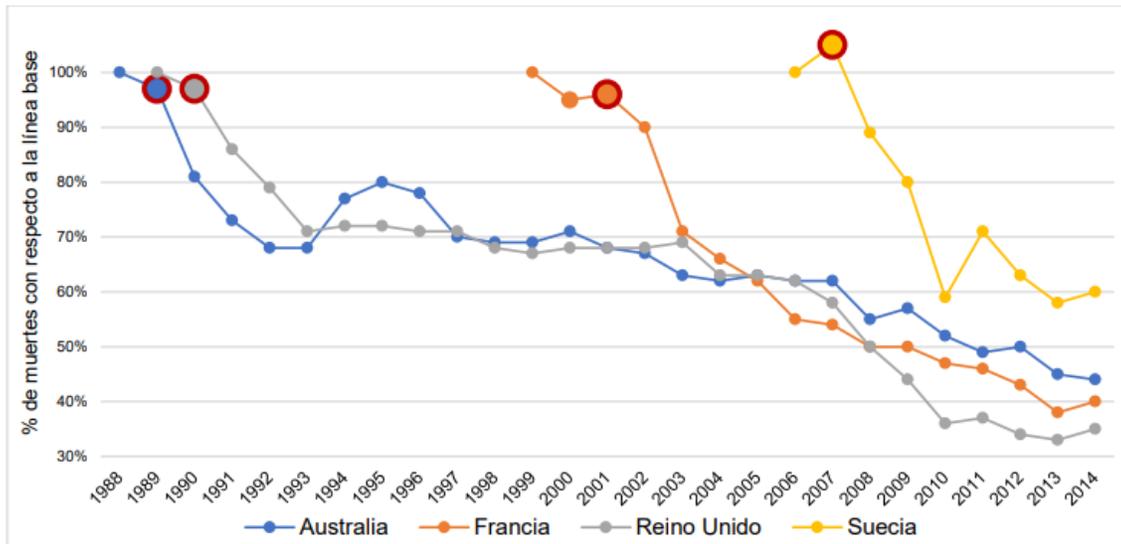
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Figura 2. Tendencia de fatalidades en países con programas de cámaras salva vidas.



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial usando información de (Richter, Berman, Friedman, & Ben-David, 2006) Speed, road injury and public health; & Trafikverket (2020)¹⁷

Es importante considerar la importancia de contar con el compromiso del Ente Legislativo en la materialización de las acciones formuladas en el Plan Nacional de Seguridad Vial¹⁸, esto con el fin de lograr resultados favorables a la protección de la vida de la ciudadanía en el ejercicio de su derecho a la movilidad en condiciones seguras.

Lo anterior, en armonía en particular con las siguientes acciones:

¹⁷ <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/16533112/>

¹⁸ [Decreto Nacional 1430 de 2022](#)

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



“1.1.1 Promover la armonización de la normativa de tránsito y transporte en materia de seguridad vial con los principios de sistema seguro.

Promover la realización de ajustes normativos en las diferentes normas en que esté implicada la seguridad vial y procesos asociados a su gestión. en particular el Código Nacional de Tránsito, con el fin de armonizar la normatividad nacional con los principios del enfoque sistema seguro y con las necesidades que tiene el país para la eficiente gestión de los factores de riesgo en las vías como las velocidades inseguras y los comportamientos riesgosos por parte de todos los actores viales, favorecer la protección de los actores viales más vulnerables y establecer un mecanismo de coordinación y articulación entre las autoridades encargadas del control operativo .”

y

“1,1,6 Fortalecer el uso de sistemas tecnológicos para la disuasión de conductas que atenten contra la seguridad vial. Identificación y formulación de los ajustes requeridos al marco normativo vigente (Ley 1843 de 2017) de tal forma que el uso de sistemas tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito favorezca la reducción y disuasión de comportamientos contrarios a la seguridad vial.”¹⁹

En ese sentido, el Plan Distrital de Seguridad Vial adoptado por la Administración Distrital mediante el [Decreto 813 de 2017](#), enmarca las acciones en materia de seguridad vial del Distrito Capital, las cuales se orientan a proteger las vidas en la vía. Dentro de las estrategias incluidas en el Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026, se estructuró el Programa de Gestión de la Velocidad (PGV).

Este programa incluye la evaluación de los límites de velocidad según la función, entorno, estado y características operativas de la vía, incluyendo la presencia y densidad de usuarios viales, para establecer límites de velocidad apropiados y coherentes, y medidas para el cumplimiento que mejoren la seguridad vial y el entorno vial para todos sus ciudadanos.

Por lo anterior, desde la Secretaría Distrital de Movilidad se ha considerado y trabajado la gestión de velocidad como uno de los factores de riesgo más importante, que afecta no solo

¹⁹ <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/documentos/anexo-tecnico-decreto-1430-2022.pdf>

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



la siniestralidad sino la severidad de cada siniestro. Para esto se ha venido desarrollando e implementando el [Programa de Gestión de Velocidad](#).²⁰

Cabe mencionar que dentro del Programa de Gestión de Velocidad se plantea como uno de los ejes de acción, el control y la vigilancia para favorecer el cumplimiento de los límites de velocidad, jugando un rol importante las cámaras de fotodetección. Al respecto, en julio de 2023, se publicó un artículo académico por parte de la Junta de Investigación de Transporte de la Academia Nacional de Ciencias²¹. En este artículo se determinó que las cámaras de fotodetección se consideran una tecnología altamente confiable que aporta en la reducción de los costos sociales y económicos asociados con los siniestros de tránsito.

El análisis hecho para Bogotá determinó que, la implementación de las cámaras de fotodetección han tenido un mayor efecto en evitar siniestros con víctimas fatales, por lo que en 2021 se redujo en un 0,12 personas fallecidas por kilómetro en corredores con límite de velocidad de 50 km/h y con cámaras de fotodetección.

Entre las recomendaciones de la publicación académica, se resalta la importancia de hacer cumplir los límites de velocidad promedio a nivel de corredor usando tecnología automatizada de detección de velocidad en corredores arteriales, donde la pacificación del tráfico o la intervención policial a menudo no es viable.

Es preciso señalar que el objetivo principal de los SAST es prevenir o disuadir que los conductores excedan los límites de velocidad o que circulen sin realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal o sin el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). En esa línea, los SAST cumplen un rol de prevención de siniestros viales, buscando mitigar los efectos negativos de transitar excediendo la velocidad o con condiciones técnicas del vehículo que pueden ocasionar un siniestro.

Es importante resaltar que la velocidad es el principal factor de riesgo en las vías y, por lo tanto, el cumplimiento de los límites de velocidad reduce la probabilidad de ocurrencia de un siniestro o la probabilidad de lesiones graves y fallecimientos. Lo anterior teniendo en cuenta la relación entre la velocidad y la energía, así como las limitaciones que genera la velocidad en la conducción como se explica a continuación:

²⁰ En el siguiente enlace se encuentra disponible el Documento Base del Programa de Gestión de Velocidad desarrollado por la SDM:

<https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/2019-03-18/Programa%20de%20Gesti%C3%B3n%20de%20la%20Velocidad%20para%20Bogot%C3%A1.pdf>

²¹ Artículo académico: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/03611981231182419>

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



- Las velocidades altas reducen el cono de visión del conductor, afectando su visión lateral y por lo tanto, su capacidad de anticipación o reacción ante un peligro.
- Atropellar a un peatón o ciclista a una velocidad de 30 km/h equivale a lanzarlo desde un segundo piso. No obstante, al aumentar esta velocidad también aumenta la energía cinética, por lo que atropellar al peatón o al ciclista a una velocidad de 90 km/h equivale a lanzarlo de un onceavo piso (Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile - CONASET²²).
- Las velocidades altas aumentan el riesgo de muerte de peatones y ciclistas, que hacen parte de nuestros usuarios más vulnerables. En el caso de que un peatón o ciclista sea arrollado a 30 km/h implica una probabilidad del 10% de muerte. Esta probabilidad aumenta en la medida que incrementa la velocidad, llegando a ser del 85% de muerte del ciclista o peatón, si la velocidad a la que son atropellados es de 50 km/h (WRI, 2015²³).
- A mayor velocidad se requiere mayor distancia para detener el vehículo. Por lo que, mientras un vehículo que transita a una velocidad de 50 km/h requiere menos de 30 m para detenerse; un vehículo que transita a 80 km/h requiere más de 55 m para detenerse (WRI, 2015).

Por lo anterior, la misión de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios para la detección de infracciones es prevenir siniestros con víctimas en siniestros de tránsito, a través de la sanción efectiva para promover un cambio de comportamiento, especialmente en aquellas conductas que generan un riesgo vial.”

De acuerdo en lo estipulado en el PL 115, en cuanto a la plena identificación del infractor y la responsabilidad de la Entidad de su plena identificación, técnicamente existen imposibilidades debido a que no se cuenta con una base de datos robusta y suficiente para realizar un análisis de videoanalítica forense y comparativa; actualmente la tecnología puede hacer una detección de una persona en un ambiente controlado, sin embargo, en el momento de la comisión de la infracción el conductor va en un vehículo que puede obstaculizar los rasgos faciales, en el mismo sentido, los medios de detección utilizados en la actualidad no podrían captar de manera clara y específica al infractor en el caso de que este opte por usar elementos que obstruyen la visual del mismo, ante estas situaciones lo obtenido no sería suficiente para la identificación.

²² Sitio web CONASET: <https://www.conaset.cl/preguntas-velocidad/>

²³ Documento: https://wrimexico.org/sites/default/files/Cities_Safer_By_Design_Spanish.pdf

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DNC
202352011785221

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Adicionalmente las tecnologías de reconocimiento facial generan un mayor costo en la aplicación de control de infracciones, lo que dificulta la asignación presupuestal para dicha actividad. A lo anterior se suma que la Secretaría Distrital de Movilidad no cuenta con un personal investigativo que tenga a cargo la labor de identificación de infractores, lo que genera una mayor carga probatoria por parte de la Secretaría, generando así mismo una mayor asignación presupuestal correspondiente en el proceso contravencional.

Una vez, revisado el proyecto de Ley No.115 de 2023 Cámara, la Subdirección de Contravenciones considera que en el artículo 135 A, no es claro si adiciona el artículo 10 de la Ley 2161 de 2022, o si por el contrario sustrae del mismo las conductas relacionadas con la adquisición del Seguro Obligatorio y la realización de la Revisión Técnico Mecánica o si por el contrario adiciona la conducta relacionada con circular o estacionar en lugares que no están permitidos, toda vez, el subrayado estaría adicionando la conducta de vehículos estacionados en lugares prohibidos.

Teniendo en cuenta que este proyecto tiene como objeto: *“...ratificar dentro del ordenamiento jurídico las disposiciones de la Corte Constitucional que garantizan la protección de los propietarios de vehículos particulares ante las fotodetecciones que carezcan de la plena identificación del conductor responsable, preservando su derecho a la presunción de inocencia y evitando cargas injustas y sanciones desproporcionadas. Se busca establecer un marco legal que promueva la justicia y la equidad en el ámbito de las multas de tránsito, contribuyendo a la confianza y seguridad vial de los ciudadanos”*. Sería importante establecer en la Ley la posición relacionada con la infracción C32 *“No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas”* toda vez, que la misma se evidencia con dispositivos de fotodetección.

Respecto al párrafo del proyecto: *“En los casos ya descritos, en los que la identificación plena del infractor no pueda ser obtenida a través del medio tecnológico empleado para la captura de la infracción, la carga de la prueba recaerá en la entidad de tránsito que impuso la sanción. En consecuencia, la entidad de tránsito tendrá la obligación, dentro del término de hasta 6 meses contados a partir de la infracción, de investigar con igual rigor los hechos y circunstancias que demuestren la existencia de la infracción y la responsabilidad del investigado. Por ende, los intereses que se generen en la contravención se suspenderán. Si a pesar de la investigación el infractor no puede ser identificado dentro del término establecido, el comparendo correspondiente deberá ser archivado y la multa quedará sin efectos”*, esta Entidad considera pertinente que se aclare si el término de seis (6) meses mencionado es una etapa adicional, anterior al inicio del proceso contravencional, como

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co



diligencias preliminares para investigar la existencia de la infracción como la responsabilidad del investigado o si está modificando el artículo 11 de la Ley 1843 de 2017 que establece:

“Artículo 161. Caducidad. La acción por contravención de las normas de tránsito, caduca al año (1), contado a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a ella. En consecuencia, durante este término se deberá decidir sobre la imposición de la sanción, en tal momento se entenderá realizada efectivamente la audiencia e interrumpida la caducidad.

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

Si fuere reducción en el término de caducidad para las Órdenes de Comparendos impuestas por fotodetección, es importante precisar que dicha reducción estaría limitando en tiempo el desarrollo de las etapas procesales en el proceso contravencional tales como decreto y práctica de pruebas, alegatos.

Observaciones desde la Dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y al Transporte DIATT:

Además de ser prácticamente imposible de realizar la identificación del autor de la conducta o infracción en el ámbito administrativo sancionatorio propio de las infracciones al tránsito y al transporte, ni la ley ni la jurisprudencia han establecido tal exigencia, como sí la relacionada con la determinación de cualquiera de las formas de culpabilidad en la comisión del hecho, al estar proscrita la responsabilidad objetiva, cuestión que en el informe que nos ocupa, parece confundirse, como se pasa a explicar.

1. El procedimiento administrativo sancionatorio que se adelanta por infracciones al tránsito y/o al transporte, es de acto, tal como lo aclara la Corte Constitucional, entre otras en su sentencia C-077 de 2006, donde se refiere a la diferencia entre el derecho de autor y el derecho de acto en el ámbito penal, cuyas ilustraciones no solo resultan pertinentes al tema que nos ocupa, sino que por disposición de la misma jurisprudencia constitucional, le son aplicables. Veamos:

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

**«DERECHO PENAL DE AUTOR Y DERECHO PENAL DEL ACTO-Distinción**

En la doctrina penal se distingue entre el Derecho Penal de autor y el Derecho Penal de acto. i) En el primero, el sujeto responde por su ser, por sus condiciones sicofísicas o su personalidad, que se consideran peligrosos para la sociedad, por su supuesta inclinación natural al delito, con un criterio determinista, de modo que el sujeto resulta condenado por la naturaleza a sufrir las condenas penales, por obra del destino y, por tanto, de modo fatal o inevitable. En este orden de ideas no es relevante que aquel cometa infracciones, sino que tenga la potencialidad de cometerlas. ii) En el segundo, el sujeto responde por sus actos conscientes y libres, es decir por la comisión de conductas conocidas y queridas por el mismo, previstas expresa y previamente en la ley como contrarias a bienes fundamentales de la sociedad y de sus miembros y que hacen a aquel merecedor de una sanción. Esta clase de Derecho, inspirado por la filosofía liberal y fundado en la dignidad humana, ha sido acogido por los regímenes políticos democráticos y encuentra fundamento en varios preceptos de la Constitución colombiana, entre ellos el Art. 29. Por sus fundamentos filosóficos y políticos, la responsabilidad derivada de esta última concepción del Derecho Penal es necesariamente subjetiva, es decir, exige la existencia de la culpabilidad, en alguna de las modalidades previstas en la ley, en la comisión de la conducta.»

Al ser el derecho administrativo sancionatorio, igual que el penal, de acto, la exigencia que se establece es la existencia de cualquiera de las formas de culpabilidad, que para estos campos son el dolo y la culpa, teniendo la primera los componentes de la voluntad o intención y el conocimiento previo del proceder irregular y la última sus fuentes en la negligencia, la impericia, la imprudencia y el deber objetivo de cuidado, como aquellos que, respectivamente, surgen cuando ni siquiera se imagina o prevé el resultado ocurrido y se actúa con tal inercia, o cuando se realiza una actividad sin tener el conocimiento o la pericia para tal efecto o cuando, pese a imaginar el resultado y preverlo como posible, aun así se realiza la conducta y el deber objetivo de cuidado, aspectos que deben fijarse mediante un procedimiento donde se le dé a las personas comprometidas o vinculadas las garantías del debido proceso mediante el debate probatorio que se debe adelantar de oficio y/o a solicitud de parte.

Esta demostración de haber actuado bajo una cualquiera de tales modalidades de culpabilidad se satisface a través de los procedimientos sancionatorios descritos en los artículos 130 y siguientes de la Ley 769 de 2002 o CNT y en el artículo 44 de la Ley 336 de 1996, además de las normas que como la Ley 1437 de 2011, entre otras, le resulten aplicables que, si bien es cierto deben ser replanteados legalmente a través de un

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195

**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



procedimiento integral, mejor estructurado y diseñado, ello no se logra revisando capítulos aislados como el que se enfatiza en el proyecto de ley 115 de 2023, donde se parte de una posición política que desconoce los verdaderos y más sentidos problemas de la movilidad y la cultura ciudadana y donde a toda costa se pretende aplicar a la fuerza posiciones jurisprudenciales aisladas, dejando en el ambiente una supuesta protección a los intereses de la ciudadanía al insistir en la identificación de los conductores al momento en que cometen infracciones al tránsito, cuando están generando precisamente el efecto contrario, al abrir un marco propicio para la impunidad, en contravía de los derechos amenazados de los demás actores viales afectados por tales conductas dolosas o culposas y desconociendo el interés público en general.

Claro que son bienvenidas las reformas legales porque la normatividad debe ir a la par con la realidad que es dinámica y cambiante, pero lo que no puede ser de recibo son las justificaciones y razones que, como en el presente caso, las impulsan. Si se trata de estructurar y unificar este álgido tema de las infracciones al tránsito y al transporte porque a ello le subyacen aspectos fundamentales como la vida, la integridad física y la convivencia, para citar solo tres de los principios que legalmente se han considerado como protegidos por esta área del derecho sancionatorio, cuando son amenazados o lesionados con las conductas dolosas o culposas de aquellas personas que por una u otra razón actúan en franco desconocimiento de la norma, ¿por qué no crear programas de educación vial a través de los instrumentos legislativos de los que se dispone? ¿No es acaso más fácil y hasta económico prevenir la infracción que sancionarla? ¿por qué no diseñar un catálogo sancionatorio completo y ejemplar?

Dicho de otra manera, la responsabilidad que pudiera predicarse de quienes infringen las disposiciones en materia de tránsito y transporte está cimentada en el debate e investigación acerca de su culpabilidad y no de su identidad o identificación, como de manera errada se insiste en el proyecto de ley que nos ocupa, al punto que ni siquiera el hecho de estar plenamente identificado el conductor de un vehículo en el que se comete una infracción bastaría o sería suficiente para imputar responsabilidad alguna, de llegarse a demostrar que su proceder obedeció a situaciones ajenas al dolo o a la culpabilidad, dentro de las que se inscriben aquellas propias de la fuerza mayor o el caso fortuito, por lo que no es la identificación el factor determinante para imputar responsabilidad o para desvirtuarla en estas áreas, sino el factor de culpabilidad, incluso atenuada en algunos eventos de responsabilidad objetiva, pese a estar prescrita, tal como lo aclara la Corte Constitucional en su sentencia C 699 de 2015, cuyos apartes pertinentes se transcriben:

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195

**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



«La institución de la solidaridad en el campo administrativo sancionatorio pretende garantizar que la obligación sea ejecutable frente a otros sujetos distintos del autor de la conducta prohibida, para que conjuntamente respondan ante la administración, en tanto tenían el deber de prevenir la comisión de la misma.

[...]

La culpabilidad constituye un elemento subjetivo esencial sobre el cual se edifica la responsabilidad administrativa. En este orden también se sitúa la Sentencia C-089 de 2011, por la cual se juzgó la constitucionalidad del Artículo 18 de la Ley 1383 de 2010, que establece la solidaridad entre el infractor de la norma de tránsito, el propietario del vehículo y la empresa afiliadora. En dicha oportunidad la Corte se refirió a las exigencias que deben concurrir para la imposición de sanciones, a saber:

“La Corte ha señalado que la imposición de sanciones por responsabilidad objetiva, se ajusta a la Constitución, si y solo si, la sanción administrativa cumple con las siguientes exigencias: (i) que se trate de un tipo de sanción que no afecte de manera específica el ejercicio de derechos fundamentales, ni afecten de manera directa o indirecta a terceros; (ii) que la sanción tenga un carácter meramente monetario; y (iii) que se trate de sanciones de menor entidad.” (Subrayas fuera del texto)

De esta manera, al tenor de lo dispuesto en los Artículos 29 y 150 Superiores, así como la jurisprudencia consolidada de esta Corporación, el primer contenido normativo es compatible con la Constitución, en tanto se limita a establecer los sujetos responsables de la sanción. Sin embargo, el establecimiento de la solidaridad entre tales sujetos, excede los cánones del debido proceso, ya que no consulta uno de los elementos esenciales en la determinación de la responsabilidad (el dolo y la culpa grave, son elementos *sine qua non* en la imputación de responsabilidad administrativa en esta materia).

En este punto del análisis conviene diferenciar la institución de la solidaridad del régimen de responsabilidad objetiva. Conforme a lo indicado en precedencia, la solidaridad¹⁰⁴¹ supone la existencia de una pluralidad de sujetos en las obligaciones o en los deberes a cargo del administrado, que puede estar ubicada en la parte acreedora (solidaridad activa) o en el extremo deudor (solidaridad pasiva), y en términos prácticos implica que, a pesar de haber varios sujetos, la prestación es única. En el marco del derecho administrativo sancionatorio conlleva a que el deber de los

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195

**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



sujetos con respecto a la sanción pecuniaria, pueda ser ejecutada por parte de la autoridad competente, persiguiendo a cualquiera de los obligados por el valor total de la correspondiente sanción.

Por su parte, el régimen objetivo consiste en una forma de determinación de la responsabilidad en la que se prescinde por completo de la conducta del sujeto, de su culpabilidad o intencionalidad; en esta modalidad se atiende única y exclusivamente el daño producido, bastando este elemento para que su autor o autores sean responsables, cualquiera que haya sido su conducta y sin considerar aspectos subjetivos como la culpa^[105] o dolo.

Sobre la responsabilidad objetiva la Corte en Sentencia C-595 de 2010 determinó que en materia administrativa, reviste un carácter excepcional y debe cumplir los siguientes requisitos:

“Esta Corporación ha señalado que la imposición de sanciones por responsabilidad objetiva se ajusta a la Constitución en la medida que (i) carezcan de la naturaleza de sanciones que la doctrina llama 'rescisorias', es decir, de sanciones que comprometen de manera específica el ejercicio de derechos y afectan de manera directa o indirecta a terceros; (ii) tengan un carácter meramente monetario; y (iii) sean de menor entidad en términos absolutos (tal como sucede en el caso de las sanciones de tránsito) o en términos relativos (tal como sucede en el régimen cambiario donde la sanción corresponde a un porcentaje del monto de la infracción o en el caso del decomiso en el que la afectación se limita exclusivamente a la propiedad sobre el bien cuya permanencia en el territorio es contraria a las normas aduaneras).”»

Estas posturas del máximo tribunal constitucional mediante las que centra la responsabilidad en la culpabilidad y no en la identidad o identificación, fueron reiteradas en la reciente sentencia C 321 de 2022 y están siendo desconocidas en el proyecto de ley que nos ocupa, pese a tener como motivación la incorporación de la jurisprudencia al texto normativo.

Cuando la Corte señala una y otra vez la obligación de cuidado y vigilancia que debe mantener todo propietario sobre su vehículo, atribuyendo la posible sanción a una omisión que le es imputable, establece como nexo causal de tal responsabilidad el incumplimiento «de manera culpable, con la obligación *propter rem* de velar porque el vehículo de su propiedad circule conforme a las condiciones previstas en los literales a, b, c, d, y e de la disposición», esto es que, independientemente del medio o dispositivo con que se detecte

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195

**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



tal infracción o incumplimiento, es el factor culpabilidad, bien en el conductor o bien en el propietario del vehículo, en caso de no coincidir con aquel, el que determina la responsabilidad, en el primer evento (conductor infractor no es el dueño del vehículo) por una conducta cometida con dolo, o con culpa por negligencia, impericia o imprudencia y en el segundo (conductor y dueño del vehículo son personas diferentes) por faltar al deber objetivo de cuidado, veamos:

«**259.** Por otra parte, se evidencia que la disposición se encuentra conforme al principio de responsabilidad personal, el cual dispone que “*un sujeto únicamente puede ser sancionado por actos u omisiones propias*”,^[401] (ver el acápite denominado “*El principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria*”). En el caso objeto de análisis, se tiene que la causa de la posible sanción es una omisión imputable al propietario del vehículo, a saber: que este incumpla, de manera culpable, con la obligación propter rem de velar porque el vehículo de su propiedad circule conforme a las condiciones previstas en los literales a, b, c, d, y e de la disposición. En ese sentido, la conducta reprochada consiste en una omisión imputable al propietario del vehículo, que se sintetiza en “*no velar*” o no satisfacer los deberes de cuidado y vigilancia respecto del bien de su propiedad. Esta omisión del propietario del vehículo puede materializarse de manera independiente y autónoma respecto de otras conductas ilegales o infracciones que pudieran concretarse durante la conducción. En ese sentido, no puede afirmarse que la norma pretenda imputar al propietario las conductas de un tercero o de quien conduce el vehículo. Por el contrario, esta establece una obligación al propietario por el mismo hecho de serlo, y determina unas posibles consecuencias jurídicas por el incumplimiento de esa determinación.» (Subrayado fuera de texto)

Más adelante la Corte agrega:

«**260.** Ahora bien, la anterior conclusión, en modo alguno exime al conductor de su responsabilidad de cumplir con las normas de tránsito. Aunque, las obligaciones del conductor son objeto de otras disposiciones normativas que exceden el presente análisis de constitucionalidad, resulta necesario establecer con claridad que la responsabilidad del propietario no excluye o elimina la del conductor, quien, conforme al artículo 131 de la Ley 769 de 2002 es titular de otras determinadas obligaciones en materia de tránsito y puede también ser destinatario de sanciones proferidas en el marco de un proceso administrativo contravencional de tránsito.

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



261. Estas conclusiones que se vienen de exponer consideran también que, como se explicó en el acápite denominado “*La propiedad como derecho y deber*”, en virtud del artículo 58 de la Constitución Política, la propiedad entraña una función social y ecológica, lo que implica que los propietarios de los vehículos deben ejercer su titularidad para satisfacer sus necesidades individuales, pero también las de la colectividad,^[402] para lo cual pueden ser destinatarios de obligaciones que se deben cumplir en ejercicio del derecho de propiedad (*propter rem*).^[403] Así pues, el Legislador puede someter el derecho de propiedad a cargas, deberes, limitaciones y obligaciones en cabeza de los propietarios con el fin de garantizar que el ejercicio del derecho de propiedad esté conforme al interés general. Esto, siempre que se trate de medidas razonables y proporcionales.^[404]

262. En ese sentido, establecer la obligación al propietario de velar porque el vehículo de su propiedad circule dando cumplimiento a la condiciones señaladas concreta y materializa, respecto de los vehículos, la función social y ecológica de la propiedad, dispuesta en el artículo 58 de la Constitución Política, ya que garantiza que estos circulen en cumplimiento de las condiciones jurídicas, técnicas y fácticas necesarias para promover la protección del medio ambiente y la seguridad de los transeúntes, conductores y pasajeros.

263. Además, el hecho de que los vehículos por naturaleza estén destinados a desarrollar una actividad peligrosa, implica, por lo menos dos consecuencias:

Primero, que el Legislador tiene la facultad de regular de manera intensa la actividad de tránsito, lo que, incluye la posibilidad imponer obligaciones a quienes intervienen en ella, incluidos los propietarios de vehículos, con el fin de garantizar el orden público y proteger los derechos de las personas (ver acápite denominado “*La regulación de la actividad de tránsito y la potestad administrativa sancionadora*”). Ese amplio margen de configuración, en este caso se suma a la “*libertad de configuración legislativa en materia de regulación de sanciones y restricciones por la comisión de infracciones de las normas de tránsito*”.^[405] En efecto, el Legislador se encuentra ampliamente facultado para “*imponer aquellas restricciones necesarias en materia de tránsito para preservar la seguridad, la movilidad, la salubridad, la preservación de la malla vial o ambiental, entre otros aspectos*”.^[406]

Segundo, el propietario, por ser quien tiene un vínculo jurídico con el vehículo debe ser el principal responsable de efectuar, de manera diligente, todas las actividades que estén a su alcance para cerciorarse de que el vehículo respecto del cual ejerce

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



derecho de dominio cumpla con la función social y ecológica de la propiedad (ver acápite denominado “*La propiedad como derecho y deber*”). En particular, de que el vehículo se encuentre en condiciones técnicas y jurídicas óptimas para garantizar la seguridad de las personas y la protección del medio ambiente, así como que el uso que se le da a este se encuentra conforme a la ley. Dentro de ese margen de responsabilidad del propietario, sin duda, se encuentra cumplir con las obligaciones de adquirir y mantener vigente el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, efectuar la revisión técnico-mecánica en los plazos establecidos en la ley; y cumplir con un deber de cuidado y diligencia para cerciorarse que el vehículo circule dando cumplimiento a las normas de tránsito, como circular por lugares y en horarios que estén permitidos; sin exceder los límites de velocidad permitidos; y respetando la luz roja del semáforo.

264. Así, pues, esa obligación en cabeza del propietario de velar porque el vehículo de su propiedad circule dando cumplimiento a las condiciones señaladas, así como la posibilidad de atribuirle una sanción al interior de un proceso administrativo contravencional de tránsito que se adelante en cumplimiento de las garantías del debido proceso, cuando quiera que este no cumpla con dicha obligación de cuidado y vigilancia, es razonable y proporcional, pues no constituye una imposición que afecte o limite de manera grave el ejercicio del derecho de propiedad, sino que más bien consiste en una medida que tiende a la realización de la función social de la propiedad y al reconocimiento de la primacía del interés general sobre el particular.^[407] En ese sentido, la Sala Plena de la Corte Constitucional encuentra que los argumentos del demandante no están llamados a prosperar.»

Luego agrega la Corte Constitucional en la misma sentencia:

«**284.** Así pues, resulta razonable y proporcional que el Legislador haya impuesto la obligación al propietario del vehículo de velar porque este circule dando cumplimiento a las normas de tránsito señaladas, pues con ello se promueve la seguridad vial y la protección de los usuarios, los cuales “*constituyen principios rectores de la regulación del tránsito terrestre y un fin constitucionalmente válido y relevante, de conformidad con el artículo 2º Superior*”.^[422] En efecto, “(...) si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectados: la descoordinación de las fuerzas físicas que actúan en el escenario del tránsito vehicular y peatonal, provocaría la accidentalidad constante de sus elementos (...)”.^[423] En ese sentido, resulta constitucionalmente

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



legítimo que Legislador imponga a los propietarios de vehículos la obligación de velar porque estos circulen dando cumplimiento a las normas de tránsito objeto de análisis.

285. Esta conclusión, se refuerza al considerar que *“más de 1,35 millones de vidas”* se pierden al año en siniestros viales, lo que *“ha posicionado la seguridad vial como un tema prioritario en la política pública mundial”*.^[424] En Colombia, la Agencia de Seguridad Vial reportó que, durante el año 2021, fallecieron 3.934 personas por accidentes de tránsito, mientras que, en lo que va del año 2022 han fallecido 4.550 personas. El 58,66% de estos fallecimientos corresponde a usuarios de motos, seguido por peatones con un 22,15%. De acuerdo con Medicina Legal, *“las principales causas de accidentes en las vías del país obedecen al exceso de velocidad (45%), desobedecer señales de tránsito (42%), embriaguez (4%) y conducir en contravía (3 %)”*.^[425]

286. Un estudio realizado por Fasecolda estimó que *“las colisiones de vehículos cuestan al menos un 1% del PIB del país, debido a los costos del tratamiento médico y la pérdida de productividad de quienes mueren o quedan discapacitados por su lesión”*. Igualmente, identificó que *las lesiones por accidentes de tránsito son la principal causa de muerte en niños de 5 a 14 años y jóvenes de 15 a 29 años. Además, son la octava causa de muerte para todos los grupos de edad”*. Empero, según el vicepresidente técnico de esa agremiación, en Colombia *“solo el 16% de los usuarios de vehículo tienen en cuenta la seguridad en su decisión de compra”*.^[426]

288. Conforme a lo anterior, se tiene que la posibilidad de sancionar al propietario por no velar porque el vehículo de su propiedad circule conforme a las normas más básicas de tránsito, se encuentra conforme a la Constitución. No sólo porque esa regulación es propia del amplio margen de configuración del Legislador para establecer sanciones por infracciones a las normas de tránsito, sino porque estas persiguen fines constitucionalmente legítimos como promover la seguridad vial y la protección de los usuarios.»

El deber objetivo de cuidado ha sido precisado por la Corte Suprema de Justicia (SP 2771-2018 rad 46612) así:

«El delito Imprudente

En el delito imprudente se sanciona la conducta que cause un resultado lesivo siempre que, siendo previsible, sea producto de la infracción al deber objetivo de

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



cuidado. El juicio de reproche —ha sostenido la jurisprudencia- no recae sobre la acción en sí misma, sino en la forma en que se ejecuta, esto es, infringiendo *las reglas de cuidado propias de la actividad realizada, valga decir, los reglamentos de tránsito, las reglas de la experiencia propias de cada profesión u oficio —lex artis— y, si no las hay, las pautas de comportamiento Social del hombre promedio. O creando un riesgo jurídicamente desaprobado a partir de la ejecución imprudente de una acción normalmente trivial.»*

En la misma línea de argumentación encontramos la sentencia C 038 de 2020 de la que se ha asumido y mencionado de manera aislada, la exigencia de identificar al conductor del vehículo con el que se comete la infracción, dejando de lado que esa providencia coincide con los planteamientos jurisprudenciales transcritos al enfatizar la demostración de cualquiera de las formas de culpabilidad en la comisión de la infracción, al dejar incluso la viabilidad condicionada de la solidaridad en materia sancionatoria, bajo el cumplimiento de requisitos, como se pasa a destacar:

«SOLIDARIDAD Y DEBIDO PROCESO EN MATERIA ADMINISTRATIVA SANCIONATORIA-Jurisprudencia constitucional

En suma, aunque tanto en el derecho privado, como en el derecho público se establezcan formas de responsabilidad solidaria frente a obligaciones de resarcir perjuicios, a la luz de la jurisprudencia constitucional, la solidaridad pasiva en materia sancionatoria resulta inconstitucional si conduce a que la sanción recaiga sobre una persona diferente a quien realizó personalmente el acto reprochado. Por lo tanto, de acuerdo con la jurisprudencia, la constitucionalidad de la solidaridad en materia sancionatoria exige el respeto de las siguientes condiciones: (i) los sujetos obligados solidariamente deben ser vinculados al procedimiento administrativo en el que se determinará la responsabilidad y se impondrá la sanción, para que ejerzan su derecho constitucional a la defensa. Por lo tanto, la sanción no puede ser automática o de plano; (ii) la infracción debe ser personalmente imputable a cada obligado solidariamente, lo que implica que la solidaridad en materia de sanciones administrativas, no permite una forma de responsabilidad por el hecho ajeno y (iii) la infracción debe haber sido cometida de manera culpable por cada uno de los obligados solidariamente, considerando que aunque excepcionalmente es admisible la responsabilidad objetiva, la jurisprudencia constitucional ha exigido siempre responsabilidad por culpa en estos casos, como una manera de mitigar la solidaridad legal.

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

**SOLIDARIDAD PASIVA EN MATERIA SANCIONATORIA-Inconstitucional**

Por lo tanto, la solidaridad sancionatoria sería inconstitucional si (i) desconoce el derecho a la defensa, (ii) no exige imputabilidad personal de la falta para que la sanción recaiga sobre quien cometió o participó personalmente en la infracción, es decir, permite la responsabilidad sancionatoria por el hecho ajeno y (iii) prevé una responsabilidad sin culpa u objetiva.»

Esta sentencia C 038 de 2020, al ser un pronunciamiento previo a la C 321 de 2022, pone sobre la mesa la posibilidad de diferenciar aquellas conductas que desde la redacción de la norma legal pudieran ser cometidas o atribuidas a los conductores y a los propietarios de vehículos, a partir de los elementos de la culpabilidad inherentes a unos y a otros y que precisamente fue el preámbulo para que, con total precisión, la misma Corte Constitucional en la más reciente de las providencias señala la responsabilidad de los propietarios de los vehículos en los resultados donde estuvieran comprometidos estos bienes a partir de la omisión al deber objetivo de cuidado, una de las fuentes de la culpabilidad, como se anotó. Veamos lo que dijo el juez constitucional en la sentencia C 038 de 2020:

«59. Uno de los intervinientes^[97] sostiene que la solidaridad del propietario únicamente sería razonable respecto de aquellas infracciones que se encuentren en la órbita de la acción del propietario, tales como las relativas al mantenimiento del vehículo, la compra del seguro obligatorio o la realización de la revisión técnico mecánica y que, por lo tanto, bastaría con un condicionamiento. Al respecto, el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, tipifica las infracciones de tránsito susceptibles de ser sancionadas con multa y establece el monto de la misma; dentro de la lista de los comportamientos reprochables denominados de multa tipo B, C y D, la norma establece que se impondrá al “conductor **y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones**” (negrillas no originales). Sin embargo, aunque podría realizarse un ejercicio académico destinado a determinar en abstracto, cuáles de dichos comportamientos reprochan acciones u omisiones predicables exclusivamente del conductor del vehículo, al tratarse en principio de comportamientos derivados del uso inadecuado del vehículo^[98] y diferenciarlos de las infracciones relativas al estado fáctico o legal del vehículo, en las que la responsabilidad del propietario le sería imputable aún en el caso de no ser él quien conducía el vehículo al momento de la detección de la infracción, teniendo en cuenta que la imputación personal de la responsabilidad sancionatoria no se derivaría del acto de conducir, sino del incumplimiento de deberes que le asisten en su calidad de propietario de un vehículo^[99], en realidad, tal ejercicio no resultaría suficiente para conservar la norma, a la luz de la Constitución Política, por las siguientes razones: (i) el Código Nacional de Tránsito no prevé expresamente cuáles de dichas

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



infracciones son imputables al propietario y cuáles de ellas al conductor y utiliza alternativamente la expresión conductor y/o propietario, para determinar el sujeto activo del comportamiento; (ii) la determinación del sujeto activo de una infracción hace parte de sus elementos esenciales los que, en virtud del derecho fundamental al debido proceso, deben ser determinados por el Legislador, en cumplimiento del principio de legalidad, en su componente de ley formal y de tipicidad o certeza (ley cierta), por lo que es a la Ley a quien le corresponde identificar cuáles infracciones podrían predicarse de la acción u omisión del propietario del vehículo, sin que, para su comisión, se requiera la actividad de conducir ^[100]; (iii) el condicionamiento de la norma trasladaría de manera inconstitucional la determinación concreta de quién puede cometer determinada infracción, a la autoridad de tránsito y (iv) afectaría sensiblemente no solo la reserva de ley en materia sancionatoria, sino la seguridad jurídica de los destinatarios del Código Nacional de Tránsito, al no saber previamente y con suficiente certeza, cuáles de los comportamientos tipificados como infracción y cuya realización se detecta por medios tecnológicos, serían imputables al conductor y cuáles al propietario. El condicionamiento sería de tal amplitud, que implicaría una reingeniería de la norma que escaparía a la competencia de la Corte Constitucional.»

De acuerdo con el texto transcrito y lo allí señalado, es importante que el legislador centre su atención en indicar cuáles conductas serían susceptibles de ser cometidas por los propietarios, por el solo hecho de serlo y cuáles por los conductores, tanto en el evento de ser ellos los dueños del automotor como en caso de no serlo, esto es, un desarrollo del capítulos de la tipicidad y de la calidad de sujetos investigables, como sucede en los catálogos igualmente sancionatorios del derecho disciplinario, antes que pedirle a la administración y a las autoridades de tránsito la identificación de uno u otro, cuando hasta el momento norma alguna lo ha preceptuado y cuando la reiterada jurisprudencia de la Corte Constitucional ha hecho énfasis en la demostración de la culpabilidad y no en la identificación del infractor, especialmente problemática de realizar con las cámaras y demás mecanismos para la fotodetección.

Esto aunado a que también senda jurisprudencia de las altas cortes han reconocido que si bien los postulados del derecho penal le son aplicables al administrativo sancionatorio, esto no ocurre de manera total ni abstracta, siendo obligada la identificación o plena identidad de los autores solamente en el ámbito penal, dada su trascendencia y naturaleza, en un ejercicio que conlleva no solo la averiguación de los datos con los que se llama, reconoce o se hace llamar al individuo en la sociedad, sino su ubicación, dirección, rasgos físicos y morfológicos, huellas dactilares, costumbres, arraigo, entre otros, que no dejen duda acerca de que se trata de esta persona y no de otra, en una verdadera individualización, por lo que pretender traer este requisito al que escuetamente se ha llamado “identificar” puede llevar a exigencias que

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195

**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



ni la ley ni la misma naturaleza del sancionatorio por infracciones al tránsito y al transporte comprende y al absurdo incluso de no ser suficiente con el reconocimiento facial del infractor para verificar su participación en la contravención, llevando a la inaplicación de las cámaras y mecanismos de fotodetección, surgidas precisamente en aras de una mayor objetividad, sino poniendo en tela de juicio cuando tales infracciones son advertidas por los agentes de tránsito.

La pregunta que surge entonces tiene que ver con si en los procedimientos que se adelantan por infracciones al tránsito y transporte se permite a los presuntos infractores y a los propietarios de los vehículos el debate sobre la culpabilidad en la comisión de los hechos, para contestar de manera afirmativa y con ello desvirtuar vulneraciones al debido proceso, como se soslaya en el proyecto de ley objeto de análisis.

A manera de conclusión

Si se trata pues de hacer acopio de los aportes jurisprudenciales en la norma que se busca crear, debe partirse de identificar los verdaderos problemas de la movilidad y del procedimiento administrativo sancionatorio creado para regular y hacerla posible, realizando un análisis integral y completo, no parcializado, de la evolución jurisprudencial, aunque se corra el riesgo de fijar en el precepto legal posiciones que bien pudieran ser modificadas por las altas corporaciones y con ello perder vigencia y aplicación la norma creada a partir de ellas, en el entendido de que tales decisiones, de por sí vinculantes cuando son de constitucionalidad o de unificación, oscilan dependiendo de nuevas disposiciones, circunstancias, políticas públicas y de la realidad misma, cambiante por naturaleza. Así, no es necesario incorporar los textos jurisprudenciales en las normas, sino legislar en armonía con estos, dejando en los ciudadanos la posibilidad de acudir a ambas herramientas cuando de interponer las acciones se trate, en beneficio de sus intereses y derechos, en el evento en que fueren desconocidos o conculcados.

¿GENERA GASTOS ADICIONALES?

Si _____ No _____

VALORACIÓN DEL GASTO

Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector, de no serlo, indicar cuál

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



DNC 202352011785221

Informacion Publica

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Si _____ No _____

IMPACTO DEL PROYECTO (Señalar con X la opción adecuada)

Apoya la iniciativa legislativa:
NO X SI _____ TOTAL _____ PARCIAL: _____
PROPOSICIONES PARA LOS ARTÍCULOS: _____
SE ADJUNTA PROPOSICIONES SUGERIDAS: SI _____ NO _____

Cordialmente,

[Handwritten signature]

Deyanira Consuelo Avila Moreno

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 19-10-2023 02:45 PM

- Aprobó: Adriana Ruth Iza Certuche-Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía
Aprobó: Ana María Corredor Yunis-Subdirección de Contravenciones
Aprobó: Dilson Javier Romero Velandia-Oficina de Seguridad Vial
Aprobó: Natalia Catalina Cogollo Uyaban-Dirección de Normatividad y Conceptos
Aprobó: Nathaly Patiño Gonzalez-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Paulo Andres Rincon Garay-Subsecretaría de Gestión Jurídica

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9 esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DNC
202352011785221

Informacion Publica

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Revisó: Jenny Abril -Asesora del Despacho
Gina Astrid Salazar- Asesora del Despacho
Cristina Muñoz- Asesor del Despacho
Javier Hernández -Asesor del Despacho
María Cristina González Galindo. Profesional Especializada. Oficina de Seguridad Vial.
Fernando Alfredo Pérez Alarcón - Abogado SSC

Proyectó Jason Nova-Dirección de Normatividad y Concepto
Lissett Johana Arias Sosa. Profesional Especializada. Oficina de Seguridad Vial.

Compiló Marisol Borja Hernández - Abogada SC
Alexandra Rodríguez -Enlace Congreso

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co