

La Imposición de Foto multas a Particulares Frente a la Figura del responsable Solidario  
y la Asignación de la Culpa Sancionatoria En Bogotá D.C. Periodo 2020-2023.



Juan Nicolas Ramírez Ramírez.

Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca, Facultad de  
Derecho, Programa de Derecho- Pregrado.

Bogotá D.C.

La Imposición de Foto multas a Particulares Frente a la Figura del Responsable  
Solidario y la Asignación de la Culpa Sancionatoria en Bogotá D.C. Periodo  
2020-2023.

Juan Nicolás Ramírez Ramírez

Monografía Jurídica Para Optar Por El Título De Abogado

Dra. Diana Marcela Villarraga Rojas.

Asesor Temático.

Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca, Facultad De  
Derecho, Programa de Derecho- Pregrado.

Bogotá D.C.

2  
NOTA DE ACEPTACIÓN

Asesor Temático

-----

Asesor Metodológico

-----

Jurado 1

-----

Jurado 2

-----

*Agradecimientos y/o dedicatorias.*

*En primer lugar, al Universo mismo por permitir que las cosas sucedan porque aun con su inmensidad sigue cuidando de cada uno de nosotros, aunque día a día vivamos no notamos que somos un grano de arena en un Universo infinito.*

*A mi persona por siempre tener palabras de aliento, fuerza y voluntad en las cosas que hago pues es de reconocer que muchas veces uno agradece lo que los demás hacen por uno, pero se olvida del personaje principal en nuestras vidas, nuestro propio ser que existe.*

*A mi madre que solo ella sabe lo que ha hecho por mí por su amor incondicional y motivación constante, a mi padre y gran amigo por sus consejos, sabiduría y prudencia y, a mi hermana que ha sido el vinculo de traer los sueños a la realidad pues es quien me dio el empujón al mundo real y permitió con sus actos forjar a su hermano menor su carácter y dedicación.*

*Finalmente, a mis grandes amigas Lizeth Torres y Leidy Velandia que con su amistad han abrazado y fortalecido a este ser brindándole fortaleza con sus consejos, puntos de vista, ayuda emocional y respaldo académico, afortunado que los hilos de la vida nos hayan permitido conocernos.*

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

## Contenido

Introducción. ....	6
1.1. Descripción del Problema. ....	8
1.2. Formulación del Problema. ....	16
1.3. Justificación.....	16
1.4. Objetivos. ....	23
1.4.1. General. ....	23
1.4.2. Específicos. ....	23
2. Marco Teórico Conceptual.....	24
2.1. Capítulo I: Contexto Histórico de la Responsabilidad Estatal y de los Medios para la Imposición de Foto multas y la Figura la Responsabilidad Objetiva. ....	24
2.1.2. Razón de la decisión de la Corte con la Sentencia C 038 de 2020: análisis y precedentes de sentencias correlativas. ....	40
2.1.3. La responsabilidad solidaria y consideraciones de la culpa objetiva y subjetiva del poder sancionador: ....	47
3. Capítulo II: Aplicación de la figura de la responsabilidad conforme a la graduación de la culpa en la imposición de foto multas de acuerdo a las sentencias C 038 de 2020 y C 321 de 2022 en la ciudad de Bogotá. ....	61
3.1. Regulación Normativa Respecto al Comunicado Constitucional en la Ciudad De Bogotá Periodo 2020-2021. ....	62
3.2. Análisis Comparativo Tecnologías de Reconocimiento Facial en la Ciudad De Hong Kong. ....	75
4. Capítulo III: Comparación doctrinal entre las sentencias C 038 de 2020 y C 321 de 2022 dentro del margen de interpretación del rol del propietario del vehículo y la carga procesal. ....	79
5. MARCO METODOLÓGICO. ....	90
6. CONCLUSIONES. ....	93
7. ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN E INTERVENCIÓN. ....	97
8. REFERENCIAS.....	101

## **Introducción.**

Una foto multa es un acto administrativo resultante de la detección electrónica de presuntas infracciones de tránsito mediante herramientas audiovisuales automáticas, semiautomáticas y otros medios técnicos, que inicia efectos jurídicos a partir de la notificación de la decisión administrativa de la sanción y que afecta a derechos o intereses de una persona física o jurídica como consecuencia de una presunta infracción de tránsito durante la conducción. Las multas se basan en fotografías y pruebas recogidas por cámaras y sistemas de detección instalados en las vías para verificar la infracción y pueden ser objeto de recurso si se comprueba que existen errores en la determinación o divulgación del acto administrativo.

Se puede afirmar que estos actos administrativos sancionatorios, determinan por sí mismas la efectividad en las actuaciones en los fines de un Estado Social de Derecho que, mediante el otorgamiento de facultades inherentes cedidas a entidades administrativas, encargadas de la eficacia de los mismos y que consolidan el marco del *ius puniendi* para hacer valer los reglamentos impuestos, recaudando mediante las foto multas, dineros correlativos a la sanción por infracción de tránsito además de en algunas ocasiones la aplicación de programas pedagógicos como medio de no repetición y resarcimiento de acciones antijurídicas.

En este sentido, la Corte Constitucional de Colombia ha enmarcado un desarrollo jurisprudencial teniendo en cuenta las infracciones de tránsito especialmente las registradas como foto multas, por cuanto resultan inconstitucionales en el sentido de que vulneran el debido proceso al prescindir del derecho a la contradicción y el principio universal del derecho que consagra la inocencia como presunción legal.

Sin embargo, la Corte Constitucional Colombiana en el sentido de subsanar los inconvenientes al momento de imponer la sanción de responsabilidad por infracción de tránsito; incluyendo el caso de las foto multas a un sujeto determinado, ha llegado a concluir mediante la sentencia Constitucional C 321 del 2022 que es el propietario del vehículo quien por su calidad debe velar por el debido uso de su automóvil y los requisitos legales que debe cumplir tanto él, como un tercero conductor, para poder circular con el vehículo automotor.

Siguiendo con ese razonamiento, se derivan varias alternativas que se deben analizar y desarrollar desde una síntesis teórica para lograr comprender el sentido del fallo, pues va más allá de dividir la responsabilidad del propietario de un vehículo por el hecho de tener el deber de velar por los actos que concluyen en infracciones de tránsito sino que se debe proteger el acceso al debido proceso en el sentido de demostrar mediante los medios tecnológicos implementados por el Estado, existe suficiencia y capacidad tecnológica para determinar y comprobar más allá de toda duda la responsabilidad de la presunta infracción cometida.

Es por ello que en el presente documento se tendrá como punto de partida el aspecto teórico general, integrando las facultades ius puniendi del Estado hasta concluir con lo que amerita, la capacidad de los medios tecnológicos para la imposición de foto multas desde la expedición de la sentencia C-038 del 2020 en la que se determinaba la obligatoriedad de reconocer al conductor infractor mediante reconocimiento facial pleno, hasta los criterios actuales de la Corte Constitucional con la sentencia C-321 de 2022 y validar el cumplimiento en el debido proceso de protección constitucional y poder interpretar, afirmar, corroborar o alegar el punto de conclusión de la Corte Constitucional actual frente a la imposición de foto multas.



## 1. Ubicación del Problema.

### 1.1. Descripción del Problema.

La Corte Constitucional en sentencia C -038 de 2020, Magistrado Ponente Alejandro Linares Cantillo, menciona que, para que el propietario de un vehículo con el que presuntamente se haya cometido una infracción le sea impuesta el pago de la multa, previamente debe existir una vinculación formal al proceso administrativo y allí haberse demostrado que fue él quien cometió la infracción de manera culposa, lo anterior conforme a lo citado por la corte y establecido en la ley 1843 del 2017<sup>1</sup>.

Además, en temas de solidaridad sancionatoria, se exige a la autoridad administrativa encargada, la demostración del hecho por medio de evidencia probatoria necesaria y suficiente que permita corroborar y certificar que el acto reprochable fue cometido por parte del propietario o del conductor del vehículo desvirtuando cualquier duda razonable de la comisión de la conducta por parte del sujeto y certificando la plena identificación del infractor para temas de individualización del mismo.

Lo que conlleva a la asignación de responsabilidad ante el acto de infracción, es decir que, en primer lugar la solidaridad para efecto de las sanciones administrativas, no puede desconocer el principio de imputabilidad personal, por lo tanto, la obligación de pagar la multa solo se produce cuando se establece la culpabilidad del sujeto determinado y se pruebe que se cometió la infracción con máxima certeza conforme a las pruebas digitales brindadas por las cámaras de foto multas, esto soportado con la Sentencia C-980 del 2010, citada en la Sentencia C-038 del 2020: “(...) para que el propietario del vehículo

---

<sup>1</sup> Artículo 8, párrafo primero: 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.

sea obligado al pago de la multa, debe ser previamente vinculado al procedimiento administrativo y allí haberse demostrado que fue él quien cometió la infracción, de **manera culpable**<sup>2</sup>” negrilla y subrayado fuera del texto,(M.P. Linares. A., pp. 19).

Según la Sentencia y la Corte Constitucional, se induce a señalar que la responsabilidad objetiva, para el caso de la imposición de foto multas, sería contraria los artículos 6 y 29 de la Constitución Política de Colombia, al imputar responsabilidad a quien no participó en la comisión de la infracción o no se evidenció siquiera la existencia de culpa.

El Artículo 6 de la constitución Política de Colombia menciona que: “Los particulares sólo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución y las leyes. Los servidores públicos lo son por la misma causa y por omisión o extralimitación en el ejercicio de sus funciones”.

Y, el Artículo 29 de la constitución Política de Colombia menciona que: “Nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio”.

Lo que sería un acto y pensamiento contrario en principios constitucionales a manera de comparación, dada la condición de riesgo que implica la actividad de manejar un vehículo automotor tanto en materia penal al momento de asignar un delito relacional o en civil por la responsabilidad extracontractual, como bien se conoce conforme los criterios y requisitos que se requieren para obtener el permiso o licencia de conducción por parte del Estado, hecho que se ha ratificado en diversas sentencias. Como lo son la Sentencia C-468 del 2011 al señalar:

---

<sup>2</sup> “(...) no es posible que se sancione al administrado, si previamente no se le ha garantizado un debido proceso, y se ha establecido plenamente su culpabilidad en la comisión de la falta o contravención”: Sentencia C-980/10.

La licencia de conducción certifica, entonces, que quienes conducen vehículos automotores, actividad que tradicionalmente se ha considerado peligrosa, son realmente las personas a quienes el Estado ha concedido autorización para ello, por haber verificado previamente su idoneidad para el desempeño de tal actividad, es decir, la aptitud, física, mental, sicomotora, práctica, teórica y jurídica de una persona para conducir un vehículo por el territorio nacional. (M.P. Calle. M., 2011, pp. 35)

Y, la Sentencia T-609 del 2014 al señalar que: “La actividad de conducir vehículos automotores, ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional como por la especializada en la materia, una actividad peligrosa “que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión” (M.P. Palacio. J., 2014, pp. 1).

Consecuente, se debe aclarar que la responsabilidad objetiva hace referencia a la obligación de una persona o entidad de compensar los daños o lesiones que haya causado a otra persona, independientemente de si actuó con negligencia o culpa pues tal y como lo menciona el Doctor Carlos Ignacio Jaramillo, en el libro; La interpretación de los contratos atípicos y la valoración de la conducta de los contratantes: "La responsabilidad objetiva es una figura que tiene como finalidad asegurar la reparación de los daños causados a terceros, independientemente de si el responsable actuó con culpa o no, ya que lo importante es proteger a las víctimas." (Etcheverry, R. & Jaramillo, C., 2012, pp. 107).

Este tipo de responsabilidad, no depende de la existencia de un comportamiento incorrecto o de una falta de cuidado por parte del responsable pues comúnmente es conexas a una relación de riesgo entre el responsable y el daño, como es el caso de la circulación de vehículos o el mero acto de conducir, dado que, lo que se busca es garantizar la reparación de los perjuicios independientemente de la culpabilidad del responsable. A diferencia de la responsabilidad subjetiva que se basa en la culpa.

Aclarado lo anterior, se debe recalcar que conforme a la sentencia C-038 del 2022, si se exige la demostración de la culpa por parte de la autoridad de tránsito como medio de salvaguardar de los derechos y principios fundamentales del presunto infractor.

También se indica que la solidaridad en materia sancionatoria, de acuerdo con la jurisprudencia constitucional, sólo sería razonable respecto de aquellas infracciones que se encuentren en la órbita de la acción del propietario, tales como la compra del seguro obligatorio o la realización de la revisión técnico mecánica.

En la sentencia previamente mencionada, la Corte Constitucional argumentó que la responsabilidad objetiva vulnera el derecho al debido proceso y la presunción de inocencia, ya que se castiga al presunto infractor sin necesidad de demostrar su culpa o negligencia. Además, se consideró que la responsabilidad objetiva era una medida excesivamente gravosa para los responsables del daño, especialmente para aquellos que no contaban con los recursos necesarios para hacer frente a una indemnización.

La sentencia de la Corte Constitucional mediante la Sentencia C- 038 de 2020 generó un intenso debate entre los expertos en derecho civil, quienes se dividieron en dos posturas: I) aquellos que consideraban que la responsabilidad objetiva era necesaria para proteger a las víctimas de daños y perjuicios, como bien sería compaginable conforme lo establecido en la ley civil dado el caso del riesgo que implica la conducción y que ya se argumentó previamente y, II) aquellos que sostenían que esta figura vulnera los derechos fundamentales de los responsables del daño pues desde el punto constitucional y administrativo se debe comprobar la culpa mediante las pruebas suficientes.

En el caso de las cámaras de foto multas, existen diversas discusiones en torno a la legalidad y constitucionalidad de su uso para imponer sanciones a las infracciones de tránsito. Algunos argumentan que el uso de las cámaras de foto multas vulnera el derecho al debido proceso, la presunción de inocencia y el derecho a la defensa, mientras que otros

sostienen que su uso es necesario para mejorar la seguridad vial y disminuir el número de accidentes de tránsito como es el caso de los pro y contras señalados en el artículo "Foto multas en Colombia: críticas y defensas" escrito por Juan Felipe Guzmán.

En este artículo, el autor realiza un análisis detallado de la controversia que ha surgido en Colombia en torno al uso de cámaras de foto multas como herramienta para controlar las infracciones de tránsito y mejorar la seguridad vial, Guzmán examina tanto las críticas como las defensas que se han presentado en relación con esta práctica, y realiza una revisión de la jurisprudencia colombiana y la legislación aplicable.

Entre las críticas que se han presentado a las foto multas, Guzmán destaca la falta de transparencia en su implementación, la posibilidad de que se cometan errores en la identificación del infractor, la ausencia de garantías procesales, y la eventual desviación del fin de la sanción hacia el recaudo de recursos. También se mencionan casos específicos de controversia en torno a la implementación de las foto multas en algunas ciudades colombianas, como Bogotá y Medellín.

Ahora bien, Guzmán destaca las defensas que se han presentado en favor del uso de las foto multas, como la necesidad de controlar el exceso de velocidad y mejorar la seguridad vial, la posibilidad de disuadir a los infractores y reducir los accidentes de tráfico, y la eficacia de las foto multas como herramienta para combatir la impunidad y la corrupción en la aplicación de las normas de tránsito.

Prosiguiendo con el tema principal de la imposición de Foto multas al responsable solidario y puesta en firme de la exclusión de la responsabilidad objetiva, surgen diversas contradicciones legales, entre estas, la referente a los criterios para la asignación de la culpa dentro del sistema de la administración al momento imponer una infracción de tránsito y el cómo se asigna, esto porque sí bien es cierto que solo se podrá señalar responsabilidad de tránsito de quien se tenga la certeza de haber cometido el acto más allá

de toda duda, surge la problemática referente a las garantías al debido proceso de los propietarios de los vehículos particulares y con los que se cometió la falta y algunas contradicciones entre las sentencia C-038 del 2020 y la sentencia C-321 del 2022.

Entonces se hace necesario analizar el cómo se ha llevado a cabo la aplicación de los criterios para la imposición de foto multas conforme al instructivo constitucional para que el legislador procediera a regular la imposición de foto multas, en este caso, aplicado al Distrito Capital. Asimilar a lo anterior la aplicación del análisis llevado a cabo por la Corte Constitucional en la Sentencia C 321 del año 2022 sobre el derecho y el deber de la propiedad respecto a la imposición de foto multas y el deber de “velar” del propietario por los actos realizados con su vehículo:

la propiedad no solo debe ser entendida como un derecho, sino también como un deber, en atención a que la función social es un elemento constitutivo y no externo a la misma, el cual “compromete a los propietarios con el deber de solidaridad plasmado en la Constitución. (M.P. Ibáñez, I., 2022, pp.59)

Es decir que, el propietario del vehículo tiene el deber de velar dentro de sus posibilidades, porque esté cumpla las normas establecidas en el código de tránsito tanto para sí como para el tercero que conduzca su vehículo, cerciorarse que el sujeto o conductor cumpla con los requisitos legales y que su formación sea la suficiente e idónea para que le permita comprender el sometimiento del vehículo a la ley de tránsito, su reglamento teórico y práctico, así como exigir que se haga responsable por el cumplimiento de las normas de tránsito, y que responda ante la autoridad administrativa en caso de cometer una infracción.

Se puede interpretar de cierta forma que, el Estado traslada la responsabilidad al propietario del vehículo en este último aspecto, en cuanto a velar y hacerse responsable de que el conductor o tercero; no el propietario, tenga las facultades para manejar el

vehículo automotor sin tener en cuenta algún caso fortuito o de fuerza mayor, para ejemplo el duplicado de placas del vehículo o el hurto de este contradiciendo en sentido a la sentencia C-038 del 2022 por cuanto se asigna una responsabilidad objetiva con la finalidad de resarcir un daño ocasionado pero sin mediar debido proceso para demostrar la culpa del propietario del vehículo en el caso.

En todo caso se debe aclarar con lo anterior la necesidad de la administración de demostrar la culpabilidad al momento de interponer una multa de tránsito so pena de impugnación, pues menciona la Corte:

“la sanción al propietario no podrá imponerse de manera automática y por el sólo hecho de que se hubiese expedido un comparendo, sino que, la responsabilidad del propietario deberá probarse y establecerse al interior de un proceso administrativo contravencional, al que debe ser vinculado el propietario y que debe surtirse en cumplimiento de las garantías propias del debido proceso”. (M.P. Ibáñez, I., 2022, pp.90).

Como bien se observa en las sentencias principales que se enfocarán para el presente documento, la Corte Constitucional de Colombia, no deja de exigir en todo caso los mecanismos idóneos para la imposición de multas, que para el presente, se enfoca en las cámaras de foto multas como medios, herramientas e instrumentos para imponer las sanciones de tránsito pues como se señaló anteriormente, se exige la demostración de culpa del infractor pero estos medios tecnológicos son en muchos casos, insuficientes para captar la información de manera clara y que despeje al sancionador de toda duda al momento de imponer las foto multas.

Lo mencionado tiene fundamento en que, después de haber quedado en firme la Sentencia C -038 del 2020 se encontraban en funcionamiento cerca de trescientos cincuenta (350) cámaras de foto multas en la ciudad, esto de acuerdo a datos del Instituto

de Movilidad de Bogotá, fuente se basa en una nota de El Espectador, publicada el catorce (14) de diciembre de dos mil veinte (2.020). De las cuales solo setenta y dos (72) cámaras se encontraban calibradas, según fuentes dadas a Portafolio por el Ministerio de Transporte a la fecha del primero (1) de febrero del dos mil veintitrés (2.023) y que han venido aumentando en el transcurso de los meses hasta completar ochenta (80) cámaras a la fecha del treinta (30) de agosto del dos mil veintitrés (30) conforme a un artículo informativo emitido por la cadena periodística y de televisión noticias RCN con expedición de esa misma fecha. (García, S.,2023)

Se da a entender entonces que después de tres años de la pronunciación de la corte, aún faltan doscientas setenta y ocho (270) cámaras de foto multa solo en la ciudad de Bogotá pendientes por la calibración correspondiente y que aun así están en contrariedad legal al servir como herramientas para la imposición de sanciones de tránsito al no ser confiables por su insuficiencia tecnológica por falta de calibración para individualizar al responsable infractor y que a sumar a lo anterior, las entidades reguladoras continúan imponiendo sanciones que acaban generando un desfaldo en los recursos públicos por: en primer lugar el desgaste operativo en los funcionarios al imponer la sanción y segundo, el desfaldo por la impugnación de las foto multas respaldadas por la sentencia constitucional.

La ubicación del problema se basa en dos factores, el primero: la figura actual del responsable solidario con base a la Sentencia C - 038 del 2020 que se concluye en la instrucción y análisis que rodea la implementación idónea de cámaras de foto multas para la imposición de multas teniendo el Estado que asegurar un debido proceso por exclusión de responsabilidad objetiva según la interpretación dada y la segunda: la demostración de la culpabilidad que exige la Corte Constitucional a la administración conforme a Sentencia C -321 del 2.022 teniendo en cuenta los criterios de imputabilidad conforme a



la ley 2161 de 2021 y el rol del propietario correspondiente a su obligación de velar por su propiedad descartando otros acontecimientos o realizando una indebida vinculación al proceso administrativo sancionador. Lo anterior se vincula a la obligatoriedad de verificar si hay alcance real efectivo para la demostración de la culpa en la imposición de foto multas, demostrada la falta de calibración total en las cámaras de foto multas de Bogotá hasta la fecha.

El desarrollo de la investigación se determinará bajo el siguiente interrogante:

### **1.2. Formulación del Problema.**

¿Cuáles son los alcances que ha tenido la imposición de foto multas a los conductores de vehículos particulares respecto a la figura del responsable solidario y de la demostración de la culpa sancionatoria desde el punto de vista constitucional en Bogotá, durante el periodo 2020-2023?

### **1.3. Justificación.**

Conforme a la decisión de la Corte Constitucional mediante la sentencia C-038 del 2020, se declaró la constitucionalidad del uso de las foto multas en el país, esto con posterioridad a la revisión de la norma legal, ley 1843 del 2017, artículo 8, párrafo primero que mencionaba que:

PARÁGRAFO 1o. 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. (M.P. Linares. A,2020, pp.2)

En el que se determinó por parte de la Corte Constitucional la inconstitucionalidad del mismo pues no exige de manera expresa que la

imputabilidad debe ser personalmente imputable, permitiendo así una vulneración al debido proceso<sup>3</sup>, lo anterior informado también mediante el comunicado número seis (6) del seis (6) de febrero de dos mil veinte (2.020).

En esta misma Sentencia se determinó una serie de parámetros para la aplicación de la ley 1843 de 2017, por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas tecnológicos para la detección e imposición de infracciones, siempre y cuando se cumplan ciertos requisitos, entre ellos se encuentran: I) La señalización previa<sup>4</sup>, II) La notificación de la sanción<sup>5</sup>, y III) Identificación del infractor<sup>6</sup>. (M.P. Linares. A,2020, pp.25)

En la actualidad existe una deficiencia respecto al numeral tercero mencionado anteriormente, correspondiente a la identificación plena del infractor, por cuanto las cámaras de foto multas no logran capturar la placa del vehículo con claridad dada la deficiente calibración de las cámaras de foto multas desde la fecha de expedición de la Sentencia a la actualidad (García, S.,2023).

Como consecuencia de lo anterior, se dificulta la identificación del infractor y en otros casos, sí bien se logra capturar la imagen de la placa del vehículo, no se logra determinar fotográficamente o mediante mecanismo audiovisual auxiliar al conductor, evitando satisfacer el criterio de la identificación plena y evitando la individualización de

---

<sup>3</sup> La responsabilidad solidaria entre el conductor y el propietario del vehículo, por las infracciones detectadas por medios tecnológicos (foto multas), es inconstitucional, al no exigir expresamente, para ser sancionado con multa, que la falta le sea personalmente imputable y permitir, por lo tanto, una forma de responsabilidad sancionatoria por el hecho ajeno. Comunicado Constitucional expediente d-12329 - sentencia c-038/20 (febrero 6).

<sup>4</sup> Es obligatorio que se instale señalización previa en los lugares donde se implementen las foto multas, para informar a los conductores de la presencia de estas tecnologías y los límites de velocidad permitidos. Art. 13 núm. 4, ley 1843 del 2017.

<sup>5</sup> Las autoridades encargadas de imponer sanciones por foto multas tienen la obligación de notificar al infractor de la sanción en un plazo no mayor a cinco días hábiles, y de garantizar su derecho a presentar pruebas y defenderse adecuadamente. Art 7 párrafo 2.ley 1843 del 2017.

<sup>6</sup> Las sanciones por foto multas deben ser impuestas directamente por un agente de tránsito debidamente identificado, para garantizar la transparencia en el proceso y evitar errores en la identificación del conductor Art. 13 núm. 3, ley 1843 del 2017.

la imposición de la foto multa, lo que resulta en la impugnación válida del señalado como presunto infractor. (Revista Dinero, 2019)

Esto puede generar dificultades en la imposición de la sanción ya que, según la ley colombiana y en concordancia a lo previamente mencionado, existiría una contradicción al momento de expedir la sanción conforme lo determinado en la Sentencia C-321 de 2022, en donde el propietario de un automotor tiene la responsabilidad de “*velar*” por el correcto uso de su vehículo, lo que traería a colación nuevamente la figura del responsable solidario asignada para el caso al propietario del vehículo dado que, tanto en la sentencia C 321 de 2022 ni en la C 038 del 2022, se elimina o excluye la responsabilidad objetiva del propietario sino que además de condicionar la misma de manera objetiva, lo vincula al proceso administrativo para que el Estado pruebe que el acto reprochable de infracción de tránsito fue cometido con culpa, sin embargo impone la multa. Ya dependerá entonces del propietario del vehículo optar por el recurso de impugnación y/o apelación en el caso de que no se encuentre de acuerdo con la sanción<sup>7</sup>.

En todo caso se debe promover el debido proceso y señalar con los medios y herramientas idóneas por parte del Estado la culpabilidad del infractor, lo que resulta sumamente complicado, como es el caso de la ciudad de Bogotá dada la calibración de las cámaras de foto multas y medios tecnológicos en general para la imposición de foto multas.

Sumar a lo anterior la existencia de errores o fallas administrativas al momento de imponer la multa por cuanto las herramientas son insuficientes; como se ha señalado respecto al tema de calibración, pues se ha identificado en relación con las cámaras de foto multas, que no siempre se respetan los derechos de los ciudadanos en el debido

---

<sup>7</sup> Fundamentado conforme al Artículo 142 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002.

proceso en cuanto al reconocimiento y la individualización efectiva, partiendo desde el criterio de los tres aspectos previamente mencionados: la señalización previa, la notificación de la sanción y la identificación del infractor.

Como fuente de lo anterior, dentro a colación que durante el año dos mil veintidós (2.022), en Bogotá, se impusieron más de 380 mil foto multas. De estas 43,309 fueron impugnadas, demostrando así las fallas que tiene el sistema bien sea en los factores de individualización del conductor o la falta de calibración de las cámaras de foto multas que en unos casos puede hacer más o menos sensible a estas tecnologías al momento de detectar una presunta infracción de tránsito:

En lo que, corrido del año, en Bogotá, se han colocado casi 380 mil comparendos por exceso de velocidad, la gran mayoría gracias a las controvertidas “cámaras salvavidas”, que para los que aún no las conozcan, son una especie de poste negro que están colocadas sobre las vías principales, y que han sido el centro de la polémica por la forma en como multan a los ciudadanos. Además, la Corte Constitucional abrió una ventana para que las personas ‘peleen’ por dichas infracciones, con el fin que sean impugnadas, lo que tiene en jaque los juzgados y los jueces que realizan estas diligencias. (Acero. S, 2022)

Como se menciona anteriormente, adicional a las impugnaciones que reflejan algún tipo de falla en la imposición de foto multas se tiene que hay un desgaste judicial como reflejo de las impugnaciones presentadas por los afectados, generando retraso en procesos que podrían ser de mayor relevancia y prioridad para el derecho, así como también, dado el caso de la indebida imposición de foto multas, un desgaste procesal de la entidad administrativa y un fallido recaudo para el erario nacional.

Lo señalado, ha contravenido con lo establecido en la Ley 1843 del año 2017 es decir, el marco normativo para la implementación de sistemas inteligentes de transporte

en el país y de igual manera, la aplicación correcta del artículo 135 del Código nacional de tránsito en cuanto a lo mencionado en el párrafo cuarto: "(...)las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora" (Código Nacional de Tránsito Terrestre, 2002). Con el fin de individualizar por medio de las herramientas tecnológicas al infractor, pero como se mencionó, hay deficiencias en la actualización y calibración de las herramientas tecnológicas para que se permita llevar efectivamente la imputación y sanción.

La Corte Constitucional mediante la Sentencia C-321 del 2022, ha determinado conforme al análisis del artículo 10 de la ley 2161 del 2021; ley que surgió a partir de la decisión de lo enunciado por la Sentencia C- 380 del 2020, sobre "**Medidas de Anti evasión**", que es responsabilidad del propietario del vehículo el deber del esté de "**velar**" porque el vehículo automotor cumpla con los lineamientos establecidos por la ley, ello integra los casos de responsabilidad tanto en términos responder por sanciones de foto multas, como de responsabilidad civil extracontractual y actos con efecto de la propiedad pues así mismo como tiene derechos respecto a los bienes, tiene deberes con los bienes que son de su propiedad.

Es necesario que la Administración demuestre la culpabilidad del infractor para poder interponer la multa de tránsito teniendo en cuenta la figura del responsable solidario descartada por la sentencia C 038 de 2022.

la solidaridad en materia sancionatoria administrativa es constitucional, siempre que se i) garantice el debido proceso de los obligados, ii) se respete el principio de responsabilidad personal de las sanciones y iii) se demuestre que la infracción fue cometida de manera culpable, es decir, sin que sea factible una forma de responsabilidad objetiva. Y todo ello es posible bajo la figura de

la responsabilidad solidaria pero no bajo la ruta de una responsabilidad objetiva. M.P. Ibáñez, I., 2022, pp.97).

La investigación parte en la búsqueda de comprobar que avances, reformas, modificaciones legales y administrativas han surgido a partir de la decisión de la corte constitucional en la Sentencia C-038 de 2020, teniendo en cuenta dos factores correlacionados: El primero referente a la imposición de foto multas en el periodo previsto para la Sentencia previamente mencionada, y el segundo, respecto de las modificaciones legislativas que han surgido frente a la figura del responsable solidario, su interpretación y la graduación de la culpa teniendo en cuenta lo enunciado por la Corte en la Sentencia C-321 del 2022 con el concepto contramarcado de “velar” por los actos que se cometan por la responsabilidad directa de la propiedad.

Ahora bien, si se habla de la relevancia y necesidad de exteriorizar la presente investigación es suficiente destacar tres puntos que parten desde la expedición de las sentencias. En primer lugar se debe tener una referencia general de la Facultad del Estado para interponer sanciones, también llamada la facultad *Ius Puniendi*, lo anterior como forma de justificar los actos evolutivos de la sociedad y actualizaciones de la ley conforme a la construcción y transformación global, en segundo lugar la gran importancia de validar como se ha desarrollado en Bogotá como capital del país, el aspecto de tecnologización en el derecho; especialmente el caso de los medios digitales como instrumentos en pro para la imposición de sanciones del Estado y lo que implica la decisión de la Corte Constitucional en la decisión tomada a partir de la Sentencia C -038 del 2020 en cuanto a la figura del responsable solidario y la responsabilidad objetiva y por último lo concerniente la graduación de la culpabilidad para la efectiva imposición de Foto multas, teniendo en cuenta los parámetros establecidos en la Sentencia C - 321 del 2022 y en todo caso observar en síntesis si efectivamente hay alguna contradicción o imposibilidad de

aplicación legal de los criterios previamente mencionados.

## **1.4. Objetivos.**

### **1.4.1. General.**

Analizar los alcances de la imposición de foto multas respecto a figura del responsable solidario y la graduación de la culpa en el caso de los vehículos particulares desde el punto de vista jurisprudencial en Bogotá, periodo 2020-2023.

### **1.4.2. Específicos.**

- Identificar de manera integral el contexto histórico de la responsabilidad de la administración frente a la facultad ius puniendi del Estado, sobre la culpa objetiva y de los medios para la imposición de foto multas.
- Describir la aplicación de la figura de la responsabilidad conforme a las sentencias C 038 de 2020 y C 321 del 2022 y el uso de las cámaras de foto comparendo conforme a la graduación de la culpa aplicada en la imposición de foto multas del distrito capital.
- Realizar una comparación entre las sentencias C 038 de 2020 y C 321 de 2022 para confirmar o desmentir contradicciones legales, además de corroborar el rol del propietario del vehículo y su carga procesal actual ante la administración pública.



## 2. Marco Teórico Conceptual.

### 2.1. Capítulo I: Contexto Histórico de la Responsabilidad Estatal y de los Medios para la Imposición de Foto multas y la Figura la Responsabilidad Objetiva.

El presente capítulo desarrolla el marco contextual en el que se inducirá al lector en los aspectos correspondientes a la aplicación de la Sentencia Constitucional C -038 del 2020<sup>8</sup>. Para dar apertura, es necesario contextualizar respecto a la división de los poderes del Estado<sup>9</sup>, posteriormente una descripción universal sobre las cámaras como herramientas tecnológicas para la imposición de foto multas post sentencia Constitucional y la finalmente, fijará una observación a la figura de la imposición de foto multas al Responsable solidario a partir de la cronología jurídica y jurisprudencial con relación a la asignación de responsabilidad objetiva como figura inconstitucional al momento de imponer sanciones.

Es necesario tratar los cambios jurídicos relevantes, respecto a la sentencia C-038 del 2020 que igualmente es objeto de polémica entre magistrados por la opinión jurídica que versa ante la figura para la imposición de multas de tránsito y a quien debería ser asignada la responsabilidad, por ello se reconoce la importancia de los salvamentos de voto.

Para lograr el desarrollo de lo anterior, es primordial dar una breve introducción de los temas discutidos en los documentos señalados como lo son: I) La Facultad Ius Puniendi del Estado y consideraciones de la culpa objetiva y subjetiva de la facultad sancionadora del Estado, para diferenciar una de la otra, II) El análisis de la sentencia C-038 de 2020 y sus precedentes jurisprudenciales desde la sentencia C-530 del 2003 hasta la sentencia C-321 del 2022, brindando un análisis del porqué se evalúa la vulneración

---

<sup>8</sup> Condicionamiento de la Responsabilidad solidaria: Ante una foto comparendo no se puede hacer lo que sucedía antes; el propietario de un vehículo era sancionado automáticamente si su carro o moto aparecía en una cámara de detección electrónica, independientemente de quién hubiera cometido la infracción

<sup>9</sup> Artículo 113 de la Constitución Política de Colombia: Son Ramas del Poder Público, la legislativa, la ejecutiva, y la judicial.

del derecho constitucional al debido proceso por la figura de la responsabilidad objetiva y finalmente III) Dar una apertura al tema a evidenciar y desarrollar el contexto de la aplicación de los criterios de la sentencia constitucional en cuanto a la figura de responsabilidad objetiva descartada como factor determinante de culpa y el implemento adecuado de los medios tecnológicos exigidos por la Corte Constitucional, específicamente en la ciudad de Bogotá.

### **2.1.1. La Facultad del Estado en el Ius Puniendi.**

El ius puniendi es la facultad del Estado para castigar a quienes han cometido delitos o faltas a la administración, esto lo hace mediante entidades que le representan en el orden administrativo y penal en pro de la protección de los derechos sociales y el salvamento de la estructura del Estado en orden y derecho.

La RAE menciona respecto de la facultad Ius Puniendi del Estado que: “Potestad del Estado para castigar mediante los dos sistemas represivos existentes en nuestro derecho: el derecho penal, que es aplicado por los jueces y tribunales, y el derecho administrativo sancionador, que es aplicado por la Administración” (Real Academia Española, s.f., definición 1).

Es por ello que se debe tener en cuenta que por lo menos, en el Estado Colombiano, existe una división de poderes como forma de distribución del poder público. El artículo 153 de la Constitución Política de Colombia menciona: “Son Ramas del Poder Público, la legislativa, la ejecutiva, y la judicial. Además de los órganos que las integran existen otros, autónomos e independientes, para el cumplimiento de las demás funciones del Estado” (Constitución Política de la República de Colombia, 1991).

Es necesario diferenciar dentro de las facultades Ius Puniendi del Estado las diversas vertientes entre sus capacidades distribuidas de diferentes formas en el derecho

sancionador, tal como lo son para el presente caso, en el derecho penal como fuente primaria y, el derecho administrativo como ramificación encaminada a la sanción de determinadas conductas por incumplimiento de normas impuestas previamente establecidas que no contienen la suficiente gravedad en la conducta realizada por el administrado.

- **Derecho sancionado en materia penal**

El concepto del *Ius Puniendi* se ha desarrollado a lo largo de la historia del derecho penal principalmente, así como ser parte en los Estados modernos en ramificaciones como lo son el derecho administrativo, sancionatorio, disciplinario e inclusive el derecho civil con los casos de responsabilidad extracontractual.

Lo anterior también permite interpretar que esta facultad única del Estado busca suplir la necesidad de entregar el poder individual a la figura de autoridad ideal para regular el derecho de las personas, con la finalidad de procurar una armonía social que evita las venganzas personales y el uso de la fuerza en proporciones desmedidas que concluyen en guerras entre pares y el derramamiento de sangre, pues este Estado se encargará de fijar normas y reglas así como de otorgar los derechos de civilización, evitando la extinción entre nacionales y fortaleciendo la defensa contra los enemigos.

Luigi Ferrajoli, en su libro *Derecho y razón* (1995): *Teoría del garantismo penal*, menciona:

(...) en efecto, el paso de la venganza de sangre al derecho penal se realiza con la atribución de las funciones de enjuiciamiento y sancionadoras a un Órgano imparcial y muy pronto público, la titularidad de la acusación permanece largo tiempo en manos de la parte ofendida o de su grupo familiar, para después, en una época posterior, transferirse a la sociedad y, por su cauce, a cada ciudadano

particular. (Ferrajoli, L. pp.565)

Se tiene a partir de lo enunciado por Ferrajoli, que el Estado ha tenido una constitución a partir de una necesidad de orden entre familias para contener, repeler o confrontar fuerzas mayores de sociedades con poder superior y que posteriormente para evitar la justicia por medio de la ley del Talión, se tuvo que crear una fuerza superior imparcial que dirimiría asuntos de manera justa requiriendo de las partes el abandono de la venganza y el uso del poder individual.

Es precisamente de esta naturaleza privada o polar -y en cualquier caso voluntaria- de la acción penal de donde derivan, en el proceso romano ordinario, los caracteres clásicos del sistema acusatorio, es decir, la discrecionalidad de la acción, la carga acusatoria de la prueba, la naturaleza del proceso como controversia basada en la igualdad de las partes, la atribución a éstas de toda la actividad probatoria y hasta de la disponibilidad de las pruebas, la publicidad y oralidad del juicio, el papel de árbitro y espectador reservado al juez, tanto más dado su carácter popular". (Ferrajoli, L. pp.565)

Con Ferrajoli, se llega a entender que el derecho a sancionar es una manifestación del poder Estatal, que tiene como finalidad la protección de los bienes jurídicos fundamentales y la garantía del orden social. Este poder debe estar sujeto a los límites y controles que impone el Estado de derecho, para evitar que se convierta en una herramienta arbitraria o discrecional del poder político.

"El derecho a castigar, que pertenece al soberano, no tiene otro fin que el de mantener en pie la ley y la seguridad, y de alejar de los hombres el perjuicio que pudiera derivarse del delito" (Beccaria, C. pp. 20).

Con esta afirmación, Beccaria defiende que el *ius puniendi* debe estar al servicio de la ley y la seguridad, y no ser utilizado para otros fines, como la venganza o la

satisfacción de intereses personales. Además, sostiene que el castigo debe ser proporcional al delito cometido y no debe ser utilizado de manera arbitraria o desproporcionada.

Luigi Ferrajoli aborda el tema del *ius puniendi* y la justicia penal desde una perspectiva crítica y reflexiva, sostiene que el *ius puniendi* es una expresión de la soberanía estatal y se refiere al poder del Estado para imponer sanciones penales a los delincuentes.

Sin embargo, también advierte sobre el peligro de abusos y arbitrariedades en el uso de este poder, y aboga por una justicia penal garantista que respete los derechos y libertades individuales.

Según Ferrajoli, el *ius puniendi* debe estar regulado por principios éticos y constitucionales, como se mencionó anteriormente, pero adicionalmente se debe tener en cuenta de que deben ser proporcionales y no excesivos.

"El poder punitivo, como todas las formas de poder, debe estar sometido a un control democrático y constitucional, que asegure que se ejerce en defensa de los derechos de las víctimas y los bienes jurídicos protegidos, sin lesión de los derechos fundamentales de los ciudadanos" (Ferrajoli, L., pp. 187).

Se destaca entonces, la importancia de que el *ius puniendi* esté sujeto a un control democrático y constitucional para asegurar que se ejerza de manera justa y equitativa, sin violar los derechos fundamentales de los ciudadanos. Además, se hace hincapié en la necesidad de proteger los derechos de las víctimas y los bienes jurídicos sin recurrir a medidas excesivas o desproporcionadas que revictimiza y somete unipersonalmente a los sujetos a manera de persecución, como sucede en los Estados fallidos, las dictaduras.

El derecho sancionador del Derecho Penal se ejecuta directamente a nivel Nacional con diversas normas relacionales como lo son, en primer lugar, la ley 906 de

2004 donde se establece el procedimiento penal que se debe seguir en Colombia, que se direcciona desde el punto de partida de la investigación, hasta el juicio y la sentencia. También establece las garantías procesales que deben cumplirse en el proceso penal, como el derecho a la defensa, la presunción de inocencia y el debido proceso. (Congreso de la República de Colombia, 2004)

En el marco legal sancionador penal se encuentra también la Ley 599 de 2000 que es el Código Penal colombiano y establece las conductas que se consideran delitos, las penas y medidas de seguridad que se aplican a los infractores, así como las causales de justificación y las circunstancias que pueden aumentar o disminuir la pena. (Congreso de la República de Colombia, 2000)

Entra a colación también la Ley 600 de 2000 que establece el procedimiento penal que se debe seguir en los casos que se tramitan por el sistema penal acusatorio, el cual se aplica a los delitos más graves y establece un juicio oral y público en el que las pruebas son presentadas y valoradas en audiencia. (Congreso de la República de Colombia, 2000)

Y, por último, la Ley 1098 de 2006 que establece el Código de la Infancia y la Adolescencia y regula las conductas que son consideradas delitos cuando son cometidas por menores de edad, así como las medidas de protección y sanciones que se aplican en estos casos. (Congreso de la República de Colombia, 2006)

Es necesario tener en cuenta que el régimen penal sancionatorio puede verse inmerso y tomar parte en las sanciones del Derecho administrativo siempre y cuando se evidencie dentro de su tipicidad una sanción penal a la conducta infractora como es el caso del peculado, el homicidio o el exceso de ingesta de alcohol, cuando concluya en un accidente de tránsito o una retención vehicular por parte de las autoridades de tránsito.

El jurista Cesare Beccaria, en su obra "De los delitos y las penas" publicada en

1764, una de las fuentes primarias del derecho penal y que explica por qué el estado tenía la facultad plena para imponer sanciones a los sujetos infractores de las leyes. Argumenta que el ius puniendi del Estado debía estar limitado por el principio de proporcionalidad y que las penas debían ser útiles y necesarias para la prevención del delito, determinaba que la justicia penal debía ser imparcial, que los procesos judiciales debían garantizar los derechos y las garantías fundamentales de los acusados lo que dio un enfoque humanitario y racionalista que contribuyó con la abolición de la tortura y otras formas de castigo cruel e inhumano.

Se observa como conclusión que el sentido sancionatorio del derecho penal busca contraer, detener y reprimir toda conducta grave que busque dañar la armonía Estatal de los administrados y vulnerar los principios fundamentales de estos pues a través de las penas con capacidad de condenar y recluir logra dicha facultad, muy similar al derecho sancionador administrativo, pero como se observara los puntos de previsión suelen variar dado que si bien comparten un punto de origen similar, los niveles de comportamiento subjetivo de los sancionados y las penas impuestas varían de manera significativa de acuerdo a los niveles de culpabilidad, además que lo que se busca en el derecho sancionatorio administrativo es tutelar los intereses públicos y generales mediante los órganos y autoridades administrativas que lo componen y representan.

- **Derecho sancionador administrativo**

El poder Estatal deriva en su origen de las acciones del régimen privado del derecho civil que tuvo que evolucionar para que un ente u órgano jerárquico mayor tuviera influencia sobre todo aquel que hacía parte de la sociedad, sometiéndose a un reglamento uniforme y determinado, así mismo funciono para los sistemas de seccionamiento por parte del Estado.

En este sentido, la facultad estatal del Ius Puniendi, debe ser concebida como un

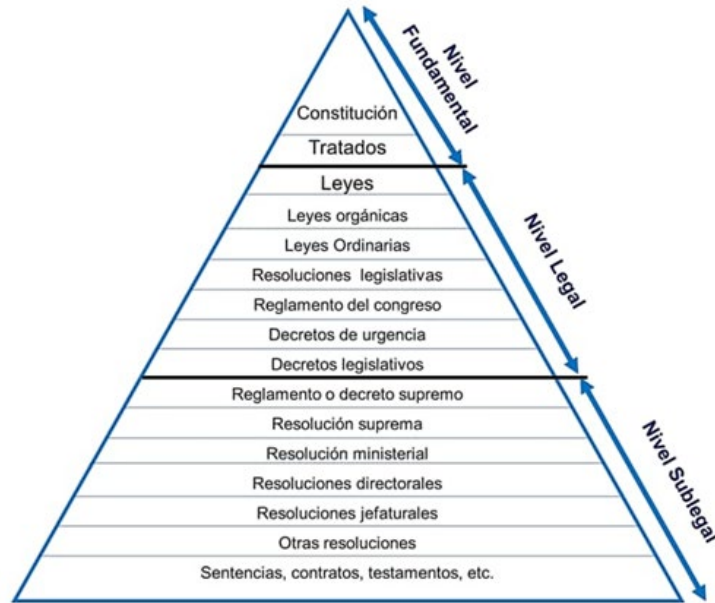
instrumento de defensa de los derechos fundamentales y sociales en la búsqueda ideal a la protección del debido proceso, y no como una herramienta para la persecución política, venganza, o la exclusión social, claro está que cuando se refiere al aspecto sancionador de la administración se debe señalar, especialmente en el Estado Colombiano, el principio de reserva legal como punto de partida individualista y comparador con el derecho penal en el sentido de aplicación de cada régimen legal.

Conforme a lo anterior, se deben entender la reserva legal:

En primer lugar, se habla de reserva general de ley en materia de derechos fundamentales, para hacer referencia a la prohibición general de que se puedan establecer restricciones a los derechos constitucionales fundamentales en fuentes diferentes a la ley. Sólo en normas con rango de ley se puede hacer una regulación principal que afecte los derechos fundamentales. En segundo lugar la expresión reserva de ley se utiliza como sinónimo de principio de legalidad, o de cláusula general de competencia del Congreso, la reserva de ley es equivale a indicar que en principio, todos los temas pueden ser regulados por el Congreso mediante ley, que la actividad de la administración (a través de su potestad reglamentaria) debe estar fundada en la Constitución (cuando se trate de disposiciones constitucionales con eficacia directa) o en la ley (principio de legalidad en sentido positivo). (M.P. González. M., 2014)

Es válido interpretar de lo anterior que, en primer lugar, la Corte Constitucional, prima sobre todas las cosas el orden jerárquico de las dogmáticas legales construyendo lo que hoy en día se conoce como la pirámide de Kelsen que guarda un nivel armónico entre conceptos y fundamentos elementales en todo el derecho positivo así:





Fuente: (Ulexion, 2019)

En segundo lugar, es también válido decir que existe en el derecho sancionador un nivel horizontal jerárquico entre el de tipo penal y administrativo pero que no se mezclan el uno con el otro pues como se evidenció en el punto anterior el derecho penal busca aplicar una pena privativa a un acto contrario a la ley, punto sumamente diferenciador dado que el sancionatorio administrativo no tiene esa facultad.

Ahora, el *ius puniendi* en el derecho administrativo se debe entender como el poder que tiene la Administración Pública de imponer sanciones o multas a las personas o empresas que hayan infringido normas o regulaciones administrativas. Es una de las herramientas más importantes que sirven para garantizar el cumplimiento de sus funciones y proteger los intereses públicos, así como la protección de los gobernados.

A ejemplo de lo anterior, la Administración puede imponer multas a las empresas que contaminan el medio ambiente, que no cumplen con las normas de seguridad laboral. O, como es el caso de esta investigación, el imponer sanciones económicas y/o disciplinarias a los sujetos infractores de las normas de tránsito y bien sea el caso, imponer sanciones de embargo sobre los vehículos automotores utilizados como herramientas para

ese fin, de ahí la retención de vehículos en los llamados “patios” o un caso directo sería la extinción de dominio.

En respaldo a lo anterior, José Bermejo Vera (2005), menciona respecto de la sanción administrativa, es:

una resolución administrativa de gravamen que disminuye o debilita — incluso elimina— algún espacio de la esfera jurídica de los particulares, bien porque se le priva de un derecho, bien porque se le impone un deber u obligación, siempre como consecuencia de la generación de una responsabilidad derivada de la actitud de los mismos (2005, pp.81).

En el derecho administrativo, la facultad de *ius puniendi* está limitada por principios éticos y jurídicos, las sanciones impuestas deben estar en consonancia con la gravedad de la infracción cometida y deben ser proporcionales al daño causado. Además, el procedimiento sancionador debe garantizar el derecho de defensa y el debido proceso, lo que implica que el acusado tenga la oportunidad de presentar pruebas y alegatos en su defensa.

En Colombia, se debe garantizar los siguientes principios y garantías en cuanto a imposición de multas de índole sancionatoria, especialmente en el derecho administrativo por principio de la reserva de ley:

- Derecho a la intimidad: los ciudadanos tienen derecho a la protección de su intimidad y datos personales, por lo que el uso de cámaras para la imposición de multas debe ser proporcional y respetuoso de este derecho (Constitución Política de la República de Colombia, 1991, Artículo 15)
- Presunción de inocencia: toda persona es considerada inocente hasta que se demuestre lo contrario, por lo que la imposición de multas debe estar sustentada en pruebas fehacientes y no en meras presunciones.

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

- Debido proceso: todo ciudadano tiene derecho a un proceso justo y equitativo, en el cual se le permita ejercer su derecho de defensa y se respeten todas las garantías procesales. (Constitución Política de la República de Colombia, 1991, Artículo 29.)
- Legalidad: la imposición de multas debe estar sustentada en normas jurídicas claras y precisas, y no en la arbitrariedad de las autoridades. (Constitución Política de la República de Colombia, 1991, Artículo 6, 29 y 122.)
- Proporcionalidad: las sanciones impuestas deben ser proporcionales a la gravedad de la infracción cometida y respetar el principio de culpabilidad. (Braibant, G., 1974)
- Control judicial: toda decisión de imponer una multa debe estar sujeta a control judicial, para garantizar la legalidad y proporcionalidad de la sanción. (Rojas. S. & Chíquiza, L., s.f.)
- Reserva de ley: puede entenderse como un sinónimo del principio de legalidad, o como la cláusula general de competencia del Congreso, de forma tal que equivale a indicar que, en principio, todos los temas pueden ser regulados por el legislador mediante ley. Asimismo, implica una prohibición general de que se puedan establecer restricciones a los derechos constitucionales fundamentales en fuentes diferentes a la ley. (Ramirez, M.,2015)
- Favorabilidad: La Corte se refiere en estos términos al principio de favorabilidad como una situación de hecho que puede someterse a la regulación de disposiciones jurídicas no vigentes al momento de su

ocurrencia cuando, por razón de la benignidad, su aplicación se prefiere a las que en, estricto sentido, regularían los mismos hechos.

(M.P. Hernández J., 1997)

- Proscripción de responsabilidad objetiva en materia administrativa sancionatoria: Está proscrita toda forma de responsabilidad objetiva en materia sancionadora ya que el artículo 29 constitucional establece, con claridad, un derecho sancionador de acto y basado en la culpabilidad de la persona, pues dice que nadie puede ser juzgado, sino conforme a las leyes preexistentes al acto que se le imputa y que toda persona se presume inocente, mientras no se le haya declarado jurídicamente culpable. (Restrepo. C, 2008, pp. 8)

Estos principios y garantías son fundamentales para garantizar el respeto de los derechos de los ciudadanos en el marco de la facultad sancionatoria administrativa aplicables para el caso de la imposición de foto multas en Colombia.

La facultad de *ius puniendi* en el derecho administrativo es una herramienta fundamental para garantizar el cumplimiento de las normas y regulaciones y proteger los intereses públicos. Sin embargo, su ejercicio debe estar limitado por principios éticos y jurídicos y debe garantizar el derecho de defensa y el debido proceso para los acusados, con la finalidad de preservar los derechos individuales al debido proceso y defensa ante las decisiones erradas del Estado, pues es de reconocer con la evolución hasta derecho moderno, existe el derecho de defensa ante estas decisiones.

En el Estado Colombiano la facultad *ius puniendi*, permite a las entidades y organismos que la componen someter a los administrados con la finalidad de que se cumplan una serie de condiciones, reglas y leyes para la debida convivencia ciudadana, para ello designa dos de las tres ramas auxiliares que ayudan a llevar a cabo las medidas

sancionadoras, por una parte, la rama judicial con la facultad de gestión, análisis y determinación legal dentro del marco constitucional y por otro la rama legislativa con la creación de normas para la armonía constitucional.

Hay que diferenciar las sanciones que ejerce el derecho penal con las del derecho administrativo, pues la facultad de las sanciones que impone las foto multas corresponde a este segundo mediante la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá o bien sea, el organismo de movilidad dependiente al ministerio de transporte de cada ciudad, es decir para el presente caso, un órgano descentralizado de la Alcaldía Mayor de la ciudad de Bogotá D.C., que tiene relaciones de coordinación y colaboración con el Ministerio de Transporte de Colombia, quien es el encargado de formular, coordinar, ejecutar y controlar la política pública en materia de transporte en todo el país, esto conforme a lo establecido en el artículo 6 de la Ley 769 de 2002.

En la sentencia constitucional C-762 del 2009, se menciona al derecho sancionador como una categoría jurídica que busca reprimir y evitar las conductas contrarias a ley y armonía:

(...) es una categoría jurídica amplia y compleja, por la cual el Estado puede ejercer un derecho de sanción o *ius puniendi*, destinado a reprimir conductas que se consideran contrarias al Derecho, es decir, a los derechos y libertades u otros bienes jurídicos protegidos. (M.P. Henao. J.C., 2009)

Siguiendo el razonamiento anterior se dirá que la facultad sancionadora es la que tiene todo Estado, en todas las formas de gobierno que existen; para someter, controlar y vigilar a los ciudadanos en pro de los derechos propios del soberano, pues de aquí la figura del contrato social en cuanto a la cesión de derechos propios por una garantía de proteccionismo social encabezada y ejercida por el Estado. Continúa con la explicación del derecho sancionador la sentencia C-762 de 2009:

“De allí se precisan dos vertientes, a) el derecho penal delictivo y del derecho administrativo sancionador, en el cual se involucra el contravencional, el disciplinario y el correccional” (M.P. Henao. J.C., 2009).

Sin embargo, su naturaleza identitaria se relativiza al analizar las características que le dan entidad propia a cada manifestación de ese género. De tal manera que, en términos del Consejo de Estado, citado en la Sentencia previamente mencionada: “La potestad sancionadora de la Administración se legitima autónomamente, pero tiene los mismos títulos de la potestad penal”. (M.P. Henao. J.C., 2009)

Se entenderá entonces que, mientras el derecho penal cumple funciones preventivas, represivas y resocializadoras respecto del delincuente, el derecho administrativo sancionador vela por el mantenimiento de distintos órganos administrativos de forma adecuada para el funcionamiento del Estado y hacer viable la “vida en sociedad”, y se constituye en uno de los medios a disposición de las autoridades para el cumplimiento de los cometidos estatales.

Precisar que, el debate doctrinario y jurisprudencial sobre la unidad del ius puniendi ha suscitado diversas teorías sobre la independencia de cada manifestación de tal potestad, el cual, implementando las similitudes o diferencias que puedan darse entre una y otra manifestación de las facultades del Estado.

La Corte constitucional en Sentencia C-762 del 2009 menciona que:

El derecho sancionador es una categoría jurídica amplia y compleja, por la cual el Estado puede ejercer un derecho de sanción o ius puniendi, destinado a reprimir conductas que se consideran contrarias al Derecho, es decir, a los derechos y libertades u otros bienes jurídicos protegidos. Dentro de sus manifestaciones, se han distinguido de un lado el derecho penal delictivo, que por lo mismo que está encaminado a proteger bienes jurídicos

máspreciados para el ordenamiento admite la punición más severa, y de otro, los que representan en general poderes del Derecho administrativo sancionador (M.P. Henao. J.C., 2009).

Las diversas expresiones del ius puniendi pueden determinar afectaciones sobre los derechos constitucionales, pues así lo determinan las sanciones a ser impuestas que van desde el llamado de atención, o la carga monetaria a favor del fisco, como bien es la representación del tema central en la imposición de la sanción por multa, insuficientemente justificada, hasta la suspensión o cancelación de una licencia profesional o la inhabilitación temporal para desempeñar funciones públicas, o en el caso más extremo, la privación de la libertad (Jiménez, W., ,2017).

Medidas que significan restricciones o limitaciones a derechos y libertades cuyos alcances se reducen a la par que operan las sanciones administrativas, disciplinarias y penales impuestas y tales afectaciones a los ámbitos de libertad o de derecho son legítimas, al estar soportadas en el Derecho y ser el resultado de haberse adelantado un debido proceso, al igual que por no atentar contra dimensiones o facetas ius fundamentales de aquellos u otros derechos constitucionales, ni ir en contra de la dignidad humana o el mínimo vital.

Recordar frente lo anterior, con Thomas Hobbes la facultad del Ius Puniendi:

En el estado es una práctica de violencia constante como lo bien es cada sociedad y lo que acontece dentro de ella pues la facultad de este de resolver los conflictos y desacuerdos sociales con el uso de la fuerza da la posibilidad de que el Gobierno malinterprete o haga uso indebido del ius puniendi, inclusive vulnerando derechos fundamentales con la excusa plena del bien Estatal, como se observa, se observa y observa con el paso del tiempo pues el Gobierno es político y lo político siempre está en constante conflicto por ideologías.(Hobbes, T. op.

Cit., pp.137)

En conclusión, a este punto, se dirá entonces que el ius puniendi es el derecho que tiene el Estado para imponer sanciones penales y/o administrativas a los infractores de la ley. Este poder punitivo se ejerce a través del sistema de justicia penal y/o la sanción administrativa, que se aplica en el marco de las normas y garantías establecidas por la Constitución y las leyes.

Importante recordar que, si bien el Ius Puniendi en principio es de aplicación al régimen penal, también se aplica en materia administrativa en Colombia, lo que significa que el Estado tiene la facultad de imponer sanciones a los ciudadanos y empresas que infrinjan las normas y reglamentos establecidos por la Administración Pública. Estas sanciones pueden ser económicas, como multas o indemnizaciones, o no económicas, como la suspensión temporal o definitiva de actividades o la cancelación de registros y autorizaciones.

El ejercicio del ius puniendi en materia administrativa está regulado por el Código Contencioso Administrativo, que establece las normas y procedimientos que deben seguirse para imponer sanciones administrativas. Además, existen leyes especiales que establecen sanciones y regulaciones específicas para ciertas áreas, como por ejemplo lo son la ley de tránsito, la ley de protección al consumidor, la ley de ambiente y la ley de telecomunicaciones, entre otras.

Destacar que, al igual que en el ámbito penal, el ejercicio del ius puniendi en materia administrativa está limitado por el respeto a los derechos fundamentales de los ciudadanos, como el derecho a la defensa, la presunción de inocencia, el debido proceso y la proporcionalidad en la imposición de las sanciones. Además, existe la posibilidad de apelar y recurrir las sanciones administrativas ante las autoridades competentes, en caso de considerar que se han vulnerado sus derechos.



Por ultimo y elemental mencionar que todo Estado debería estar constituido de forma natural: “El mejor gobernante es aquel cuya existencia es apenas conocida por sus súbditos; el siguiente es aquel que es amado y alabado; luego viene el que es temido; y el peor gobernante es aquel que es despreciado”. (Lao. T, 600 A.C., pp.63)

### **2.1.2. Razón de la decisión de la Corte con la Sentencia C 038 de 2020: análisis y precedentes de sentencias correlativas.**

El Comunicado número seis (6) del 6 de febrero de 2020 se expide a partir de la decisión tomada en la sentencia C- 038 del 2020<sup>10</sup>, en el análisis del alegato de la inexequibilidad del párrafo primero (1) del artículo octavo (8) de la ley 1843 del 2017 en cuanto a lo referente a la vinculación directa del propietario del vehículo infractor, señalando como responsable solidario, esto previo a su vinculación al proceso contravencional.

A lo largo de la Sentencia la Corte Constitucional pretende resolver el siguiente interrogante:

“¿Desconoce el artículo 29 de la Constitución, el párrafo 1 del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, al establecer una responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor, por las contravenciones de tránsito detectadas por el sistema de ayudas tecnológicas, sin exigir que en el proceso contravencional se establezca que el propietario del vehículo participó en la comisión de la infracción y que la realizó de manera culpable?” (M.P. Linares. A, pp.14)

Concluyó el tribunal que la solidaridad prevista en la legislación civil no es plenamente aplicable a las sanciones impuestas por el Estado, al estar involucrados

---

<sup>10</sup> Sentencia C038 de 2020: El propietario de un vehículo no puede ser sancionado automáticamente si su carro o moto aparecía en una cámara de detección electrónica, independientemente de quién hubiera cometido la infracción

principios constitucionales ligados al ejercicio del poder punitivo estatal por lo que:

(i) la solidaridad en materia sancionatoria administrativa es constitucional, a condición de: (a) garantizar el debido proceso de los obligados, lo que implica que la carga de la prueba de los elementos de la responsabilidad, incluida la imputación personal de la infracción, le corresponde al Estado, en razón de la presunción de inocencia y que a quienes se pretenda endilgar una responsabilidad solidaria, deben ser vinculados al procedimiento administrativo en el que se impondría la respectiva sanción, para permitir el ejercicio pleno y efectivo de su derecho a la defensa; (b) respetar el principio de responsabilidad personal de las sanciones, lo que implica demostrar que la infracción fue cometida por aquel a quien la ley le atribuye responsabilidad solidaria o participó de alguna manera efectiva en su realización; y (c) demostrar que la infracción fue cometida de manera culpable, es decir, sin que sea factible una forma de responsabilidad objetiva.

(M.P. Linares. A., 2020, pp.14)

Así, aunque garantiza teóricamente el derecho a la defensa al prever la vinculación del propietario del vehículo al procedimiento administrativo, se vulnera en facto dicha garantía dado que omite de la defensa en lo relativo a la imputabilidad y la culpabilidad debidamente probada al hacer directamente responsable al propietario del vehículo de la o las infracciones, por el hecho de ser el titular de dominio del mismo.

Desconoce de igual manera, el principio de responsabilidad personal o imputabilidad personal porque no exige que la comisión de la infracción le sea personalmente imputable al propietario del vehículo, quien podría ser una persona jurídica<sup>11</sup>, y vulnera la presunción de inocencia porque aunque no establece expresamente

---

<sup>11</sup> En los casos de infracciones cuyo vehículo este vinculado a una empresa o persona jurídica se aplica la responsabilidad objetiva para todos los casos.

que la responsabilidad es objetiva o que existe presunción de culpa, al no requerir imputabilidad personal de la infracción, tampoco exige que la autoridad de tránsito demuestre que la infracción se cometió de manera culposa.

Ante el incumplimiento de garantías mínimas del ejercicio legítimo del poder punitivo del Estado, la Sala Plena de la Corte Constitucional declaró, por consiguiente, la inexecutable de la norma demandada. 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 executable 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” (Congreso de la República de Colombia, 2002). Norma que sí exige imputabilidad personal de la infracción, como condición para activar la solidaridad.

Es necesario realizar el análisis de las decisiones de las Sentencias Constitucionales C-530 del 2003 y C-699 del 2015 como precedentes de las razones actuales con respecto a la figura jurídica del propietario de un vehículo como responsable solidario y respecto de la figura de la culpa objetiva al momento de la imposición de las foto multas. Aspecto relevante pues en principio, se asignaba como responsable solidario al propietario del vehículo sin que tuviera medio de réplica frente a la culpabilidad asignada por una infracción de tránsito conforme a la Ley 769 de 2002.

Para el presente, directamente la sentencia C-530 del 2003 analiza el caso de solicitud de inexecutable del artículo 129 y 137, entre otras, que mencionan;

En el inciso 1º del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el

Código Nacional de Tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones” cuyo texto es el siguiente: “si no fuere viable identificarlo, se notificará al último propietario registrado del vehículo, para que rinda sus descargos dentro de los siguientes diez (10) días al recibo de la notificación.”, la corte señala que:

“La constitucionalidad de este fragmento se da en el entendido, que el propietario sólo será llamado a descargos, cuando existan elementos probatorios que permitan inferir que probablemente es el responsable de la infracción” (M.P. Montealegre. E, Corte Constitucional, 2003, pp.41).

Lo anterior más que inducir a una probabilidad nos da la certeza de la exequibilidad condicionada que da la Corte Constitucional en la sentencia para que el Estado a través de sus órganos administrativos, en este caso la entidad encargada de la regulación de medidor e imposición de foto multas, argumente y recopile las pruebas más que suficientes para lograr la imputación del foto comparendo, para el caso, no señala que los descargos vinculen directamente al propietario del vehículo y lo señalan como infractor de manera directa simplemente por su condición de solidario.

El tercer inciso del artículo 137 de la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones” cuyo texto es el siguiente: “Si no se presentare el citado a rendir sus descargos ni solicitare pruebas que desvirtúen la comisión de la infracción, se registrará la sanción a su cargo en el Registro de Conductores e infractores, en concordancia con lo dispuesto por el presente código.”

Con lo anterior mencionado, la Corte Constitucional señala que “La constitucionalidad de este fragmento se da en el entendido, que sólo se puede culminar la actuación, cuando la administración haya agotado todos los medios a su alcance para hacer comparecer al citado y, cuando el propietario no coincida con el conductor, esa citación no implica vinculación alguna. Así mismo, deberá entenderse que la sanción sólo

puede imponerse cuando aparezca plenamente comprobado que el citado es el infractor”.

Resaltar que aún con el precedente importante desde el año 2003 hasta la fecha, la administración tiende a justificar la imposición de las foto multas argumentando con leyes previamente analizadas por la institución de la rama judicial la aplicación de estas sin brindar criterios, herramientas y medios probatorios suficientes para finiquitar con la repercusión de las sanción al propietario que asume la citación y descargos y en otros casos le traslada la carga de la prueba al acusado de la infracción.

Frente al caso existía una aplicación propia: I) A la responsabilidad objetiva y II) A la Solidaridad, específicamente la solidaridad pasiva por cuanto el propietario solidario se constituía como deudor del Estado ante la infracción de tránsito cometida con el vehículo de su propiedad.

Menciona la Sentencia de estudio respecto de la responsabilidad objetiva:

“(…) Al tratarse de una excepción a la exigencia no absoluta de responsabilidad subjetiva, se han establecido las condiciones en las que resulta admisible la responsabilidad objetiva: (i) no puede tratarse de medidas que priven de derechos al destinatario o a terceros; (ii) sólo pueden ser sanciones de tipo monetario; y (iii) no pueden ser graves, en términos absolutos o relativos” (M.P. Linares. A, 2020, pp.17).

Analizado lo anterior, la responsabilidad objetiva al momento de la imposición de multas no es absoluta, pues se deben preservar los principios fundamentales y constitucionales que se le atribuyen a las personas en general, entre estos, el debido proceso y la presunción de inocencia ante temas punibles de responsabilidad civil.

Respecto de la solidaridad, hay que señalar que clases de obligaciones se consideran como solidarias, indica el código civil en su artículo 1568 que son aquellas que:

(...) se ha contraído por muchas personas o para con muchas la obligación de una cosa divisible, cada uno de los deudores, en el primer caso, es obligado solamente a su parte o cuota en la deuda, y cada uno de los acreedores, en el segundo, sólo tiene derecho para demandar su parte o cuota en el crédito. (Código Civil Colombiano, 1887)

Ahora bien, en materia administrativa se señala que la solidaridad pasiva, es decir, la que se aplica en los casos para la imposición de foto multas, debe basarse en criterios objetivos y de plena certeza con la finalidad de prevenir el injusto ataque o vulneración a los derechos fundamentales previamente, por ello, se dirá que por medio de la doctrina jurisprudencial se protegerán los siguientes parámetros:

(...) (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. (M.P. Linares. A, 2020, pp.24).

Se alude así que, la Corte llega a determinar que la solidaridad sancionatoria sería inconstitucional si, en primer lugar, desconoce el derecho a la defensa y en un segundo lugar, si no exige o garantiza los medios suficientes para la individualización de la falta

para que la sanción recaiga sobre quien cometió o participó en la comisión de la infracción.

En la sentencia C-112 de 2018, el magistrado ponente Dr. José Fernando Reyes Cuartas, señala respecto a la imposición de multas que, toda imposición de multa debe estar fundamentada legalmente y de acuerdo a los criterios que permitan individualizar al sujeto infractor, por ello, cuando se impone la sanción debe haber una rigurosidad en los sistemas tecnológicos auxiliares de foto multas debe existir una certeza demostrable que permita señalar a un sujeto responsable más allá de toda duda:

La responsabilidad solidaria entre el conductor y el propietario del vehículo, por las infracciones detectadas por medios tecnológicos (foto multas), es inconstitucional, al no exigir expresamente, para ser sancionado con multa, que la falta le sea personalmente imputable y permitir, por lo tanto, una forma de responsabilidad sancionatoria por el hecho ajeno (M.P Reyes. J.F., pp. 18).

Observando en todo aspecto al porqué de la necesidad del comunicado constitucional, se puede determinar que su razón principal es la garantía constitucional al debido proceso que se le vulnera el propietario del vehículo, objeto de la infracción; mediante la figura de responsable solidario por pasiva, sin tener en cuenta los criterios legales que para el presente caso conduce directamente a la calibración que deberían tener las cámaras de foto multas. a esto sumar la interpretación errónea de la normatividad que se venía aplicando pues, no lograba comprobar la culpabilidad de la comisión de las faltas de tránsito por este sujeto.

### **2.1.3. La responsabilidad solidaria y consideraciones de la culpa objetiva y subjetiva del poder sancionador:**

- **La culpa subjetiva, objetiva y el dolo:**

Ahora, al tomar el punto de responsabilidad solidaria como bien se indicaba en un principio, se hace referencia a la potestad sancionadora del Estado que establece igualmente los principios que rigen las actuaciones penales y administrativas. Entre estos postulados se encuentra el de culpabilidad, que se refiere a la exigencia de dolo o culpa del infractor legal para la imposición efectiva de una sanción administrativa o penal.

Es necesario entonces entrar a diferenciar los aspectos de cada una de las conductas del comportamiento conforme a la fijación del dolo y la culpa pues, es necesario aclarar que por lo menos en el derecho colombiano, la adecuación de esta conducta aumenta, disminuye o excluye al sujeto de la sanción.

Respecto a lo anterior mencionan los Magistrados Sustanciadores Herney Hoyos y Alexander Londoño en la sentencia C-093 de 2021:

(...) son el dolo o la culpa aquello que obliga a una u otra adecuación típica ya que, de conformidad con el principio constitucional de culpabilidad, la responsabilidad subjetiva demarca el camino de la acción del fiscal y del juez, para efectos de la tipicidad y de la pena consiguiente, una vez se determina, además, que el hecho es antijurídico. Dicho de otro modo, la conexión subjetiva – voluntad- del agente del delito, signada como dolo o culpa, enfatiza la existencia de una exigencia sine qua non – la responsabilidad subjetiva- como elemento del principio de culpabilidad. (M.P. Hoyos. H & Londoño. A, 2021, pp. 3).

Conforme a lo enunciado por la Corte es realmente relevante la consideración del punto subjetivo de la conducta dirigidos directamente sobre la conducta del infractor para dar cumplimiento al requisito y derecho fundamental constitucional de la adecuación de



la Culpabilidad<sup>12</sup>. Es por tanto que, es determinante en todo caso tener clara por parte del Estado la necesidad de la adecuación y demostración de estas figuras al momento de imponer una sanción.

Sea entonces necesario mencionar que se aplican de forma similar los aspectos de la culpabilidad incorporados tanto en el sistema del Derecho Penal como en el Derecho Administrativo Sancionatorio pero que tienen una esencia diferente para su estudio:

la aceptación de la aplicación de los principios de un campo a otro no implica que se haga de una forma automática y sin ningún tipo de consideraciones y matizaciones; por el contrario, ello demanda que se realice teniendo siempre en cuenta las divergencias que opera en cada sector (Bajo. M & Bacigalupo, S., 2001).

Con lo anterior, es importante determinar el punto sancionador de cada una y su principio general al hacer uso de esta herramienta, pues como se menciona cada una sirve en Derecho a un objetivo similar pero no igual<sup>13</sup>.

En primer lugar, el objetivo del Derecho Administrativo Sancionador es la prevención de las conductas que ponen en peligro o lesionan los bienes jurídicos de los administrados, esto correspondiente a una labor de anticipación de la conducta y la prevención un acto contra legem, correspondiendo a este una misión anticipada y disuasoria de la conducta del sujeto. En cambio, en el derecho penal se sancionan las conductas que dañan o afectan de una manera más gravosa el mismo bien jurídico. (Ramirez M., 2008, pp.156)

---

<sup>12</sup> Sentencia C181-16: La culpabilidad es aquel juicio de reproche sobre la conducta del actor que permite imponer una sanción penal a su acción típica y antijurídica. Tiene como fundamento constitucional la consagración del principio de presunción de inocencia y el avance hacia un derecho penal del acto, conforme al artículo 29 Superior.

<sup>13</sup> C-160/1998: Los principios del derecho penal no son aplicables en su totalidad a la potestad sancionadora de la administración, específicamente, en materia tributaria. Sin embargo, la administración debe observar el debido proceso antes de imponer las sanciones que la ley ha previsto para las infracciones tributarias de carácter sustancial y formal, de manera tal que le permitan al administrado defenderse en debida forma.

Como se observa de lo anterior, el derecho sancionador de tipo Administrativo se determina como aquel que vela por la anticipación de la conducta a través de las normas legales suficientes expedidas por el Congreso de la República, sin embargo, se detalla que estas conductas, por lo general, no escalan a nivel de gravedad suficiente por tanto es válido señalar que el derecho administrativo y sus sanciones se especializan en la asignación de la culpa más que del dolo que es la especialidad del régimen penal, es decir no necesariamente se enfoca en la intención y graduaciones, sino en la falta de previsión del sujeto infractor.

En el derecho penal, el ilícito doloso constituye la base por excelencia de las prohibiciones penales, mientras que el ilícito imprudente ocupa una posición subsidiaria respecto del primero. Existe dolo cuando existe voluntad para realizar el tipo antijurídico, por el contrario, en la imprudencia no concurre esa voluntad, sino que la realización del hecho antijurídico deriva de la inobservancia del deber de cuidado personalmente exigible a su autor (Jalvo. M, 1999, pp. 22).

Consecuente de lo anterior, se debe definir que en materia administrativa la exigencia de culpa no debe ser leída como en el ámbito penal como bien se mencionó en principio, pues en este segundo las conductas dolosas reinan en la mayoría de los tipos penales, infiriendo así que más que observar la falta de previsión en el derecho penal, existe un enfoque especialista en los actos y/o acciones de resultado que concluyeron en un tipo penal.

Según la RAE se definen cada una así:

- El dolo es en los actos jurídicos, “voluntad maliciosa de engañar a alguien o de incumplir una obligación contraída”. (Real Academia Española, 2023, definición 3).
- La culpa: “Acción u omisión que provoca un sentimiento de

responsabilidad por un daño causado”. (Real Academia Española, 2023, definición 1).

Se confirma entonces que, si bien en el derecho administrativo puede existir la calidad de Dolo, también es cierto que para este caso de la demostración de la conducta es más compleja su aplicación en el tema sancionatorio como lo veremos más adelante. Es por ello que se puede decir que el dolo es especialísimo del derecho penal al ser este el que lo aplica por el hecho de una conducta de resultado y es más contundente determinar la responsabilidad subjetiva de la conducta.

Ahora, respecto a la culpa objetiva por parte de la Corte, si bien tiene ocurrencia en la actividad del ius puniendi del Estado, opera solamente de forma excepcional, consecuencia ello de los derechos de libertad y dignidad humana (M.P. Hernández, A., 2006).

De aquí entrar a analizar lo que representa la responsabilidad objetiva en la culpa, que se produce como consecuencia de la falta de previsión y cuidado ante una conducta se crea un daño jurídico, generando así una responsabilidad en el sujeto de manera indirecta sin la necesidad de la voluntad, actos dolosos o premeditados se hayan planeado para determinar el resultado de la infracción legal.

Para el tema de la responsabilidad en la imposición de las foto multas es precisa la Corte Constitucional al señalar:

Ahora bien, el principio de personalidad de las sanciones o responsabilidad por la conducta propia, no puede confundirse con la responsabilidad por culpa o responsabilidad subjetiva. Al respecto, en varias ocasiones la jurisprudencia constitucional ha sostenido que la responsabilidad objetiva está proscrita o prohibida en materia sancionatoria y reconoció un principio de nulla poena sine culpa. Para ello, ha encontrado fundamento en dos

normas constitucionales: el artículo primero de la Constitución, que establece el principio de dignidad humana y el artículo 29, según el cual toda persona se presume inocente “mientras no se la haya declarado judicialmente culpable”. Esta posición indicaría que la responsabilidad con culpabilidad sería una exigencia constitucional que no admitiría excepciones, lo que es cierto en materia penal y disciplinaria. (M.P. Linares. A, 2020, pp.16).

Es invalido entonces que, en la actualidad, se fije el criterio de la responsabilidad objetiva para la imposición de foto multas dado que se estaría contrariando lo enunciado en la Constitución Política de Colombia en el artículo 29 respecto al debido proceso y en los diversos pronunciamientos de la Corte Constitucional que ya mencionamos puesto que aquí no se comprueba la culpabilidad de los actos sino que se da por asignada la responsabilidad al sujeto infractor por la conducta cometida o dependiente de él, como es el caso de una infracción de tránsito con el vehículo del cual es propietario a sumar la vinculación a descargos a la que se somete en principio sin prueba suficiente de quien efectuó la conducta, simplemente una acusación premeditada.

- **La responsabilidad solidaria:**

En materia administrativa, las infracciones son consecuencia de la acción sancionable y contraria a la norma por parte de una persona o de varios individuos, que pueden originar la imposición de las sanciones de acuerdo con lo señalado en la ley. Por tanto, a cada infracción del ordenamiento administrativo le corresponde una sanción, es decir que a cada persona que agrede o incumpla las normativas se le imponga una carga punitiva, que puede revestir diferentes formas de sanción.

Sin embargo, las normas pueden o bien imponer a cada uno de los individuos infractores una sanción administrativa, o bien pueden sancionar a un solo sujeto, y con ello entender satisfecha la responsabilidad de los otros partícipes

de la infracción, ya la persona que respondió le queda el derecho a repetir frente a los otros (Quintero, G., 1991, pp.257).

La Corte ha manifestado en reiteradas ocasiones, en relación con el ejercicio del ius puniendi del Estado, la demanda de la culpabilidad como elemento necesario que debe concurrir para la imposición de una sanción. La exigencia que la conducta sea culposa como presupuesto para la imposición de una sanción se debe a consideraciones de dignidad humana y de culpabilidad, contempladas en la Constitución Política en los Artículos Primero (1) y veintinueve (29) así: "Está proscrita toda forma de responsabilidad objetiva en materia sancionadora "(M.P. Martínez. A.,1996, pp. 27).

Sumado a lo anterior, la tradición que existe desde la época de creación la Corte Suprema de Justicia en 1982, de extender los principios del derecho penal al campo administrativo, hace que la concurrencia de culpa se constituya como una condición sin la que no es posible predicar responsabilidad, sumando que esta debe ser comprobada lo que resulta considerablemente difícil de comprobar.

La Corte insiste más en la demanda de la culpa como elemento necesario para la imposición de una sanción cuando sostiene que este requisito debe aplicarse ineludiblemente, máxime si de lo que se trata es de una decisión que atenta contra los intereses de los administrados como bien lo observamos en el caso de la imposición de multas que se desarrolla.

La exigencia de la culpabilidad para imponer la sanción administrativa tiene una relación muy estrecha con otro precepto constitucional de presunción de inocencia, postulado que tiene lugar en el ejercicio de la actividad sancionadora de la Administración. Así lo ha sostenido la Corte al manifestar:

"La previsión constitucional de que todo acusado tiene derecho a que lo presuma inocente, mientras no se compruebe que es culpable, conforme a las leyes

preexistentes al acto que se le imputa" (M.P. Tafur. A., 2004, pp.20).

La cuestión principal sobre la que gira la polémica doctrinal es la relativa a la exigencia del elemento de culpa para imponer la respectiva sanción, pues se podría pensar que dada la aceptación de la responsabilidad solidaria se está prescindiendo de la idea de culpa. Nieto García (2005) quien al respecto menciona es de (...) "las cuestiones más contradictorias y desde luego más enigmáticas del Derecho Administrativo Sancionador" (Nieto. A., 1995, pp. 427).

O lo expresado por García de Enterría (2004), quien duda de la constitucionalidad de esta figura jurídica en el campo del administrativo sancionador.

En el mismo sentido, la objeción de Cobo Olvera (2002), quien considera que la responsabilidad solidaria, como forma eficaz de garantizar el cumplimiento de obligaciones contractuales o extracontractuales, no puede penetrar en el ámbito del Derecho sancionador porque, de lo contrario, se derrumbaría el fundamento del sistema punitivo, según el cual cada uno responde de sus propios actos, sin que quepa, con el fin de una tutela de los intereses públicos más eficaz, establecer responsabilidad alguna sancionable solidariamente por actos ajenos (pp. 652).

Lo anterior lleva a inferir que el derecho sancionador y la responsabilidad solidaria requieren conjuntamente de límites legales que les permitan cumplir sus funciones legislativas sin pretender adversidad entre las mismas, pues bien, si nos referimos de plano al tema objeto de estudio, cuando la corte constitucional dio por inconstitucionales el uso de medios auxiliares tecnológicos para la imposición de multas cuando no pudieran señalar directamente al infractor, tuvo en cuenta este criterio pues dado que, anterior a la sentencia y el comunicado, se involucran conjuntamente y uno impulsaba a otro al plano de interpretación. Es decir, cuando se imponían las multas en facultad del derecho sancionador se buscaba sin la certeza plena de haber cometido la

falta, al responsable solidario; el propietario del vehículo, y se multaba sin tener la certeza plena de la comisión de la infracción de tránsito.

Pero entonces, ¿qué representa la responsabilidad solidaria?

La responsabilidad solidaria es un concepto legal que implica que varias partes comparten la responsabilidad total de una deuda, obligación o daño. Esto significa que cada parte involucrada es legalmente responsable de cumplir con la obligación completa o reparar el daño por sí misma. Si una parte no cumple, las demás partes pueden ser llamadas a responder por la totalidad de la deuda o el daño y luego resolver sus reclamos entre sí.

Como bien se sabe, en el derecho hay diversas interpretaciones ante una misma circunstancia y de igual manera tienden a complementarse entre ellas, como ejemplo de lo anterior, el código civil colombiano en su artículo 2344 menciona respecto de la responsabilidad solidaria:

“Si de un delito o culpa ha sido cometido por dos o más personas, cada una de ellas será solidariamente responsable de todo perjuicio procedente del mismo delito o culpa”. (Código Civil Colombiano, 1887)

Por lo general, este principio es aplicable en la normativa civil extracontractual donde se prima la culpa objetiva pero también hay casos particulares de responsabilidad contractual, un ejemplo común de responsabilidad solidaria sería cuando varias personas se unen para tomar un préstamo bancario y todas son responsables del pago total del préstamo, no solo de su parte. Si una de ellas no paga, las demás deben cubrir su parte, de allí la figura de codeudores en el ámbito del derecho comercial y financiero.

En el caso de estudio, se habla de que la responsabilidad solidaria implicaba tanto para el conductor como para el propietario del vehículo, pues ambos se vinculaban como solidariamente responsables de la infracción y por tanto de pagar las multas generadas y

registradas por las cámaras de foto multas. Esto significaba que, en caso de que el conductor no pagará la multa, el propietario del vehículo también era legalmente responsable de hacerlo pues se vinculaba por su rol en calidad de dueño y de su deber de “velar” por el buen uso de su vehículo.

Sin embargo, se supone que con la Sentencia Constitucional C-038 de 2020, cambió esta situación ya que se estableció que la figura de solidaridad entre el conductor y el propietario del vehículo era inconstitucional por la vulneración al debido proceso y la falta procedimental de vinculación a un proceso de investigación, lo que significa que el propietario no está obligado a responder por las multas impuestas al conductor y que de generarse, la administración tiene el deber de probar la conexidad de éste con la infracción cometida pero para ello prima la debida calibración de las cámaras de foto multas para lograr la determinación del sujeto.

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 (foto multas), no implica que este sistema de detección de infracciones sea inconstitucional y, por lo tanto, puede seguir en funcionamiento (M.P. Linares. A,2020, pp.38).

Es por tanto que esta decisión marcó un cambio conforme a la asignación de la responsabilidad con respecto a la imposición de las foto multas, aliviando de una u otra forma la carga de los propietarios de vehículos en términos de multas de tránsito, respetando el derecho de defensa y vinculación procesal permitiendo al propietario impugnar con mayor respaldo constitucional las sanciones pretendidas por el organismo de movilidad.



La aceptación de la culpa objetiva y la inexecutable de la responsabilidad solidaria por parte de la Corte Constitucional, tiene pertinencia en la actividad del ius puniendi de forma excepcional, pues prevalecen los derechos de libertad y dignidad humana lo que permite que haya una exigencia en la conducta culposa como presupuesto para la imposición de una sanción parte de las consideraciones de la dignidad humana y de culpabilidad, contempladas en la Constitución Política en los arts. 1 y 29. A lo anterior sumarle otro considerable constitucional establecido en el debido proceso.

La sentencia C-597 de 1996 menciona: "Está proscrita toda forma de responsabilidad objetiva en materia sancionadora". Y es que, sumado a esto, la Corte Suprema de Justicia desde el año 1982, empezó a extender los principios del derecho penal al campo administrativo, lo que hace que la concurrencia de culpa se erija como una condición sin la que no es posible predicar responsabilidad, pues toda idea de un proceso sancionador sin culpa resulta "desproporcionado y violatorio de los principios de equidad y justicia tributarios la consagración de una responsabilidad sin culpa en este campo (M.P. Cepeda. M., 2002, pp. 5).

De todas formas, la aplicación de la responsabilidad objetiva, aunque excepcional, no conlleva a que, en los casos de imposibilidad absoluta, cuando opere la figura del caso fortuito o la fuerza, se pueda demandar la responsabilidad del administrado.

Hay pertinencia en anotar que, en 2002 la Corte realizó un estudio más profundo sobre el principio de culpabilidad desprovisto de toda idea de culpa. En la decisión de la Sentencia C-616 del 2002, menciona los requisitos que deben concurrir para que dicha responsabilidad tenga lugar:

En efecto, las sanciones por responsabilidad objetiva se ajustan a la Carta siempre y cuando (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). (Ramírez. M. 2008)

La Sentencia C- 038 del 2020, tiene como objeto atacar la legalidad del parágrafo 1 del artículo 8 de la ley 1843 de 2017 en el entendido que vulneran el debido proceso y la presunción de inocencia:

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. (M.P. Linares. A,2020, pp. 21).

Se determina entonces que, la responsabilidad solidaria, únicamente se aplica para los casos que no involucran la vulneración de los derechos mencionados pues el concepto objetivo de la responsabilidad está desvirtuado por la Corte Constitucional. Para el caso, se observa cómo este tipo de responsabilidad afectaba directamente los derechos constitucionales protegidos pues, se asignaba una responsabilidad solidaria a aquel que tenía el cargo de propietario del vehículo con el que se cometió una falta de tránsito sin ser precisamente el mismo sujeto que cometió la infracción.

Con la Sentencia Constitucional C-038 de 2020 y conjuntamente la sentencia mencionada, surgen varios aspectos de relevancia que la Corte entra a considerar para evitar la indebida aplicación procesal y sancionatoria al sujeto propietario. En primer

lugar, respecto a lo correspondiente al sistema de imposición de foto multas en Colombia pues se evidencia la ineficacia en las cámaras de foto multas por su falta de calibración y precisión que condujo la decisión de la Corte Constitucional para declarar su inconstitucionalidad por falta de capacidad para reconocer al verdadero responsable de una infracción.

En segundo lugar, el ritmo que ha desarrollado la secretaria de movilidad de Bogotá en calibrar las cámaras de foto multas no ha sido suficiente desde la expedición de la providencia judicial y la Ley 2161 de 2021<sup>14</sup> que surge como respuesta del legislador. Lo anterior porque se siguen registrando casos irregulares en la expedición de foto comparendos produciendo solo entre 2021 y 2022 hubo un incremento del 207 % en la imposición de comparendo por estas herramientas, pasando de 193.847 a 595.662, respectivamente.(Malagrejo, C., 2023), además de que la misma secretaría de movilidad tanto en Medellín como en Bogotá, evidencian públicamente que existe un “margen de tolerancia”, cuando realmente es un margen de error por falta de calibración que varía entre los 5 Km/h ( Secretaria de Movilidad de Medellín, 2023) interponiendo de igual manera la foto multa.

En este aspecto de la responsabilidad solidaria entra a colación también lo determinado y aparentemente contradictorio esgrimido por la Corte Constitucional en la Sentencia C-321 del 2022, respecto al deber del propietario del vehículo por “velar” porqué:

(...) el vehículo de su propiedad circule (a) habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito; (b) habiendo efectuado la revisión técnico-mecánica dentro del plazo establecido en la ley; (c) por lugares y en horarios que

---

<sup>14</sup> Con esta ley se busca promover la adquisición, renovación y no evasión del SOAT, pero con ella, también se produjeron cambios al Código de Tránsito. El artículo 10 de esta ley, en parte revivió la solidaridad frente a infracciones de tránsito a los propietarios de vehículos.

estén permitidos; (d) sin exceder los límites de velocidad permitidos; y (e) respetando la luz roja del semáforo, así como (ii) disponer la posibilidad de que el propietario del vehículo sea sancionado al interior de un proceso administrativo contravencional cuando esa obligación sea incumplida, se encuentra conforme al principio de responsabilidad personal y al derecho a la presunción de inocencia (...). Además, desarrolla y materializa la función social y ecológica que (...) tiene la propiedad (M.P. Ibáñez. J., 2022, pp.77).

La contradicción se evidencia conforme a los literales c, d y e del texto citado anteriormente por cuanto se considera metafísico y casi imposible que el propietario de un vehículo tenga la omnipresencia y omnipotencia de i) saber cuándo y en qué momentos se está excediendo los límites de velocidad por parte del conductor del vehículo y si, conforme a la evidencia presentada con anterioridad, la cámara de foto comparendo se encuentra debidamente calibrada y libre de márgenes de error y ii) que en realidad la Corte con ese pronunciamiento está contradiciendo lo enunciado en la Sentencia C-038 de 2020 en cuanto a los criterios de culpabilidad subjetiva y la responsabilidad solidaria.

Al respecto menciona el salvamento de voto de la Sentencia C- 321 del 2022 del Magistrado José Fernando Reyes Cuartas que:

considero que los literales c, d y e, de la norma en estudio, son simple y llanamente un ejercicio inescudido de responsabilidad objetiva, desconociendo de raíz, el precedente constitucional ampliamente desarrollado en la Sentencia C-038 de 2020, sobre el análisis de responsabilidad personalísima y subjetiva en contenidos sancionatorios administrativos en esta materia. Un lector –incluso lego—podrá leer el contenido de ambas decisiones para encontrar la necesaria y palmaria contradicción entre una y otra, sin que el asunto de la cosa juzgada –en todas sus formas posibles-- fuera siquiera mentado. (M.P. Reyes. J.F., 2022, pp.

95)

Con lo anterior se puede concluir que respecto a este reciente pronunciamiento la corte nuevamente ha entrado al campo de la responsabilidad solidaria y la culpa objetiva de manera injusta habilitando la imposición de foto multas al propietario del vehículo solo por su calidad, lo anterior y se concorda con el salvamento de voto dado la errada interpretación dogmática entre la responsabilidad culposa<sup>15</sup> con culpabilidad<sup>16</sup>.

De allí se define que, esta decisión es abiertamente contradictoria no solamente a la Sentencia C-038 de 2020 sino nuevamente al marco constitucional descrito en el artículo 29 de la Carta Magna pues se le exige al propietario del vehículo velar por las acciones del conductor del vehículo desvinculando la responsabilidad subjetiva y personalísima que debería existir para la imposición de sanciones de este tipo.

Finalmente se determina que, en principio hay una contradicción condicional entre los términos de responsabilidad objetiva y responsabilidad subjetiva pues como se demostró, hay una falta de acondicionamiento de la culpa y una latente vulneración que se produce en marco constitucional por la mal interpretación de conceptos dogmáticos analizados por la Corte Constitucional, cosa que agrava la forma de utilización de los medios de detección e imposición de foto comparendos y la asignación del responsable infractor.

---

<sup>15</sup> Ejecución de comportamientos culposos y no dolosos.

<sup>16</sup> Es aquel juicio de reproche sobre la conducta del actor que permite imponer una sanción. Tiene como fundamento el principio de presunción de inocencia y el avance hacia un contenido sancionatorio de acto. En ese sentido, el desvalor se realiza sobre la conducta del actor en relación con el resultado reprochable, más no sobre aspectos internos como su personalidad, pensamiento, sentimientos, temperamento entre otros. Conforme a lo anterior, está proscrita cualquier forma de responsabilidad objetiva, pues la base de la imputación es el juicio de reproche de la conducta del sujeto activo al momento de cometer el acto. Por último, la culpabilidad permite graduar la imposición de la sanción de manera proporcional, puesto que el análisis no se agota en la verificación de la intención, sino que también se debe tener en cuenta el sentido específico que a la acción u omisión le imprime el fin perseguido por el sujeto. Sentencia C-181 de 2016. (Op. Cit. sentencia C321-2022)

### **3. Capítulo II: Aplicación de la figura de la responsabilidad conforme a la graduación de la culpa en la imposición de foto multas de acuerdo a las sentencias C 038 de 2020 y C 321 de 2022 en la ciudad de Bogotá.**

En el presente capítulo se desarrolla la posterioridad legislativa a la expedición del comunicado constitucional objeto de estudio y la sentencia C-038 de 2020, con la finalidad de determinar los efectos sociales y tecnológicos aplicables en cuanto al marco normativo en cumplimiento de lo enunciado por la corte y en lo que respecta al legislador para acatar y armonizar con la decisión en pro de la defensa al debido proceso y la asignación de la responsabilidad de forma personalísima.

Es necesario tratar los cambios jurídicos relevantes, respecto de la sentencia C-038 del 2020 incluyendo las posturas de análisis en cuanto a la opinión de los Magistrados y sus salvamentos de voto en la decisión respecto a la imposición de multas y la aplicación al plano real para poder determinar la existencia de contradicciones en comparación con la sentencia C – 321 del 2022.

Para lograr el desarrollo de lo anterior, es primordial dar en primer lugar una breve introducción de los temas discutidos en la Sentencia C-038 del 2020, posteriormente brindar un análisis del porqué se evalúa considerablemente la vulneración del derecho constitucional al debido proceso en la actualidad con la decisión de la Sentencia C- 321 del 2022 y hacer una breve comparación legislativa aplicada respecto del reconocimiento facial concretamente con el caso de las manifestaciones de Hong Kong 2019-2021 para evidenciar los pros y contras del sistema de reconocimiento facial y la determinación personalísima de los infractores con respecto a la facultad Ius Puniendi del Estado conforme a la actualización de sistemas en la ciudad capital.

### **3.1. Regulación Normativa Respecto al Comunicado Constitucional en la Ciudad De Bogotá Periodo 2020-2021.**

Abarcadas las generalidades del tema de investigación conforme al caso extenso de la asignación y tipos de culpa en sentido administrativo y penal así como las facultades del Estado para imponer sanciones, es menester proceder con el análisis en cuanto a la aplicabilidad de la decisión en el ámbito territorial Bogotano entre los periodos comprendidos del 2020 a 2022, lo anterior conforme al informe de gestión de resultados al año 2022 de la secretaria de movilidad de Bogotá como último reporte expedido por la entidad (2022) que señala:

Considerando la entrada en operación del sistema de cámaras salvavidas, en el mes de junio de 2020, de acuerdo con el fallo de la Corte Constitucional C-038, debió realizarse un ajuste en el procedimiento que se llevaba a cabo con la ordenes de comparendo generadas, a partir de evidencias de presuntas infracciones de tránsito detectadas por estos dispositivos, al no ser posible realizar la identificación plena del conductor; por este motivo no era posible generar las resoluciones automáticas que declaraban contraventor al propietario del vehículo en su condición de responsable solidario de las actuaciones realizadas con el vehículo a su nombre. (pp. 89 - 90)

Entonces se determina por parte de la secretaría desde la fecha de la expedición de la Sentencia una intención leve en subsanar los medios de imputación de infracciones de manera automática, acatando el instructivo señalado por la corte y dando paso y cabida a la aplicación al debido proceso por sí misma.

Sin embargo hay que tener en cuenta la expedición de la ley 2161 de 2021 que es posterior a la decisión de la corte constitucional y que también es objeto de análisis ya que se debate por la corte constitucional en la sentencia C-321 de 2022, trae consigo unos

criterios a tener en cuenta al momento de imponer una infracción de foto comparendo, más exclusivamente en referencia a la debida portabilidad y asistencia del seguro SOAT obligatorio, trayendo a colación nuevamente el caso de Responsabilidad Solidaria a cargo del propietario de un vehículo por su deber de “velar” porque todos los criterios legales establecidos en su mayoría en el artículo 10 de la mencionada norma, se cumplan.

**Artículo 10: Medidas Antievasión.** Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen. Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, b. Habiendo realizado la revisión tecnomecánica en los plazos previstos por la ley, c. Por lugares y en horarios que estén permitidos, d. Sin exceder los límites de velocidad permitidos y, e. Respetando la luz roja del semáforo. (Congreso de la República de Colombia, 2021).

Lo que permite inferir y señalar la obligación que traslada la norma al propietario del vehículo en un criterio y una carga imposible de cumplir, esto porque si bien todo propietario tiene el deber de velar por su vehículo conforme a la ley civil, los puntos subrayados con anterioridad son condicionales inciertos para el propietario de un vehículo pues no necesariamente es éste quien está conduciendo al momento de ser captada la infracción de tránsito. Es, por tanto, que se vuelve incierta su participación en el acto y consecuentemente se vulnera el debido proceso, la demostración de la responsabilidad subjetiva y la aplicación personalísima de la sanción que son a cargo del Estado conforme a los términos establecidos en el resuelve de la Sentencia C - 038 de 2020.

Continuando con lo referente al reporte de movilidad de Bogotá:

debido a la Ley 2161 de noviembre de 2021, se ha podido llevar a cabo nuevamente la reestructuración de este proceso<sup>17</sup>, puesto que se indica que, los

---

<sup>17</sup> El proceso referente a la imposición de foto comparendos conforme a la figura de la responsabilidad solidaria nuevamente es retomado con la ley 2161 del 2021 por la calidad y responsabilidad del



propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen bajo ciertas condiciones y respetando ciertos comportamientos en la vía, para evitar la imposición de las sanciones correspondientes por Ley.

Con lo anterior, se determina que, por parte de la Secretaría de Movilidad de Bogotá, no hubo existencia o intención real y fáctica alguna en subsanar o tramitar alguna solución acorde a lo enunciado en la Sentencia C-038 de 2020, pues en realidad y hasta la fecha, por lo menos en Colombia, ninguna empresa cuenta con la tecnología suficiente para lograr lo pretendido por la corte en el reconocimiento pleno de la persona infractora mediante biometría o foto detección sistemática.

Continúa:

Por esta razón, el sistema de detección electrónica se ha ajustado a lo decretado por esta nueva Ley, con el fin de apoyar de manera continua el control que se realiza en vía a través de estos dispositivos, manteniendo su objetivo de mejorar el comportamiento de la ciudadanía con relación a la movilidad y al cumplimiento de las normas de tránsito, teniendo como meta a mediano plazo la reducción de los índices de accidentabilidad.

Punto que es contrario a lo mencionado en el capítulo anterior pues como se mencionó a la fecha hay existencia de irregularidades por el margen de error existente en estas herramientas que varían hasta en 5 kilómetros, o bien se ha llamado “margen de tolerancia”.

Se debe resaltar en todo caso que la Secretaría Distrital de Movilidad, durante el año 2022, realizó mesas de trabajo con diferentes proveedores de tecnología especializados, con el fin de verificar las opciones en el mercado que permitieran llevar a

---

propietario del vehículo por velar que, con este, quien lo conduzca, siga las normas de tránsito de lo contrario será sancionado.

cabo a nivel técnico la captura de la imagen y reconocimiento del conductor del vehículo, que era detectado cometiendo una infracción de tránsito para cumplir los requerimientos de la Corte Constitucional; sin embargo, se encontró que:

“(…)en el mercado no hay una tecnología que actualmente este operando, capaz de extraer fotografías o rostros de personas que se encuentren en un vehículo en movimiento”. (2022, pp. 93)

Consecuentemente, la ley 2161 de 2021 ayudo en cierta medida, según secretaria de Movilidad de Bogotá. a subsanar el recurrir a una tecnología inexistente en el país para la detección de infractores:

Sin embargo, de las anteriores dificultades descritas, que limitaban el proceso contravencional con las órdenes de comparendo generadas por evidencias de dispositivos electrónicos, el 26 de noviembre del año 2021, el Congreso de la República, expide la Ley 2161 bajo la cual se dictan algunas disposiciones sobre la responsabilidad de los propietarios en cuanto a situaciones que ocurran con sus vehículos, que ayuda a solventar la situación descrita anteriormente. (pp. 93)

Ahora, se considera en cierta medida una errada interpretación por parte de Movilidad de Bogotá a lo expresado por el legislador, lo anterior sustentado en que la sentencia C -321 de 2022 no exime a la Administración de demostrar la responsabilidad subjetiva en niveles de culpa y el reconocimiento pleno del infractor del vehículo, sino que busca acoplar de una manera armónica la responsabilidad y deber del propietario por velar por que su vehículo cumpla los requisitos legales establecidos tanto en la Sentencia C-038 de 2022 y en la constitución política de Colombia y eso lo logra a partir de la buena gestión al momento de conducir el vehículo o procurando dentro de lo posible que el conductor a quien se le da confianza de préstamo o renta cumpla las normas a cabalidad.

Sin embargo, es resaltante lo mencionado con anterioridad conforme al artículo

10 de la ley 2161 de 2021 dado que Como menciona el magistrado José Fernando Reyes (2021):

(...) los literales c, d y e, de la norma en estudio, son simple y llanamente un ejercicio inescudido de responsabilidad objetiva, desconociendo de raíz, el precedente constitucional ampliamente desarrollado en la Sentencia C-038 de 2020, sobre el análisis de responsabilidad personalísima y subjetiva en contenidos sancionatorios administrativos en esta materia. (M.P. Reyes. J.F., 2022, pp. 95)

Lo que implica que si bien la sentencia C – 321 de 2021 procura salvaguardar lo mencionado en el precedente jurisprudencial de la sentencia C-038 de 2020, contradice indirectamente el hecho al declarar:

**EXEQUIBLE** el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, por los cargos analizados, con excepción de los literales c, d y e, los cuales se declaran EXEQUIBLES bajo el entendido que el propietario del vehículo podrá ser sancionado cuando, al interior del procedimiento administrativo sancionatorio, resulte probado que este, de manera culposa, incurrió en las infracciones de tránsito analizadas. (M.P. Ibáñez. J.E., 2021, pp.91)

Pues como ya se pudo observar, en el caso de la secretaria de movilidad de Bogotá se interpreta que no hay porque actualizar los medios de foto detección pues ya no hay la necesidad de determinar plenamente al infractor, entonces se tiene hasta hoy día conforme a todo lo anterior: I) La Secretaria de Movilidad de Bogotá no tiene los medios tecnológicos ordenados jurisprudencialmente por la Sentencia C -038 del 2020, incluidas las calibraciones necesarias para las 72 cámaras existentes en la ciudad de Bogotá pues según ellos no existe empresa en el medio capas de brindar la tecnología de detección y, II) La Secretaria entiende de forma errada la ley 2161 de 2021 y omite la sentencia C-321 de 2022 en el sentido de que esta no excluye lo enunciado en la sentencia C-038 de

2020 sino que lo complementa dado que condiciona la aceptación de los literales C,D y E de manera en que se cumplan los requisitos de reconocimiento e individualización del sujeto infractor y todo ello debe ser probado mediante estos instrumentos tecnológicos plenamente adaptados para la función.

La secretaria (2022) menciona:

No obstante, debido a la Ley 2161 de noviembre de 2021, se ha podido llevar a cabo nuevamente la reestructuración de este proceso<sup>18</sup>, puesto que se indica que, los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen bajo ciertas condiciones y respetando ciertos comportamientos en la vía, para evitar la imposición de las sanciones correspondientes por Ley. Por esta razón, el sistema de detección electrónica se ha ajustado a lo decretado por esta nueva Ley, con el fin de apoyar de manera continua el control que se realiza en vía a través de estos dispositivos, manteniendo su objetivo de mejorar el comportamiento de la ciudadanía con relación a la movilidad y al cumplimiento de las normas de tránsito, teniendo como meta a mediano plazo la reducción de los índices de accidentabilidad. (pp.93)

Sumar también las irregularidades que hasta septiembre del 2023 continúan vigentes, entre ellas, la más destacable es la falta de calibración de las cámaras de foto multas, menciona un reporte de la revista Semana (2023) conforme a debate del Consejo de Bogotá referente a esta problemática que:

Error en la placa de los vehículos, la cámara confunde por ejemplo la letra

W con la M. Segundo, también hay errores en pico y placa en los vehículos

---

<sup>18</sup> la Ley 2161 de noviembre de 2021 establece medidas relacionadas con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y otras disposiciones relacionadas con las licencias de conducción, así como puntualiza en el hecho de la responsabilidad del propietario de un vehículo por velar por que su propiedad cumpla los requisitos y normas legales de tránsito asignando responsabilidad solidaria.

híbridos (exonerados de esta restricción) y último, en el caso de que un vehículo puede pasar rápido por la cámara, pero le impone el comparendo al carro de atrás que va lento.

Recordar que la necesidad de la calibración de las cámaras de foto multas permite hallar certeza en los medios de prueba digitales recopilados que tienen como fin hacer cumplir la normativa de tránsito terrestre además de la determinación de la persona infractora, por tanto, es evidente que al 2023 no se ha cumplido siquiera en lo mínimo por preservar una debida Gestión fiscal, administrativa y sancionatoria que permita llevar a cabo el fin último de la imposición de foto multas generando impugnaciones validas y un gasto progresivo de la economía procesa.

Menciona Angy Gonzales, funcionaria del portar virtual de ayuda jurídica Juzto que:

La calibración es un proceso que se lleva a cabo regularmente para garantizar que las cámaras funcionen de manera precisa y confiable. Durante la calibración, se realizan pruebas en las cámaras para verificar su precisión en la detección de velocidad y otras infracciones de tránsito. Si se detecta algún problema, las cámaras son ajustadas y calibradas nuevamente para garantizar su exactitud (González. A, s.f.)

Lo anterior da una guía del deber ser al momento del mantenimiento e instalación de estas cámaras, pero el hecho en Bogotá a 2023 es muy diferente, pues tanto el nivel de impugnaciones sigue en aumento:

Según la secretaria de movilidad de Bogotá: “De los 19.105 comparendos de cámaras salvavidas impugnados a partir de la imposición de la vigencia de este año. 18.500 fueron exonerados. Con corte hasta el 31 de agosto pasado” (Tomado de Revista Semana, 2023).

Lo que demuestra que hay una precariedad en el avance distrital en la actualización de tecnologías por “falta” de empresas prestadoras del servicio requerido y existe el desconocimiento en la necesidad de justificar y evidenciar la aplicación de sanciones de tránsito por la errada interpretación de la ley 2161 de 2021.

Se retoma entonces lo enunciado por parte del Consejo de Bogotá liderado por la concejal de Bogotá Gloria Díaz (2023) en los que se determinan de manera explícita tres graves errores en el sistema de la Secretaría de Movilidad que se vienen presentando desde hace meses:

**1. Error en la placa de vehículos.** El error recae en que la cámara confunde la W con la N y al parecer a estas personas se les ha generado un proceso de exoneración por error de placa. **2. Pico y placa con vehículos híbridos:** La relación del híbrido está directamente en el RUNT y las cámaras están tomando el comparendo por pico y placa, a pesar que, Los vehículos eléctricos e híbridos hacen parte de la lista de excepciones de esta medida. Indicando que no se está realizando la previa validación. **3. Velocidad:** Un vehículo puede ir a la velocidad permitida y puede pasar un vehículo mucho más rápido y la cámara puede cometer el error de imponerle el comparendo al vehículo que iba lento. (Consejo de Bogotá, 2023).

Evidenciando con lo anterior que existe hasta hoy un déficit en calibración en estos sistemas de foto detección en infracciones de tránsito y que aunque la norma que regula el uso de estos instrumentos fue expedida en el año 2019, a la fecha, casi 5 años después no se ha podido por lo menos por parte de la Secretaria de Movilidad de Bogotá armonizar la ley con el hecho y dar cumplimiento a la necesidad Estatal por regular y procurar por el bienestar de los transeúntes y el debido cumplimiento de los conductores al código nacional de transporte terrestre.

### 3.1.1. Normas Complementarias conforme a los pronunciamientos de la corte.

Sin embargo, aunque el hecho de aplicación resulte aparentemente inexistente a la fecha se deben destacar a su vez avances de acción anteriores, correspondientes a la expedición de normas complementarias de Gestión, por ejemplo, un primer acto de transformación normativa a la eliminación de la figura de responsabilidad solidaria al propietario del vehículo, se establece resolución número 20203040011245 del 20 de agosto del 2020, derogando la Resolución 718 de 2018 en su artículo 23 en cuanto actualizar tres criterios principales para la imposición de foto multas (Min. Transporte, 2020):

a) La Viabilidad en el uso de la infraestructura vial:

#### “Artículo 9. Viabilidad en el uso de infraestructura vial:

La autoridad de tránsito deberá contar con la evidencia de cierre para el uso, ocupación temporal o intervención de la vía en la cual operarán los SAST, emitido por la entidad administradora de la respectiva infraestructura vial, de acuerdo con el procedimiento que adopte previamente dicha entidad para tal efecto.

Se observa entonces con este artículo, la intención por parte de la administración de procurar la adecuación territorial y el alistamiento para la instalación de los medios SATS<sup>19</sup> a partir de los criterios señalados por la Corte conforme los preceptos jurisprudenciales previamente mencionados. Se evidencia idealmente la implementación desde los aspectos organizacionales no incluidos en la normativa anterior<sup>20</sup>, pues se pretenderá a futuro acondicionar en justa medida los medios idóneos para el procesamiento de la información y la captación de información que permitan actualizar

---

<sup>19</sup> Tecnologías para la imposición de multas.

<sup>20</sup> En referencia a la Ley 1843 de 2017.

los sistemas de reconocimiento individual para la debida asignación de responsabilidad al sujeto infractor.

b) Calibración:

**“Artículo 10. Calibración:**

Se requiere que los SAST vinculados a medición de velocidad estén calibrados. Para acreditar dicha calibración, la autoridad de tránsito deberá cargar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el certificado de calibración de los equipos, de acuerdo con lo previsto en el artículo 14 de la Ley 1843 de 2017 y en el Decreto 1074 de 2015 o la norma que lo sustituya, adicione o modifique.

A partir de los criterios actualizados del artículo 10 se deben acotar varias consideraciones. En primer lugar, lo correspondiente a la calibración de los medios tecnológicos de detección, recordar lo enunciado en el numeral principal a la fecha no se le ha dado cumplimiento al criterio normativo bien sea por la mal interpretación que da la Secretaria de Movilidad de Bogotá o bien sea por la falta de adecuación tecnológica en los sistemas ya existentes, realmente también se destaca en cierto sentido que si bien se han hecho compra de nuevas cámaras de foto multas, el mal gasto del erario afecta la economía capitalina como consecuencia considerablemente, sin mencionar que la compra de estas cámaras continua en incremento.

Continuando con el análisis del artículo 10, también se menciona en los párrafos que:

Parágrafo 1. La información contenida en el presente artículo deberá mantenerse actualizada y vigente. Parágrafo 2. Hasta tanto se expida el reglamento técnico respectivo, las directrices relacionadas al control metrológico de las ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito, serán las consagradas en el artículo 2.2.1.7.14.2. del Decreto 1074 de 2015.



Se argumenta con lo anterior según la evidencia ya sustentada que no hay, según el rendimiento de cuentas de la Secretaría de Movilidad de Bogotá (2022), existencia de un sistema especializado y constante actualización de datos y determinación individualización sea biométrica, de detección facial o similar que permita la individualización de los sujetos infractores, por tanto, no puede haber una recopilación efectiva de información y una base de datos actualizada y vigente dado que no hay una empresa facultada a la fecha en el país para llevar a cabo estos requerimientos.

Ahora, revisando los informes de la secretaría de movilidad durante el último semestre del año 2020 y primer trimestre del 2021, se adquirieron: “72 cámaras que les costó a los bogotanos unos 40.000 millones de pesos” (Secretaría de Movilidad, 2021), las llamadas cámaras salva vidas que presuntamente cumplen con los criterios de calibraciones correspondientes y que no dejarían margen de error ni falla por insuficiencia de funcionamiento tecnológico entonces se demostraría el incremento potencial de cámaras efectivas y conformes a los criterios señalados por la Corte Constitucional en cuanto a imposición de multas se refiere.

c) Evidencia de la señalización instalada:

**Artículo 11. Evidencia de la señalización instalada:**

Los soportes o evidencias, tales como fotos o videos, en los que conste la señalización efectivamente instalada, de acuerdo con el diseño presentado para la autorización de instalación deberán cargarse al sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y deberá tener en cuenta para su presentación, los parámetros contenidos en el anexo número 2 “Señalización requerida para la instalación de SAST” de la presente Resolución, el cual hace parte integral de ésta, y se enmarca en lo dispuesto en el Manual de Señalización Vial adoptado mediante la Resolución 1885 de 2015 del Ministerio de Transporte.

Para la aplicación de lo enunciado por parte de la Corte, se hace evidente la necesidad de este artículo por cuanto los criterios de señalización además de ser estándares universales de las normas de tránsito, también son sistemas visuales auxiliares que previenen al conductor de algún acontecimiento vial, en este caso el aviso de registro de una cámara de foto multa y/o una de las denominadas “salva vidas”. ¿Qué permite eso?, la evidente y natural precaución humana ante la prevención de una alerta temprana de precaución ante señalización vial que puede derivar en la imposición de una infracción o evitar un accidente por mal tránsito vial.

Por otro lado, que mediante la precaución con la que ya circula el conductor tras de prevenir accidentes e infracciones auxilie al sistema para imponer la infracción de foto multa de manera parcial y en conjunto con la tecnología de reconocimiento se logre la recopilación de información de detección para desvirtuar a futuro la comisión de la infracción de tránsito y evite una sanción administrativa.

Cómo segundo aspecto de relevancia, se evidencia la actualización periódica de los medios tecnológicos para la imposición de foto multas en lo comprendido del periodo 2020- 2021. La secretaría de movilidad, de acuerdo al informe reportado el primero de agosto del 2021 por medio del subsecretario de gestión de la movilidad, Leonardo Vásquez, ha señalado: “Bogotá será pionera en estas tecnologías y estamos trabajando con diferentes entidades para poderlo lograr” (Ministerio de Movilidad, 2021).

Lo que hace referencia a que la aplicación de tecnologías para la imposición de multas que permitan acceder al reconociendo facial por medio de recopilación de datos de diversas entidades privadas y públicas de manera sistemática a través de software de inteligencia Artificial (IA), tal como se han venido implementando en otros departamentos administrativos nacionales como es el caso de Migración Colombia que, desde el año 2016, más que para la labor de realizar un control sistemático, utilizan

sistemas que agilizan los procesos a través de cámaras que permiten la implementación de softwares de recopilación de datos y el reconocimiento de facciones, biometría y análisis de retina que facilitan la operación y control de ingreso (Migración Colombia, 2016).

Durante el periodo concurrido entre el año 2020-2021, se han utilizado de conformidad con el decreto 216 del 2021, tecnologías de reconocimiento facial para el control migratorio de extranjeros a territorio colombiano, ahora implementando con fines de agilidad y certeza el reconocimiento en análisis de todos a nivel internacional. (Karisma fund. 2021).

Si bien se interpreta, el uso de estas nuevas tecnologías para la imposición de foto multas que pretende la Corte Constitucional en Colombia, brindaría mayor agilidad y certeza al momento de imponer una sanción de tránsito al conductor del vehículo pues estos sistemas guiados por software de inteligencia artificial debidamente alimentados con la recopilación de datos personales y cuidadosamente vigilados, permiten desarrollar cabalmente los propósitos enunciados en la sentencia C-038 de 2020 y afirmarían lo determinado en la Sentencia C-321 de 2022 sin necesidad de la aplicación Artículo 10 de la ley 2161 del 2021 en los literales C, D y E que resultan vulnerantes a principios constitucionales<sup>21</sup> como es el debido proceso, asegurando que cada sanción que se interpone es menos proclive a una impugnación.

Se comprueba entonces que hay un avance significativo respecto de las normas legales en cuanto a los criterios de los precedentes jurisprudenciales de la Corte Constitucional de las Sentencias C – 038 de 2020 y C- 321 de 2022 que, si bien no se ha desarrollado de manera efectiva por problema referente a la interpretación de la norma

---

<sup>21</sup> Resultan los literales C, D y E del art. 10 de la ley 2161 del 2021, vulnerantes a los principios constitucionales de reserva legal y debido procesos sustentados en el salvamento de voto del magistrado José Fernando Reyes Cuartas en la sentencia C-321 de 2022 por el criterio de responsabilidad solidaria indirectamente aplicada.

por parte de la Secretaría de Movilidad de Bogotá, ha permitido sanear y cumplir parcialmente con los criterios para la imposición de foto multas y utilizando el nuevo régimen de tecnologías propias para la debida identificación del sujeto infractor como el de reconocimiento facial y protegiendo a su vez las garantías fundamentales al debido proceso y la presunción de inocencia, que en todo caso se deben asegurar por parte de la Administración si lo que se quiere es hacer efectiva una sanción por infracción de tránsito.

### **3.2. Análisis Comparativo Tecnologías de Reconocimiento Facial en la Ciudad De Hong Kong.**

Cuando se habla de tecnologías en el sentido amplio de la palabra, se debe reconocer a los países sur orientales como líderes en potencia de las mismas dados los avances suficientes que poseen en el desarrollo de Softwares y Hardware infinitamente diferenciables y comparables con occidente, tan es así que, desde hace varios años ya, especialmente China es considerada una amenaza mundial dado su avance tecnológico.

Múltiples voces llevan tiempo avisando, desde ex altos mandos del ejército de EEUU a decenas de informes de think tanks independientes. La conclusión de unos y otros es unánime: China está adelantando a EEUU en tecnologías estratégicas que la van a aupar muy pronto a primera potencia en defensa, robótica o inteligencia artificial. (...) De 44 tecnologías analizadas, en sectores tan diversos como espacio, energía o computación cuántica, China ya va por delante de EEUU en 37 de ellos. (Méndez. M.A., 2023)

Consecuentemente se ha de recalcar la diferencia de tecnología que tienen esas sociedades junto a la producción industrial en masa que desarrollan y la competencia de mercado de talla internacional que representan lo que a su vez facilita la creación y desarrollo exponencial de desarrollo social en este sentido, pero en contra peso amplía las facultades del Ius puniendi del Estado, pues le es más fácil controlar mediante el uso de

IA a los administrados.

Focalizados en la implementación de los medios tecnológicos para la detección de infracciones como herramienta auxiliar del Estado para imponer sanciones, la ciudad administrativa especial de Hong Kong debe ser resaltada por su seria agenda a la modernización, que conlleva a la actualización de medios de detección biométrica y facial, lo que ha escalado más allá de lo considerado por Colombia en el tema de foto multas pues, específicamente en China se ha venido regulando de manera progresiva cada uno de los movimientos que realizan los administrados hasta llegar a desarrollarse un complejo sistemático Big Brother de control y vigilancia constante.

Menciona la periodista Elena Diaz (2019):

Un equipo de ingenieros de la Universidad Fudan y el Instituto Changchún de Óptica, Mecánica Fina y Física de la Academia de Ciencias en China, desarrolla una cámara web de 500 megapíxeles, capaz de analizar el rostro de cada persona en un estadio completo de gente. El reconocimiento facial es una técnica basada en biometría que ha dado un fuerte impulso en los últimos años. ¿Cómo funciona esta técnica? A través de algoritmos basados en modelos geométricos, la biometría facial es capaz de detectar la identidad de una persona analizando su rostro a través de una cámara web y sin necesidad de que haga nada como sucede con los sensores de huellas dactilares.

Lo anterior está sustentado en una fuente escrita del año 2019, ya pasados 4 años, se debe reconocer el avance infinitamente significativo que tienen estos medios de detección facial como se demostró al principio, llegando inclusive a ser obligatoria la detección y escaneo “voluntario” de los usuarios de las tecnologías chinas que se usan hoy día hasta para las compras de la canasta familiar. “el reconocimiento facial se está convirtiendo cada vez más en parte de la vida cotidiana y las transacciones comerciales

en China. Se usa cada vez más, por ejemplo, para pagar en tiendas y supermercados”. (BBC News Mundo, 2019)

Por tanto, se debe reconocer que países como éste se vulneran el derecho internacional a la intimidad, establecido en la Declaración Universal de Derechos Humanos (Organización de las Naciones Unidas ONU, 1948). El artículo 12 de la misma se redacta el derecho a la intimidad de la siguiente manera:

Nadie será objeto de injerencias arbitrarias en su vida privada, su familia su domicilio o su correspondencia, ni de ataques a su honra o a su reputación. Toda persona tiene derecho a la protección de la ley contra tales injerencias o ataques (ONU, 1948, art. 12).

Como muestra de lo anterior se toma a colación un ejemplo real sucedido entre el periodo 2019 al 2020 con las protestas ocurridas en Hong Kong que comenzaron en respuesta a una propuesta de ley de extradición que permitiría enviar a personas a China continental para ser juzgadas. Las manifestaciones evolucionaron hacia un movimiento más amplio en defensa de la democracia y la autonomía de Hong Kong<sup>22</sup> y en respuesta a las protestas, el gobierno chino impuso la Ley de Seguridad Nacional en Hong Kong en 2020, lo que resultó en detenciones de activistas y una mayor represión de la disidencia.

El gobierno chino desde entonces ha empleado diversas tácticas para silenciar las protestas, incluyendo la detención de activistas, el control de internet y la censura de información relacionada con las manifestaciones. Todo esto, incluyendo la persecución personal que se logró con ayuda de las herramientas reconocimiento facial, haciendo uso de la información recopilada por las IA en las bases de datos generadas por algoritmos de comportamiento y gesticulación que el mismo ciudadano entregó dado el complejo y

---

<sup>22</sup> Hong Kong conserva un sistema legal independiente basado en el derecho consuetudinario británico; porque fueron colonizados en algún momento y posteriormente independizados. Esto incluye un sistema de tribunales independientes y jueces extranjeros que contribuyen a su autonomía legal.

estricto señalamiento de registrar datos biométricos y de reconocimiento facial hasta para comprar víveres.

Ya de forma reflexiva y comparativa con el tema principal de la presente investigación, se debe reconocer la disyuntiva de favorabilidad de la actualización de los sistemas, excluyendo los factores de corrupción humana por un tránsito “evolutivo” a los sistemas de inteligencia artificial (IA), pues por sí mismos indican un avance sin precedentes de una nueva revolución tecnológica en la humanidad y trascienden de una manera las facultades del Estado para preservar el orden social.

La pregunta relevante resulta en realidad en determinar si ‘¿En vez de obtener la protección del Estado como principio y función universal primaria, se está obteniendo más bien el sometimiento de los ciudadanos con este tipo de tecnologías? Resulta realmente paradójico el llegar a pensar que las herramientas tecnológicas que son de auxilio para la protección de los derechos de las personas, terminan sometiéndolas por efectos de corrupción del sistema y no por una voluntad guiada por la ley.

Finalmente, se debe reconocer el riesgo de poner en marcha esta clase de sistemas, sobre todo en países poco desarrollados como lo son los latinoamericanos, que en varias ocasiones han sido víctimas cibernéticas del secuestro de datos, implicaría un derrumbe total del sistema y la vulneración de la intimidad de las personas.

#### **4. Capítulo III: Comparación doctrinal entre las sentencias C 038 de 2020 y C 321 de 2022 dentro del margen de interpretación del rol del propietario del vehículo y la carga procesal.**

Abordados los temas relacionados al contexto histórico de la facultad ius puniendi del Estado y la actual aplicación de la figura del responsable solidario con la culpa subjetiva. El presente capítulo abarca el contexto comparativo doctrinal de las sentencias C -038 de 2020 y C - 321 de 2022 con la intención de validar el rol que asignan cada una de ellas a la figura de la responsabilidad solidaria y si se tiene en cuenta la culpa subjetiva como factor de estudio en estas.

Para lograr lo anterior, se deben analizar cada una partiendo de la Sentencia base de esta investigación sentencia C-038 de 2020 y posteriormente la C - 321 de 2022 determinando en cada una los principios fundamentales manejados y la interpretación de las mismas con el tema de la responsabilidad, la culpabilidad y la carga procesal tanto para el Estado como ente sancionador, para el propietario del vehículo y para el conductor o sujeto infractor a partir de las pruebas o roles que exige cada sentencia para dar cumplimiento a la ley de tránsito terrestre a partir de la imposición de la foto multa.

- **Sentencia C38 de 2020**

La sentencia de la Corte Constitucional en Sentencia C-038 de 2020 declaró inexecutable el artículo 8, en el párrafo 1 de la Ley 1843 de 2017, donde se establece que la responsabilidad solidaria entre el propietario y el conductor de un vehículo se da cuando no se determina al infractor:

PARÁGRAFO 1o. 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. (M.P. Linares. A., 2020, pp. 4-5)



Pese a lo mencionado, el procedimiento no cambio, ello se evidencia por cuanto a la fecha se sigue aplicando lo establecido por los artículos 135 y 136 de la Ley Nacional de Tránsito, que no tuvieron modificación:

Las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa (subrayado fuera de texto).

Se evidencia así que, aunque la Sentencia C- 038 de 2020 determinó la responsabilidad solidaria para el caso de infracciones de tránsito cuando se aplican las sanciones al propietario del vehículo sin lidiar debido proceso, hay una falla concreta en la vulneración de ese derecho fundamental dado que la norma a la fecha debería tener el ítem de inexecutable, cosa que no es evidente pese a la decisión de la Corte en el año 2020, y aunque la Sentencia C-321 del 2022 habilita la condición de responsabilidad de velar por el buen uso del vehículo por parte del propietario del vehículo, en ningún caso omite que la administración mediante sus entidades de tránsito territorial lleven a cabo el debido proceso de asignación de responsabilidad personalísima conforme a los criterios de la subjetividad.

Por eso se hace necesario evaluar los criterios de vulneración existentes hasta la fecha:

### **Debido proceso**

Según la Constitución Política en su artículo 29 (1991), el debido proceso se aplica a todo tipo de jueces y administradores, nadie será juzgado sino conforme a la ley del caso ante juez o tribunal competente y de acuerdo con el número de formularios requeridos para cada caso. Este derecho se refleja en el derecho internacional y en los

acuerdos firmados por los estados, por consiguiente, la Comisión de Derechos Humanos de la ONU articula los principios que garantizan una variedad de derechos humanos, como la igualdad ante los tribunales y el derecho a ser juzgado ante el pueblo y la concesión de títulos por tribunales competentes, independientes y no competentes, establecido por la Ley. De hecho, todas las leyes tienen en cuenta la implementación del método mencionado, permitiendo así que el proyecto sea un pilar importante de la doctrina que crea las leyes del mundo, o por lo menos en los países que integran la corporación mundial en pro de la defensa de los derechos humanos.

Por consiguiente, cuando se aplica el debido proceso basado en el tema central. las foto multas, debería significar que las personas que son acusadas por la Administración a través de su representante territorial, cometieron una infracción de tránsito y estas fueron debidamente determinadas de manera inequívoca mediante de las imágenes recopiladas para poder interponer la sanción y, menester señalar que esta violación de la norma debe estar determinada por los criterios de la responsabilidad de la culpa subjetiva, pues como se mencionó la culpa objetiva esta proscrita.

- **Derecho a la defensa**

La Sentencia C-025 de 2009, se afirma que:

Una de las principales garantías del debido proceso, es precisamente el derecho a la defensa, entendido como la oportunidad reconocida a toda persona, en el ámbito de cualquier proceso o actuación judicial o administrativa, de ser oída, de hacer valer las propias razones y argumentos, de controvertir, contradecir y objetar las pruebas en contra y de solicitar la práctica y evaluación de las que se estiman favorables, así como de ejercitar los recursos que la ley otorga.( Escobar, R. 2009, pp. 1)

Su importancia surge en el entendido de proteger los principios y garantías que

son indispensables de observar en diversos procedimientos para que se obtenga una solución sustancialmente justa, requerida siempre dentro del marco del estado social, democrático y de derecho.

Es por ello que este principio fundamental es de protección especial y otorgado por el mismo Estado social de derecho, en donde se debe garantizar a los individuos el poder solicitar o pedir protección de sus derechos e intereses legales antes de la aplicación de una sanción administrativa. Es por ello que el derecho al debido proceso asegura el acceso a la justicia mediante el asesoramiento jurídico de un abogado, corporaciones estatales como la defensoría pública e inclusive los consultorios jurídicos debidamente acreditados, y con herramientas como aplica en el caso de la defensoría que es la impugnación y la apelación como recursos de sustento.

Conforme a lo anterior, cuando un ciudadano desea impugnar debe agendar una audiencia pública a través del sitio web de la secretaría de movilidad correspondiente, asistir y presentar las pruebas que se consideren pertinentes. No obstante, es muy importante saber que, si se impugna un comparendo, no se debe pagar la multa, ya que al hacerlo se admite culpabilidad y, por lo tanto, ya no es revocable. Además, se corre el riesgo de quedar en causal de suspensión de la licencia de conducción, por reincidencia. (Revista Semana, 2023)

- **Notificación de la infracción de tránsito**

Una notificación es un mensaje o aviso que se envía para informar a alguien sobre un evento, una acción o una situación particular. Estas notificaciones pueden ser entregadas a través de diversos medios. Por lo tanto, enviar aviso legal a las partes que han notificado la decisión o a los interesados que han notificado la decisión, para que tramiten los trámites legales del caso conforme a los trámites legales instalado en su servicio. También es un procedimiento judicial, ya que, a partir de la fecha de su entrada

en vigor, los principios establecidos por la ley son válidos para que las partes ejerzan los derechos que la ley les confiere.

Por otro lado, para la notificación de foto multas si el SAST<sup>23</sup> descubre una infracción, deberá notificarla mediante carta y/o correo electrónico de la empresa autorizada dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la aprobación de la autoridad, con copia de la carta y los materiales enviados al propietario del vehículo.

Con relación a lo anterior se dirá que, las notificaciones se enviarán a la última dirección inscrita en el Registro Único Nacional (RUNT) y a la dirección asociada al incumplimiento, el recurso de apelación y sus justificantes se enviarán al propietario del vehículo y éste deberá comparecer ante el tribunal dentro de los diez días hábiles siguientes a la emisión del recurso, contados a partir de la fecha de recepción de la multa. última dirección, el propietario del vehículo ya está registrado en Runt (M.P. Acuña. J, 2021. pp. 4).

Es así que, la jurisprudencia del máximo tribunal constitucional infiere en la modificación de la ejecución de la política distrital en transporte, asimismo, como ya se han evidenciado sentencias y decisiones que se observaron ut supra que manifiestan la constitucionalidad que en la actualidad representa las foto multas por prescindir de la individualización del infractor.

Con lo expuesto se tiene entonces que, la Sentencia C - 038 de 2020 se intensifica el procedimiento para la imposición de foto multas en cuanto a la demostración que debe tener en cuenta la administración al momento de demostrar mediante el foto comparendo la calidad de responsabilidad del infractor sin implicar de manera directa al propietario del vehículo, y los recursos de apelación e impugnación como herramientas de disposición

---

<sup>23</sup> Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones - SAST son dispositivos electrónicos que pueden ser utilizados como prueba de ocurrencia de presuntas infracciones de tránsito. (Ministerio de Transporte, 2019)

del propietario acusado para demostrar su inocencia pues, la sentencia, al declarar proscrita la responsabilidad objetiva y confirmar la inexecutable de la figura de la responsabilidad solidaria elimina cualquier presunta responsabilidad sino ha sido fielmente demostrada con los siguientes criterios.

- **Sentencia C 321 de 2022**

La Corte Constitucional (2022), argumenta que la función social de la propiedad crea un deber de cuidado y vigilancia por parte del propietario del vehículo en el que debe “velar” porque no se violen los preceptos legales en ninguno de los literales ahí mencionados.

La ley 2161 de 2021 que es el objeto de estudio en la Sentencia, establece que la mera emisión de una citación por multa no impone automáticamente sanciones al propietario, sino que debe primar el proceso por parte de la administración para acreditar la responsabilidad del propietario con las pruebas de detección y determinación que no permitan llegar a la imposición de plano y más allá de toda duda.

A través de la sentencia C 321- de 2022, la Corte analizó la el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, en el que se establecen las condiciones para promover la contratación, renovación y el seguro de accidentes personales (SOAT).

El Capítulo mencionado Señala:

***Ilustración 1 10 de la Ley 2161 de 2021***



**Fuente: (Corte Constitucional, 2022)**

El tribunal sostuvo que el mencionado artículo era exequible, pero de igual manera enfatizo que se aplicaba a los literales c, d y e un condicionamiento en el sentido de que:

“el propietario del vehículo podrá ser sancionado cuando, al interior del procedimiento administrativo sancionatorio, resulte probado que este, de manera culposa, incurrió en las infracciones de tránsito analizadas (M.P. Ibáñez, J. 2022, pp. 91)

Es decir que la secretaria de Movilidad correspondiente debe además de demostrar mediante pruebas de foto detección la identidad del conductor debe afirmar mediante estas que el acto que se pretende sancionar se ejecutó de manera culposa, lo enunciado conforme al salvamento de voto del Magistrado José Fernando Reyes Cuartas:

“el propietario del vehículo podrá ser sancionado cuando, al interior del proceso administrativo sancionatorio, resulte probado que, de manera culposa, incurrió en las infracciones de tránsito analizadas” (2022, pp. 94).

La sentencia C-321 de 2022 no aborda la responsabilidad solidaria por infracciones de tránsito entre conductores y propietarios de vehículos de forma directa pues su problema jurídico no incluye estos conceptos a profundidad. sin embargo, esta decisión también abarca otro tema estudiado y decidido en la Sentencia C-038 de 2020 en el que se señaló al artículo 8, parágrafo 1 de la Ley 1843 de 2017 como ilegal, decisión que a la fecha continúa divagando en la aplicación de las sanciones entre propietario de un vehículo y conductor a la hora de emitir una multa con fotografía, haciendo el caso confuso al momento de determinar al sujeto responsable. (Corte Constitucional, 2022).

Como se argumentó en los párrafos anteriores, la Sentencia C-038 de 2022 y la Sentencia C-321 de 2022 incluyen estudios relacionados con diferentes leyes. Por lo tanto, se considera pertinente exponer en la Decisión C-038 de 2020 y en la Decisión C-321 de

2022 los criterios, fundamentos y decisiones solicitadas por la Corte:

**Ilustración 2 Sentencias C-038 de 2020 y C-321 de 2022**

	<b>SENTENCIA C-038 DE 2020</b>	<b>SENTENCIA C-321 DE 2022</b>
<b>NORMA DEMANDADA</b>	Artículo 1. Artículo 8 de la Ley N° 1843 de 2017 “Cómo organizar y regular la instalación y activación de máquinas automáticas, sistemas semiautomáticos y demás medios técnicos de detección de errores”	El artículo 10 de la Ley N° 2161 de 2021 “identifica medidas para incentivar la contratación, renovación y no exoneración del seguro SOAT, modificado por la Ley N° 769 de 2002 y establece requisitos adicionales”
<b>RAZONES DE LA DECISIÓN</b>	El principio de responsabilidad personal por las sanciones significa que incluso en el caso de sanciones solidarias, las autoridades estatales deben probar que la infracción, si la hubiere, es imputable al propietario del vehículo, debido a que, el dueño del vehículo era el conductor del vehículo. El incumplimiento de obligaciones relacionadas con el estado real o legal del vehículo, que es responsabilidad tanto del propietario como del conductor, por la ocurrencia de infracciones asociadas al acto de conducir o detectadas.	Los propietarios pueden ser sancionados si no garantizan que sus vehículos se conducen respetando las normas de circulación más básicas. En todo caso, como ya se ha dicho, la responsabilidad del propietario deberá establecerse en el marco del procedimiento administrativo en materia de normas de circulación. También debe hacer lo mismo garantizando el derecho a ser oído, a defender, a oponerse y, en general, a los derechos. Las garantías inherentes al derecho fundamental al debido proceso son inherentes.
<b>DECISIÓN</b>	Se declara la inexecutableidad del artículo 8 de la ley 1843 de 2017	Leyendo la conclusión del artículo 10 de la Ley N° 2161 de 2021, en el caso analizado, además de los hechos c, d y e, se consideran concurrentes estos hechos y el conocimiento que se le permite al propietario del vehículo, para poder ser

		castigado por las autoridades, había buscado ser investigado por negligencia.
--	--	---

**Fuente: (Corte Constitucional, 2022)**

De la comparación anterior, se desprende que la Sentencia C-038 de 2021 I). Los propietarios tienen el deber de “velar” porque no se cometa ninguna de las siguientes infracciones: SOAT vencido, revisión técnico-mecánica vencida, cruzar un semáforo en rojo o amarillo y, exceso de velocidad. II). Que consecuente a lo anterior, las foto multas por este tipo de infracciones se puedan impugnar conforme a casos que favorecen al propietario del vehículo en el proceso: Que el vehículo no esté obligado a llevar revisión técnico-mecánica (aplica para vehículos con matrícula inferior a 6 años) y, que el vehículo haya sido robado previo a la infracción y la persona cuente con la denuncia interpuesta en la Fiscalía.

No obstante, la Corte ha reiterado que la secretaría de movilidad tiene la carga de probar que no se cumplió con ese deber gracias al principio de presunción de inocencia, sin embargo, al parecer las secretarías olvidaron esta presunción y le imponen la carga de la prueba a la persona para demostrar su inocencia. (Arenas, R., 2023)

Conforme lo mencionado es válido afirmar que, es deber de las Secretarías de Movilidad garantizar mediante el recopilado probatorio que, la conducta reprochable se cometió bajo una conducta culposamente comprobable y probar que el incumplimiento del normativo de tránsito cometido por el infractor, cumple con los requisitos establecidos en la ley, la constitución y los principios constitucionales más allá de toda duda razonable.

En este apartado se repiten íntegramente las consideraciones y subreglas establecidas en la Decisión C-038 de 2020 en lo que se refiere a la Decisión C-321 de 2022 respecto del contenido y alcance del principio de responsabilidad personal en



materia de sanciones “Principio de responsabilidad personal por las sanciones”. Reiteración de jurisprudencia”. Sin embargo, en este último caso, como ya se mencionó, las dos disposiciones tienen contenidos normativos diferentes, por lo que la parte operativa y la regla de decisión no constituyen ejecución, conexión sustancial ni precedente judicial.

#### 4. FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS.

La implementación del sistema de foto multas y los medios tecnológicos para llevar a cabo la implementación en la ciudad de Bogotá es un tema novedoso y que implica una actualización de la ciudad en vistas positivas con la modernización de tecnologías de foto detección y aplicación legal, sin embargo, se ha generado controversia debido a que por interpretación de la jurisprudencia C- 321 de 2022 y la ley 2161 de 2021 por parte de la secretaria de movilidad, donde se está asignado una responsabilidad objetiva del conductor a sabiendas de que en el campo sancionatorio administrativo no hay cabida a esa interpretación pues ese modelo de culpabilidad se encuentra proscrito para este campo del derecho.

Es menester hacer mención que lo anterior a llevado a los particulares a instaurar denuncias públicas e impugnaciones alegando la falta de calibración en las cámaras de foto multas en la ciudad. Siendo así se puede indicar que lo anterior mencionado junto con los errores en la medición de la velocidad, la falta de identificación personal y la mala interpretación a la norma por parte de la secretaria de movilidad estaría generando una afectación para los ciudadanos Bogotanos en cuanto a la afectación de los principios fundamentales del debido proceso, el derecho de defensa y pasando por alto la reserva de ley en cuanto a descartar la responsabilidad objetiva como fuente de aplicación principal para el derecho sancionatorio administrativo.

## **5. MARCO METODOLÓGICO.**

### **5.1. Tipo de estudio**

El presente trabajo se introduce en una investigación de índole socio jurídica, abarcada también dentro de las líneas de investigación del alma mater, Facultad de Derecho de la Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca denominada: Derecho, sociedad y cultura por medio de la cual la formación jurídica se estructura a partir del análisis y la observación de las conexiones con los problemas y acontecimientos sociales brindando una aproximación de la dogmática y la hermenéutica legal en el ejercicio de aplicación a la sociedad y como se correlacionan los comportamientos de estos últimos con las normativas de imposición mediante leyes de los entes legislativos, esto se consigue a través de la debida elección y desarrollo de las fuentes teóricas principales como lo son la jurisprudencia, la ley y la constitución comparados con los parámetros de la realidad como índices teóricos externos de accidentabilidad y reiterativa en la comisión de multas de tránsito.

De igual forma, la presente investigación tiene como objetivo analizar las cámaras de foto multas en la ciudad de Bogotá, Colombia, desde dos perspectivas: un enfoque descriptivo y un enfoque teórico. En primer lugar, se realizará un estudio descriptivo para obtener una comprensión detallada de la situación actual de las cámaras de foto multas en Bogotá. Se recopilaron datos sobre la cantidad de cámaras en la ciudad, su ubicación, calibración y la cantidad de infracciones que se han registrado a través de ellas para demostrar un punto de partida válido y real para comenzar con el análisis de la falta de calibración y tecnología de reconocimiento para la identificación plena del conductor. Además, se analizaron los procedimientos administrativos y legales que se siguen para sancionar a los infractores capturados por las cámaras de foto multas.

El estudio descriptivo permitirá establecer una imagen clara de cómo funcionan

las cámaras de foto multas en Bogotá, cómo se aplican las multas a los infractores y a través de que medios se determina la responsabilidad teniendo en cuenta los criterios de culpabilidad exigidos por la ley y los precedentes jurisprudenciales. Este conocimiento será fundamental para desarrollar una hipótesis teórica sólida y fundamentada.

En segundo lugar, se realizará un estudio teórico que analizará las diferentes perspectivas y teorías sobre la imposición de foto multas. Se considerarán las teorías de la responsabilidad objetiva y subjetiva, y se evaluará cómo se aplican a las cámaras de foto multas en Bogotá. También se analizarán los debates éticos y legales en torno al uso de cámaras de foto multas como instrumentos para la asignación de la culpa, en la ciudad de Bogotá en perspectivas de derecho comparado con las tecnologías chinas y el estado de la información que implica la actualización de sistemas con IA.

El estudio teórico permitirá establecer una hipótesis sólida y fundamentada sobre cómo se deben aplicar las multas impuestas por las cámaras de foto multas en Bogotá. En particular, se considerará si la imposición de multas mediante cámaras de foto multas debe basarse en la responsabilidad objetiva o subjetiva, y si se deben considerar otros factores, como la calibración de las cámaras, las tecnologías aplicadas en los sistemas de foto detección y los recursos de defensa y debido proceso que garantiza el Estado para impugnar las multas.

#### **5.1.1. Definición técnica e instrumentos de recolección de información.**

En la presente, se tuvo en cuenta la técnica de investigación cualitativa, a través de técnicas de análisis documental de fuentes de segunda mano expresadas en el contenido jurisprudencial de sentencias en lo referente a la responsabilidad objetiva, subjetiva y los requisitos legales para la efectividad de la asignación de la culpa en la imposición de foto multas a los conductores de vehículos particulares frente a las

facultades Ius Puniendi del Estado.

De acuerdo Sepúlveda, M y Solano N (2008) el paradigma cualitativo es “la rigurosa descripción contextual de un hecho o situación que garantice la máxima intersubjetividad en la captación de una realidad compleja mediante una recogida sistemática de datos que posibilite un análisis e interpretación del fenómeno en cuestión” (p.34).

Por tanto, se logra a partir del análisis mencionado hacer un énfasis escrito de la realidad pues las sanciones por imposición de foto multas son un hecho de verdad que se vive día a día en la ciudad de Bogotá sin que en muchos casos los conductores conozcan los derechos que tienen para interponer recursos como medio de desacuerdo ante las sanciones administrativas expresadas mediante las multas que carecen de soportes probatorios con respaldo de verdad.

Adicionalmente la recopilación de información teórica a partir la recolección de información de fuentes de soporte doctrinal que ayuden a complementar y explicar la razón de la existencia de los medios de imposición de multas, la asignación de culpa y las facultades del estado para llevar a cabo el ejercicio sancionador administrativo son una herramienta descriptiva que impulsa la investigación a la metodología señalada.

## 6. CONCLUSIONES.

Después de analizar los regímenes de la responsabilidad que son aplicables en Colombia y diferenciar las vertientes que se derivan de esta, se determina que para el derecho administrativo sancionatorio la culpa subjetiva se aplica por regla general y se descarta cualquier forma de responsabilidad objetiva en pro de la reserva de los derechos constitucionales.

Se logró estudiar la forma en que se regula la aplicación de sanciones de tránsito en el país, analizando cada uno de los conceptos de la responsabilidad objetiva, subjetiva, responsabilidad solidaria y lo que implica la facultad del Estado para imponer sanciones y su forma de llevar a cabo el cumplimiento de las mismas mediante sus órganos municipales y distritales.

Se puede también decir que, conforme a las Sentencias Principales de análisis, la Sentencia C 038 de 2020 y la Sentencia C 321 del 2022, hay una interpretación fallida de las sentencias judiciales y la norma por parte de las secretarías de movilidad del país, especialmente en la ciudad de Bogotá.

Lo anterior, sustentado en el capítulo segundo, específicamente en la página número 67, la secretaria de Movilidad se sostiene de la ley 2161 del 2021 y de la Sentencia C 321 del 2022 para asignar a el propietario del vehículo una responsabilidad solidaria inexistente legalmente, considerándose igual los literales condicionales C, D y E que exige el resuelve de la Sentencia para notificar al propietario de la conducta infractora con su vehículo.

Entonces ¿Como es que la secretaria de Movilidad de Bogotá lo mal interpreta?, lo hace llevando a cabo acciones como lo son la falta de calibración en las cámaras de foto multas que siguen en aumento en la ciudad capital, no solo generando déficit fiscal

por la compra de cámaras que no cumplen los criterios de determinación personal y reconocimiento facial, sino que conservan el llamado "margen de tolerancia" que conlleva la impugnación válidamente acreditada por sí misma.

Es por ello que lo mencionado ha sido respuesta del ejercicio de cada uno de los capítulos que han llevado a resolver cada objetivo especial determinado. En primer lugar, se logró dar a conocer por qué el Estado tiene la facultad de interponer sanciones concluyendo en que es la manera que ejerce el Ius Puniendi, la facultad que permite armonizar la fuerza individual de cada ciudadano cuando cede en pro de una sociedad fuerte el por qué y la fuerza de poder ejercida mediante la violencia y las guerras constantes.

Así, se han logrado comprender los aspectos generadores y diferenciadores de la culpa subjetiva demostrable por parte de la administración, por ello el elemento esencial que cumplen las cámaras de foto comparendos para la detección del sujeto infractor y, la culpa objetiva que se encuentra proscrita para conductores particulares dado que es inválida la asignación de la responsabilidad solidaria por tema de garantismo del debido proceso del que trata el artículo 29 constitucional.

La investigación logro abarcar el tema principal de las Sentencias base de la investigación la C 038 de 2020 y la C 321 de 2022, que, aunque no partan del mismo punto de origen sustancial en cuanto a su problema jurídico se conectan en pro de resguardar el garantismo constitucional al debido proceso y el derecho de defensa. Solo que mientras la primera discute la regulación de los sistemas para detección de foto multas, la segunda versa sobre la constitucionalidad de la ley 2161 del 2021, artículo 10, literales C, D y E que fueron declarados exequibles condicionalmente siempre que se cumplan los criterios de la asignación de culpa debidamente demostrada por parte de la administración pese a que se mencione la responsabilidad del propietario de "velar" por

qué su vehículo cumpla las normas de tránsito a cabalidad.

Existe con lo anterior la demostración de la mal interpretación que está realizando la Secretaria de Movilidad de Bogotá en asignar una responsabilidad y citación de manera directa sin la recopilación de pruebas suficientes, esto conforme a que insiste que conforme a la ley 2161 del 2021 ya no se exige demostrar la calidad personal del sujeto infractor y por ello deja de hacer la debida regulación, corrección y contratación de sistemas de detección para las cámaras de foto multas, incurriendo en la vulneración de derechos del propietario del vehículo incluyendo los criterios de culpabilidad que son de su cargo.

Con la comparación de las dos Sentencias queda demostrado que no existe contradicción dogmática alguna entre ellas pues en primer lugar no tratan el mismo tema sustancial, sino que son conexas en el sentido de señalar la existencia de la responsabilidad solidaria.

Sustentado lo anterior, se logra resolver a la pregunta de investigación señalando que realmente desde la expedición de la Sentencia 038 de 2020 hasta la fecha, 2023, casi 4 años después no ha habido alcances significativos en la aplicación normativa y jurisprudencial en la ciudad de Bogotá para el caso de los conductores particulares pues, debido a la interpretación que han dado las Secretarías de movilidad a nivel nacional y específicamente la ciudad de Bogotá no se han actualizado, calibrado y renovado los sistemas plenamente suficientes para la detección de foto multas de manera personalísima, causando que a la fecha sea activa la figura del responsable solidario dado que se le notifica al propietario del vehículo sin prueba de detección personal de la conducta conforme a los criterios legales y utilizando la responsabilidad proscrita en el derecho administrativo sancionatorio vulnerando el debido proceso y el derecho de defensa constitucional.



Los resultados de esta investigación dejan los siguientes interrogantes para futuras investigaciones: I) ¿Como se llevará a cabo la detección plena del conductor responsable de una sanción de tránsito, teniendo en cuenta los criterios de detección y calibración actuales para que garanticen el debido proceso sancionatorio? Y, II) Si en algún momento se logran cumplir las actualizaciones en los sistemas de las cámaras para la imposición de foto multas, ¿Como se protegerán el derecho de privacidad de datos personales de redes de Hackers como de las autoridades Estatales para evitar el tráfico y el abuso de poder en la información?

Finalmente, señalar que a consecuencia de que los criterios de actualización en los sistemas de las cámaras de foto multas son improcedentes por cuanto los dispositivos que hasta ahora se han comprado en la ciudad de Bogotá “no pueden identificar al conductor, ya que no tienen esa capacidad” Según Darío Hidalgo (2023), se está generando una creciente vulneración al debido proceso administrativo pues si estos no se acoplan a las Jurisprudencias analizadas y también generando un detrimento patrimonial al erario ocasionado por la Secretaria de Movilidad pues continúa llenando las calles con dispositivos que no son fiables para la demostración de culpa del conductor, dando cabida a que se inicien acciones de control por parte de otras sedes de la administración.

## 7. ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN E INTERVENCIÓN.

Definir aspectos considerables como alternativas de solución frente a la implementación de los pronunciamientos de la Corte Constitucional, que a su vez tienen carácter fundamental como fuente de derecho, implican una modificación de varios aspectos legales y entre ellas se puede incluir la modificación o solicitud de aplicación de la Sentencia C-321 de 2022 respecto del artículo 10 de la ley 2161 del 2022 en los literales C,D y E de manera expresa en su condicionamiento de aplicación por parte del ente sancionador quedando de la siguiente manera y se subraya:

**ARTICULO 10°. Medidas Antievasión.** Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen.

- A. Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito,
- B. Habiendo realizado la revisión tecnomecánica 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 1383 de 2010 para dichos comportamientos. **Los literales C, D y E solo podrán ser aplicados cuando de manera previa se haga efectivo el Cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito, donde resulte probado que el infractor, de manera culposa, incurrió en las infracciones de tránsito.**

Esta modificación evitaría una interpretación abierta por parte de la secretaria de movilidad de Bogotá, lo que generaría que se acatara de manera expresa la norma generando la ejecución prevista en la Sentencia C-038 de 2020, en cuanto a la

implementación de tecnologías que permitan reconocer al conductor infractor como por ejemplo la utilización de IA para fines de reconocimiento facial y a su vez se daría cumplimiento a lo discutido en la Sentencia C-321 de 2022 descartando cualquier duda ante el reconocimiento y determinación plena del infractor.

Es válido indicar que han sido presentadas en ponencia ante el Concejo de Bogotá, las irregularidades existentes del sistema actual de las mal llamadas foto multas, como ejemplo la concejal Gloria Elsy Díaz Martínez del partido conservador, ha expuesto como el sistema actual de foto multas perjudica a los ciudadanos de Bogotá dado que no cumplen con los criterios legales para la asignación de la responsabilidad subjetiva en conductores particulares. De igual manera, describe como son las multas más frecuentes las referentes al exceso de velocidad por el tránsito vehicular a 61 a 65 Km/H.

No obstante, no existe a la fecha un proyecto de ley que busque el cumplimiento de la Sentencia C-321 de 2022, lo que, en orden secuencial de realizarse, lograría que se cumplieran todos los precedentes del caso de la imposición de foto comparendos en el sentido de hacer efectiva la adecuación de tecnologías.

Se puede señalar con seguridad que los proyectos y denuncias actuales solo se enfocan en que haya cumplimiento de que las cámaras de foto multas ocupen un determinado el espacio vial metropolitano para la regulación de límites de velocidad. Es entonces que estos no integran la modificación necesaria que debe tener la ley 2161 de 2021, que de ser aclarada de manera expresa conforme lo propuesto para modificación, llevaría a que la secretaria de movilidad de Bogotá implementara efectivamente los sistemas de reconocimiento descartando cualquier interpretación.

Se debería también procurar la intervención del Estado en el sentido de que se sirviera investigar y auditar la contratación por compra de tecnologías de cámaras de foto multas ya que realmente son cámaras “salva vidas” no aptas para identificar al conductor

de un vehículo y que vulneran la aplicación de la responsabilidad subjetiva como principio general del derecho administrativo sancionador y los demás criterios señalados por la Corte Constitucional ya que no son suficientes a nivel tecnológico ni funcional para la detección plena del sujeto infractor.

Lo descrito anteriormente se logra “reviviendo” mediante acción de popular, las investigaciones que se están adelantando desde el año 2021 por parte de la superintendencia de transporte:

La Superintendencia de Transporte investigará a la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Cartago, y la Oficina de Tránsito y Transporte de Magdalena por el presunto incumplimiento de las normas establecidas por el Gobierno Nacional en cuanto a la operación de los Sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito (SAST). (Supertransporte, 2021)

Pues, en primer lugar, la reclamación demostraría que a la fecha la Administración a través de la secretaria de Movilidad de Bogotá se ha desentendido del desarrollo de las tecnologías conforme a lo ordenado por la Corte Constitucional, vulnerando el debido proceso de los multados y propietarios de vehículos particulares a través de estos sistemas y, subsiguiente, la evidente vulneración de derechos constitucionales a los ciudadanos por la vinculación a un proceso sancionatorio administrativo con el uso de cámaras de foto multas que no cumplen con los requisitos legales y por tanto sin sustento de la culpabilidad de la conducta generando reclamaciones ciudadanas a través de recursos subsidiarios como la impugnación y consecuentemente un desgaste judicial.

También se podría dar a manera de intervención académica en la Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca, una electiva de profundización en materia

Administrativa Sancionatoria en donde se pretenda aprender y comprender la implementación de la jurisprudencia en el tema de la imposición de foto multas evaluando los criterios descritos en la presente investigación y aprender a aplicar los medios alternativos de impugnación y apelación ante las sanciones de las secretarías de movilidad.

Por otra parte, se radicó solicitud para que se tenga en cuenta proyecto de ley, en la que se pretende que el congreso cree o impulse mediante normativa modificatoria a las Secretarías de Movilidad, en especial de Bogotá para que se retomen los puntos sustanciales de la Sentencia C- 038 del 2020 y evitar la libre interpretación y sin acogerse a una errada interpretación que se tiene de la Sentencia C-321 de 2022, así se tiene entonces que se logre castigar al infractor, más no al dueño del vehículo logrando el uso idóneo de las tecnologías de identificación biométricas y debidamente calibradas, notificar de manera adecuada a la persona implicada en la infracción, y que la Superintendencia de Transporte regule las cámaras que actualmente están operando de manera ilegal y verificar si existe un medio de control regulador exclusivo para las cámaras de foto multas como instrumentos de apoyo para las sanciones administrativas, proyecto que se viene adelantando por parte del congresista Jairo Castellanos del partido ASI.

## 8. REFERENCIAS

- **Bibliografía:**

Beccaria, C. (2021). De los delitos y las penas (Capítulo XXVII). Ed. Linkgua Digital.

[http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1080097388/1080097388\\_MA.PDF](http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1080097388/1080097388_MA.PDF)

Etcheverry. R. & Jaramillo. C. (2012). La interpretación de los contratos atípicos y la valoración de la conducta de los contratantes. Grupo Editorial Ibáñez, (pp. 104-109)

[https://intellectum.unisabana.edu.co/bitstream/handle/10818/27749/la\\_interpretacion\\_contratos\\_atipicos.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://intellectum.unisabana.edu.co/bitstream/handle/10818/27749/la_interpretacion_contratos_atipicos.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Ferrajoli, L., (1995). Derecho y razón: Teoría del garantismo penal. Editorial Trotta,

<https://clea.edu.mx/biblioteca/files/original/5694a779b4871166c0edb73b407c9529.pdf>

Hernández, J. (2001). Poder y Constitución, el Actual Constitucionalismo Colombiano.

(1<sup>a</sup> ed.). Bogotá: Ed. Legis.

[https://books.google.com.co/books/about/Poder\\_y\\_constituci%C3%B3n.html?id=2HCXNwAACAAJ&redir\\_esc=y](https://books.google.com.co/books/about/Poder_y_constituci%C3%B3n.html?id=2HCXNwAACAAJ&redir_esc=y)

Hobbes, T., (1994). Leviatán. Tomo I. Barcelona. Ediciones Altaya S.A.

<https://omegalfa.es/downloadfile.php?file=libros/leviathan.pdf>

Jalbo, M. (1999). El régimen disciplinario de los funcionarios públicos. (Fundamentos y regulación sustantiva). Valladolid: Lex Nova

<https://www.marcialpons.es/libros/el-regimen-disciplinario-de-los-empleados-publicos/9788490984284/>

Jiménez, W. (2017). Origen y Evolución de las Teorías sobre la Responsabilidad Estatal\*

The Origin and Evolution of The Teorías o Statu Responsibility 2013. Universidad

Libre y ESAP Bogotá D.C. Colombia • No. 38 • Enero - junio de 2013 • pp. 63-78 • Ejemplares: 100.

<https://revistas.unilibre.edu.co/index.php/dialogos/article/view/1832>

Lao, T., (600 A.C.). Mao te Ching. Editorial Letras para Volar.  
<https://letrasparavolar.org/libros/archivos/ensayo/19.pdf>

Petit, J. 2019. La proporcionalidad de las sanciones administrativas. Revista Digital de derecho Administrativo. 22 (jun.2019), 367–397.  
<https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/Deradm/article/view/6048>

García, A., (1995). Derecho Administrativo sancionador, segunda edición, Ed. Tecnos, Madrid, 1994, 494 págs. 339 – 520  
<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2007332.pdf>

Guzmán, J. (2018). Foto multas en Colombia: críticas y defensas. *Revista digital de derecho administrativo*, (17), 1-16.  
<https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/Deradm>

Maquiavelo, N. (2007). El Príncipe. Séptima reimpresión. Bogotá: Panamericana Editorial Ltda.

Penagos, G. (1997). El daño antijurídico. Bogotá. Ediciones Doctrina y Ley.  
<https://www.doctrinayley.com/tienda/libreria/derecho-administrativo/el-dano-antijuridico/>

Ramírez, M., (2008). CONSIDERACIONES DE LA CORTE CONSTITUCIONAL ACERCA DEL PRINCIPIO DE CULPABILIDAD EN EL ÁMBITO SANCIONADOR ADMINISTRATIVO. Revista de Derecho Fundación Universidad del Norte, Volumen 29, (pp. 157-177)  
[http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0121-](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-)

[86972008000100007](https://doi.org/10.1016/j.ry.2008.08.007)

Sepúlveda, M. & Solano, N., (2008). Metodología de la investigación social y jurídica, Grupo Editorial Ibáñez, 1a edición. <https://xn--grupoeditorialibaez-c4b.com/product/metodologia-de-la-investigacion-social-y-juridica/>

Vera, J. (2005), Derecho Administrativo, parte especial, 4a ed. (p. 81). Madrid: Civitas. <https://www.dykinson.com/libros/derecho-administrativo-parte-especial/9788447030729/>

- **Webgrafía:**

Arenas, R. (2023). ¿Cómo entender la Sentencia C-321 de 2022? [https://juzto.co/blog-legal/entender-sentencia-c321/?gclid=CjwKCAjw38SoBhB6EiwA8EQVLnKHftqNbARVgfN9kLa6YXnUsUu7aBf3KN6iK89ngc3wSQf9f3dZ2hoCXfgQAvD\\_BwE](https://juzto.co/blog-legal/entender-sentencia-c321/?gclid=CjwKCAjw38SoBhB6EiwA8EQVLnKHftqNbARVgfN9kLa6YXnUsUu7aBf3KN6iK89ngc3wSQf9f3dZ2hoCXfgQAvD_BwE)

Acero, S. (2022). Multas por foto detección tienen disparadas las cifras de impugnación. Infobae. <https://www.infobae.com/america/colombia/2022/09/17/multas-por-foto-deteccion-tienen-disparadas-las-cifras-de-impugnacion/>

ADRES. (2019). *adres.gov.co*. Obtenido de *adres.gov.co*: <https://servicios.adres.gov.co/Inicio/Post/5820/V%C3%ADctimas-de-carros-fantasma-o-sin-SOAT-le-costaron-al-sistema-de-salud-249-000-millones-en-2017>

Alcaldía Mayor de Bogotá, (2023). *Ley 1843 de 2017*. Obtenido de Página web: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=69928&dt=|S>

Bajo, M.I & Bacigalupo, S. (2010). Derecho penal económico, Editorial



Universitaria Ramón Areces, Madrid. España, 2ª ed.

<https://www.marcialpons.es/libros/derecho-penal-economico/9788480049610/>

Braibant, G. (1974). “El principio de proporcionalidad”, en *Mélanges Marcel*

Waline, t. ii, París: lgdJ, 1974.

<https://revistasonline.inap.es/index.php/CDP/article/download/518/573/751>

El Espectador, (2021). *Foto multas en Bogotá: 4 fallas que siguen impidiendo su correcto funcionamiento*. Obtenido de Documento web:

<https://www.elespectador.com/bogota/fotomultas-en-bogota-4-fallas-que-siguen-impidiendo-su-correcto-funcionamiento/>

El Tiempo, (2021). Las garantías del debido proceso en Colombia. *Redacción Justicia*,

<https://www.eltiempo.com/justicia/servicios/cual-es-el-debido-proceso-y-como-se-aplica-en-colombia-615972>.

García, S. (2023). ¿Cuántas cámaras de foto multas hay en Bogotá? Distrito tiene en planes aumentar, Noticias RCN <https://www.noticiasrcn.com/bogota/cuantas-camaras-de-fotomultas-hay-en-bogota-452863>

Gómez, V. (2022). Proyecto de ley busca solucionar el problema de las foto multas en Colombia. *W Radio*, <https://www.wradio.com.co/2022/08/25/proyecto-de-ley-busca-solucionar-el-problema-de-las-fotomultas-en-colombia/>.

González, A. (s.f). Anatomía de las cámaras de foto multas, <https://juzto.co/blog-legal/anatomia-camaras-fotomultas/>

Karisma, Foundation. (2021). Intervención en el Estatuto temporal de protección a migrantes venezolanos. <https://digitalid.karisma.org.co/2021/07/01/intervencion-etpmv/>

Méndez, A. (2023). China adelanta a EEUU en 37 de las 44 tecnologías clave para

dominar el mundo, El Confidencial.

[https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2023-03-02/china-eeuu-hipersonicos-ia-inteligencia-artificial-procesadores\\_3585456/](https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2023-03-02/china-eeuu-hipersonicos-ia-inteligencia-artificial-procesadores_3585456/)

Ministerio de Transporte.,. (2019). ABC para la gestión de procesos sancionatorios derivados de la detección de infracciones de tránsito mediante sistemas automáticos Obtenido de

[https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2021/Marzo/Comunicaciones\\_30/ABC-fotodeteccion.pdf](https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2021/Marzo/Comunicaciones_30/ABC-fotodeteccion.pdf)

Ministerio de Transporte.,. (2020). *tramitefoto.mintransporte.gov.co/*. Obtenido de *tramitefoto.mintransporte.gov.co/*:

<https://tramitefoto.mintransporte.gov.co/ubicaciones-aprobadas/>

Morales O. (2017). *El proceso de homologación y calibración de dispositivos y equipos tecnológicos foto radar y la notificación de las infracciones de tránsito*. Obtenido de Proyecto de grado [Universidad de A, bato Ecuador:

<https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/25059/1/FJCS-DE-1000.pdf>

Movilidad de Antioquia, (2017). Datos.gov.co.

<https://www.datos.gov.co/Transporte/Mapa-Ubicacion-C-maras-de-Fotodeteccion-Municipio-/mygk-4rqv>.

Portafolio.,. (2021). Conozca sus derechos en caso de comparendo con cámara de foto multas. *El Tiempo*, <https://www.portafolio.co/economia/conozca-sus-derechos-en-caso-de-comparendo-con-camara-de-fotomultas-550582>.

Portafolio. (2023). *Foto multas en Bogotá: ¿Cuáles son los puntos donde más las sacan?* Obtenido de Artículo de noticias:

<https://www.portafolio.co/economia/finanzas/fotomultas-en-bogota-cuales-son-los-puntos-en-donde>

Redacción Bogotá.,. (2020). *La luz verde al control de velocidad en Bogotá con las foto multas móviles*. Obtenido de El Espectador:

<https://www.elespectador.com/bogota/la-luz-verde-al-control-de-velocidad-en-bogota-con-las-fotomultas-moviles-articulo-996915/>

Redacción Vehículos, (2020). *El tiempo.com*. Obtenido de EL Tiempo:

<https://www.eltiempo.com/economia/sectores/cumplen-las-cameras-con-todos-los-requisitos-de-ley-464876>

Revista Dinero, (2019). *Los problemas que persisten en las foto multas*. Obtenido de

Documento <https://www.semana.com/pais/articulo/deficiencias-en-las-fotomultas-en-colombia/280%20017/>

Secretaría de movilidad de Medellín (2023). Mitos sobre Foto detección.

<https://www.medellin.gov.co/SIMM/mitos-fotodeteccion#:~:text=%C2%BF%20Las%20c%C3%A1maras%20de%20fotodetecci%C3%B3n%20tienen%20un%20margen%20de%20tolerancia%3F&text=Est%C3%A1s%20c%C3%A1maras%20tienen%20un%20margen%20de%20tolerancia%20del%202010%25>.

Semana.,. (2022). Esta es la millonaria cifra que ha recibido la Secretaría de Movilidad de Bogotá por foto multas, solo durante 2022

<https://www.semana.com/nacion/articulo/esta-es-la-millonaria-cifra-que-ha-recibido-la-secretaria-de-movilidad-de-bogota-por-fotomultas-solo-durante-2022/202230/>

Semana.,. (2023). Foto multas: ¿Cómo se pueden impugnar?

<https://www.semana.com/finanzas/consumo-inteligente/articulo/fotomultas-como-se-pueden-impugnar/202347/>

Semana.,. (2023). ¿Tiene una foto multa? Así funcionan, conozca el proceso que existe

para apelar ante un posible comparendo.

<https://www.semana.com/nacion/articulo/tiene-una-fotomulta-asi-funcionan-conozca-el-proceso-que-existe-para-apelar-ante-un-posible-comparendo/202313/>

Semana.,. (2023). Alerta en Bogotá por supuestas irregularidades en los foto comparendos, que tienen azotados a los conductores

<https://www.semana.com/finanzas/impuestos/articulo/alerta-en-bogota-por-supuestas-irregularidades-en-los-fotocomparendos-que-tienen-azotados-a-los-conductores/202316/>

Super Intendencia de Transporte.,. (2021). Comunicado de prensa: SuperTransporte abre investigación a tres Secretarías de Movilidad por presuntamente instalar y poner en operación cámaras de foto detección sin cumplir los requisitos

<https://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones-2021/supertransporte-abre-investigacion-a-tres-secretarias-de-movilidad-por-presuntamente-instalar-y-poner-en-operacion-camaras-de-fotodeteccion-sin-cumplir-los-requisitos/>

Quintero Olivares, G. (1991). La autotutela, los límites al poder sancionador de la administración pública y los principios inspiradores del derecho penal. Revista de administración pública, 126, p. 253-293.

<https://www.cepc.gob.es/publicaciones/revistas/revista-de-administracion-publica/numero-126-septiembrediciembre-1991/la-autotutela-los-limites-al-poder-sancionador-de-la-administracion-publica-y-los-principios-2>

Ramírez, M. & Aníbal, H., Sanción administrativa en Colombia, 131 Universitas, 107-148 (2015). <http://dx.doi.org/10.11144/Javeriana.vj131.saec>

Real Academia Española. (s.f.). ius puniendi. En Diccionario de la lengua española.

Recuperado en 05 de septiembre de 2023, de <https://dpej.rae.es/lema/ius-puniendi>

Real Academia Española. (s.f.). dolo. En Diccionario de la lengua española. Recuperado en 15 de septiembre de 2023, de <https://www.rae.es/drae2001/dolo>

Real Academia Española. (s.f.). culpa. En Diccionario de la lengua española. Recuperado en 15 de septiembre de 2023, de <https://dle.rae.es/culpa>

Restrepo, C., (2008), LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA EN EL DERECHO SANCIONATORIO TRIBUTARIO VISTA POR LA CORTE CONSTITUCIONAL, Obtenido de Documento web:<https://publicaciones.unaula.edu.co/index.php/VisionContable/article/download/408/430/1347>

Revista Dinero. (2019). Los problemas que persisten en las foto multas. Obtenido de Documento web: <https://www.dinero.com/pais/articulo/deficiencias-en-las-fotomultas-en-colombia/280017>

Rojas. S. & Chíquiza, L. (s.f.), Control Judicial de los Actos Administrativos Sancionatorios, Recuperado el 24 de septiembre de 2023 de <https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/20631/Art%20Control%20Judicial%20De%20Los%20Actos%20Administrativos%20Sancionatorios%20-2.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

Secretaria de movilidad de Medellín (2023). Mitos sobre Foto detección. <https://www.medellin.gov.co/SIMM/mitos-fotodeteccion#:~:text=%C2%BFLas%20c%C3%A1maras%20de%20fotodetecci%C3%B3n%20tienen%20un%20margen%20de%20tolerancia%3F&text=Est%C3%A1s%20c%C3%A1maras%20tienen%20un%20margen%20de%20tolerancia%20del%2010%25>.

Ulexión. (2019). Pirámide de Kelsen [IMG]. <https://ulexion.com/blog/la-piramide-de-kelsen/>

- **Legales:**

Constitución Política de la República de Colombia, 1991, Art 15.

Constitución Política de la República de Colombia, 1991, Art 6.

Constitución Política de la República de Colombia, 1991, Art 29.

Constitución Política de la República de Colombia, 1991, Art 122.

Constitución Política de la República de Colombia, 1991, Art 153.

Ley 84 de 1873 Por la cual se expide el Código Civil de los Estados Unidos de Colombia. 31 de mayo de 1873. D.O. No. 28678, Artículo 1568.

Ley 84 de 1873 Por la cual se expide el Código Civil de los Estados Unidos de Colombia. 31 de mayo de 1873. D.O. No. 28678, Artículo.

Ley 599 del 2000 Por la cual se expide el Código Penal. 24 de julio de 2000. D.O. No. 44097.

Ley 769 del 2002 Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. 13 de septiembre de 2002. D.O. No. 44932.

Ley 906 de 2004 Por la cual se expide el Código de Procedimiento Penal. (Corregida de conformidad con el Decreto 2770 de 2004). 31 de agosto de 2004. D.O. No. 45657.

Ley 1098 de 2006 Por la cual se expide el Código de la Infancia y la Adolescencia. 8 de

noviembre de 2006. D.O. No. 46446.

Ley 1843 de 2017 Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones. 14 de julio de 2017 D.O. No. 50294.

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. 26 de noviembre de 2021. D.O. No. 51870.

- **Jurisprudenciales:**

Corte Constitucional de Colombia, Sentencia T- 597 – 1996 M.P. Martínez. A, J; 6 de noviembre de 1996.

Corte Constitucional de Colombia, Sentencia T- 625 – 1997 M.P. Hernández, J; 28 de noviembre de 1997.

Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C -616 - 2002 M.P. Cepeda, M; 6 de agosto de 2002.

Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C -530 - 2003 M.P. Montealegre, E.; 3 de julio de 2003.

Corte Constitucional de Colombia, Sentencia T -1160- 2004 M.P. Tafur, A.; 18 de noviembre de 2004.

Corte Constitucional de Colombia, sentencia C- 468 – 2011 M.P. Calle. M; 13 de junio

del 2011.

Corte Constitucional de Colombia, sentencia C- 025– 2009 M.P. Escobar. R; 27 de enero del 2009.

Corte Constitucional de Colombia, sentencia C- 762– 2009 M.P. Henao. J; 29 de octubre del 2009.

Corte Constitucional de Colombia, sentencia C-089 – 2011 M.P. Vargas. L; 16 de febrero del 2011.

Corte Constitucional de Colombia, sentencia C- 507– 2014 M.P. González. M; 16 de julio del 2014.

Corte Constitucional de Colombia, Sala Quinta de Revisión de tutelas, sentencia T- 609 – 2014 M.P. Palacio. J; 25 de agosto del 2014.

Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C- 699 – 2015 M.P. Rojas. A; 18 de noviembre del 2015.

Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C- 112 – 2018 M.P. Reyes. J; 7 de noviembre del 2018.

Corte Constitucional de Colombia, sentencia C- 038 – 2020 M.P. Linares. A; 6 de febrero del 2020. Corte Constitucional de Colombia, sentencia C - 093 de 2021, M.S. Hoyos. H & Londoño. A; 15 de abril del 2021.

Corte Constitucional de Colombia, sentencia C – 093 de 2021, M.S. Reyes, J & Lizarazo. A; 15 de abril del 2021.

Corte Constitucional de Colombia, sentencia C – 321 de 2022, M.P. Ibáñez. I; 14 de



septiembre del 2022.

Tribunal Superior Sala Penal de Bogotá, Sentencia STP770-2019, M.P. Acuña. J; 29 de enero del 2019.