

	UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA GESTIÓN DE BIBLIOTECAS				   		
	CARTA DE AUTORIZACIÓN						
CÓDIGO	AP-BIB-FO-06	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	PÁGINA	1 de 2

Neiva, 17 de noviembre de 2022

Señores

CENTRO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN

UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA

Ciudad

El (Los) suscrito(s):

ANDREA PAOLA BOTELLO FALLA, con C.C. No. 1.080.181.907,

INGRID VIVERLY TOVAR CHARRY, con C.C. No. 1.030.564.525,

_____, con C.C. No. _____,

_____, con C.C. No. _____,

Autor(es) de la tesis y/o trabajo de grado ANDREA PAOLA BOTELLO FALLA Y INGRID VIVERLY TOVAR CHARRY.

Titulado EL DEBIDO PROCESO EN LOS PROCESOS CONTRAVENCIONALES DEL INSTITUTO DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO DEL HUILA.

presentado y aprobado en el año 2022 como requisito para optar al título de

MAGISTER EN DERECHO PÚBLICO;

Autorizo (amos) al CENTRO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN de la Universidad Surcolombiana para que, con fines académicos, muestre al país y el exterior la producción intelectual de la Universidad Surcolombiana, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera:

- Los usuarios puedan consultar el contenido de este trabajo de grado en los sitios web que administra la Universidad, en bases de datos, repositorio digital, catálogos y en otros sitios web, redes y sistemas de información nacionales e internacionales "open access" y en las redes de información con las cuales tenga convenio la Institución.
- Permita la consulta, la reproducción y préstamo a los usuarios interesados en el contenido de este trabajo, para todos los usos que tengan finalidad académica, ya sea en formato Cd-Rom o digital desde internet, intranet, etc., y en general para cualquier formato conocido o por conocer, dentro de los términos establecidos en la Ley 23 de 1982, Ley 44 de 1993, Decisión Andina 351 de 1993, Decreto 460 de 1995 y demás normas generales sobre la materia.

Vigilada Mineducación

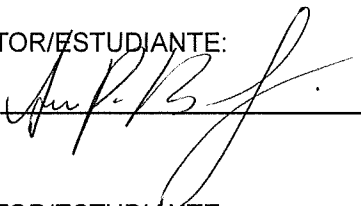
La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del sitio web Institucional www.usco.edu.co, link Sistema Gestión de Calidad. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es de responsabilidad de la Universidad Surcolombiana.

	UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA GESTIÓN DE BIBLIOTECAS				   	
	CARTA DE AUTORIZACIÓN					
CÓDIGO	AP-BIB-FO-06	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	PÁGINA 2 de 2

- Continúo conservando los correspondientes derechos sin modificación o restricción alguna; puesto que, de acuerdo con la legislación colombiana aplicable, el presente es un acuerdo jurídico que en ningún caso conlleva la enajenación del derecho de autor y sus conexos.

De conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Ley 23 de 1982 y el artículo 11 de la Decisión Andina 351 de 1993, "Los derechos morales sobre el trabajo son propiedad de los autores", los cuales son irrenunciables, imprescriptibles, inembargables e inalienables.

EL AUTOR/ESTUDIANTE:

Firma: 

EL AUTOR/ESTUDIANTE:

Firma: _____

EL AUTOR/ESTUDIANTE:

Firma: Luigrid V. Toxax Ch.

EL AUTOR/ESTUDIANTE:

Firma: _____

	UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA GESTIÓN DE BIBLIOTECAS						
	DESCRIPCIÓN DE LA TESIS Y/O TRABAJOS DE GRADO						
CÓDIGO	AP-BIB-FO-07	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	PÁGINA	1 de 5

TÍTULO COMPLETO DEL TRABAJO: EL DEBIDO PROCESO EN LOS PROCESOS CONTRAVENCIONALES DEL INSTITUTO DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO DEL HUILA.

AUTOR O AUTORES:

Primero y Segundo Apellido	Primero y Segundo Nombre
BOTELLO FALLA	ANDREA PAOLA
TOVAR CHARRY	INGRID VIVERLY

DIRECTOR Y CODIRECTOR TESIS:

Primero y Segundo Apellido	Primero y Segundo Nombre
LÓPEZ DAZA	GERMÁN ALFONSO

ASESOR (ES):

Primero y Segundo Apellido	Primero y Segundo Nombre
GÓMEZ GARCIA	CARLOS FERNANDO

PARA OPTAR AL TÍTULO DE: MAGISTER EN DERECHO PÚBLICO

FACULTAD: DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLITICAS

PROGRAMA O POSGRADO: MAESTRÍA EN DERECHO PÚBLICO

CIUDAD: NEIVA

AÑO DE PRESENTACIÓN: 2022

NÚMERO DE PÁGINAS: 165

TIPO DE ILUSTRACIONES (Marcar con una X):

Diagramas____ Fotografías X Grabaciones en discos____ Ilustraciones en general____ Grabados____ Láminas____
Litografías____ Mapas____ Música impresa____ Planos____ Retratos__ Sin ilustraciones____ Tablas o Cuadros X

SOFTWARE requerido y/o especializado para la lectura del documento: N/A

Vigilada Mineducación

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del sitio web Institucional www.usco.edu.co, link Sistema Gestión de Calidad. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es de responsabilidad de la Universidad Surcolombiana.

	UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA GESTIÓN DE BIBLIOTECAS					   	
	DESCRIPCIÓN DE LA TESIS Y/O TRABAJOS DE GRADO						
CÓDIGO	AP-BIB-FO-07	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	PÁGINA	2 de 5

MATERIAL ANEXO: N/A

PREMIO O DISTINCIÓN (En caso de ser LAUREADAS o Meritoria): N/A

PALABRAS CLAVES EN ESPAÑOL E INGLÉS:

<u>Español</u>	<u>Inglés</u>	<u>Español</u>	<u>Inglés</u>
1. <u>Proceso contraven cional al right</u>	<u>misdeameanor proces s</u>	6. <u>De rech o fundam ental</u>	<u>Fundament</u>
2. <u>Debido p ro ce so</u>	<u>Due proces s</u>	7. <u>Ord en de com par endo</u>	<u>sub po ena ord</u>
3. <u>Código de tránsito re solu ti on</u>	<u>tran sit code</u>	8. <u>Resolu ción adm inist rativ a</u>	<u>Ad min ist rative</u>
4. <u>De rech o adm inist rativ o</u>	<u>Ad min ist rative law</u>	9. <u>No t if icac ión</u>	<u>No t if ic atio n</u>
5. <u>Po t e stad san cion ado r a</u>	<u>Sanct ion ing po w er</u>	10. <u>Inf ra cción de t r á n s i t o</u>	<u>traffic violation</u>

RESUMEN DEL CONTENIDO: (Máximo 250 palabras)

Los medios de transporte surgen a partir de la necesidad del ser humano de movilizarse de un lugar a otro y de acortar distancias; para lo cual es menester recordar que el hombre y en general las sociedades antiguas, poseían una naturaleza nómada, por lo que usaban el único recurso natural que estaba a su alcance: caminar (Tovar, 2008).

Por otra parte también es importante mencionar que es preocupante el caos que a diario se genera por la falta de conciencia e imprudencia de los actores viales, (llámese conductor o peatón) quienes ejercitan su Derecho a circular libremente por las vías, *Derecho de locomoción*; situación que muchas veces trae como consecuencia, la pérdida de vida ocasionada por accidentes de tránsito y es aquí donde juegan un papel importante las políticas públicas de prevención y la intervención directa del Estado, mediante las autoridades de tránsito, para concienciar el buen comportamiento del actor vial (Contraloría General de la República, 2014, pp. 25 -29).

Esta investigación se centra en establecer si el procedimiento contravencional establecido en la Ley 769 de 2002 es el modelo protocolario y normativo implementado por el Instituto de Tránsito y Vigilancia Mineducación



Transporte del Departamento del Huila (en adelante ITTH), para el caso concreto de la aplicación del Debido Proceso.

El dispositivo metodológico empleado permitió identificar una gran variedad de factores proyectados en el proceso Contravencional de Tránsito, posibilitando abordar la realidad social y administrativa en la que se encuentra el organismo ya mencionado.

ABSTRACT: (Máximo 250 palabras)



The means of transport arise from the need of the human being to move from one place to another and to shorten distances; for which it is necessary to remember that man and ancient societies in general, had a nomadic nature, so they used the only natural resource that was within their reach: walking (Tovar, 2008).

On the other hand, it is also important to mention that the chaos that is generated daily by the lack of awareness and recklessness of road actors, (call it driver or pedestrian) who exercise their Right to move freely on the roads, Right of locomotion is worrying; situation that often results in the loss of life caused by traffic accidents and it is here where public prevention policies and direct intervention of the State play an important role, through the traffic authorities, to raise awareness of the good behavior of the actor road (General Comptroller of the Republic, 2014, pp. 25 -29).

This investigation focuses on establishing whether the contravention procedure established in Law 769 of 2002 is the protocol and regulatory model implemented by the Institute of Traffic and Transportation of the Department of Huila (hereinafter ITTH), for the specific case of the application of Due Process.

The methodological device used made it possible to identify a great variety of factors projected in the Contraventional Transit process, making it possible to address the social and administrative reality in which the aforementioned agency is found.



--

APROBACION DE LA TESIS

Nombre Presidente Jurado: CESAR JULIAN SALAS

Firma:



**EL DEBIDO PROCESO EN LOS PROCESOS CONTRAVENCIONALES DEL INSTITUTO DE
TRANSPORTE Y TRÁNSITO DEL HUILA**

TESINA DE GRADO

AUTORAS:

ANDREA PAOLA BOTELLO FALLA

INGRID VIVERLY TOVAR CHARRY

DIRECTOR:

GERMÁN ALFONSO LÓPEZ DAZA

UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS

MAESTRÍA EN DERECHO PÚBLICO

NEIVA, AGOSTO 2022

UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS

MAESTRÍA EN DERECHO PÚBLICO

Rectora: NIDIA GUZMÁN DURÁN

Secretario General: ZULLY PAOLA PINILLA ALDANA

Director del programa de Maestría:

Dr.: GERMÁN ALFONSO LÓPEZ DAZA

Director de Tesis:

Dr.: GERMÁN ALFONSO LÓPEZ DAZA

Presidente de Tesis: Dr: GERMÁN ALFONSO LÓPEZ DAZA

Examinadores:

DEDICATORIA

ANDREA PAOLA BOTELLO FALLA dedica este trabajo a: Dios, por permitirme culminar la maestría con este importante trabajo de investigación, así mismo al apoyo de mi madre, hermanos, y en especial a mi esposo e hijo quienes me han acompañado durante todo este proceso con su voz de aliento y esperanza para obtener este triunfo, que significa en mi vida una meta cumplida con mucho sacrificio, pero con un alivio por ser todo un éxito.

A los docentes de esta bella universidad quienes me acompañaron y me tuvieron la paciencia requerida para cada una de las adversidades que se presentaban en el día a día de nuestras labores como estudiantes, gracias por cada una de sus enseñanzas, me llevo conmigo los mejores recuerdos vividos con cada uno de ustedes, mil gracias...

INGRID VIVERLY TOVAR: dedico este trabajo a; Mi hija Valeria Rojas Tovar, quien durante todo mi proceso de formación académica estuvo acompañándome con una sonrisa y con un *sí se puede*, de igual manera agradezco a mis padres, Maritza Charry y Edgar Tovar, quienes son los principales motores de mis sueños, gracias a ellos por confiar y creer en mí, gracias por cada consejo y palabra de aliento que han guiado toda mi vida. A todas las personas que me acompañaron durante estos tres años de labores académicas y a mis maestros y director de tesis, mi agradecimiento perenne por entregar sus conocimientos y hacernos mejores seres humanos y mejores profesionales.

Gracias a la vida y a Dios por permitirme este nuevo triunfo en mi vida, gracias a todas las personas que creyeron en la realización de esta tesis.

AGRADECIMIENTOS

Expresamos nuestro más sincero sentimiento de gratitud a nuestra alma mater la Universidad Surcolombiana, a la facultad de Ciencias políticas - Derecho, al programa de Maestría en Derecho Público, a nuestro asesor: el Dr. Germán López Daza y a todo el cuerpo de profesores que desarrollaron con nosotras el proceso de formación académica, de igual forma agradecemos al Instituto de Tránsito y Transporte del Departamento del Huila, por facilitarnos la información requerida para poder efectuar este estudio y finalmente a todas aquellas personas y compañeros profesionales quienes de una u otra manera ayudaron a culminar este proceso.

Infinitas gracias.

TABLA DE CONTENIDO

AGRADECIMIENTOS	4
INTRODUCCIÓN	10
1. UNA MIRADA A LOS ANTECEDENTES DEL PROCESO CONTRAVENCIONAL	22
1.1. Origen del proceso contravencional	22
<i>1.1.1. Origen de la Potestad Sancionadora en Colombia</i>	<i>26</i>
<i>1.1.2. Teoría de la Potestad Sancionadora</i>	<i>31</i>
<i>1.1.3. Finalidad del proceso contravencional: ¿Prevención o Sanción?</i>	<i>35</i>
1.2. Problema de investigación	39
1.3. Justificación	41
1.4. Metodología de investigación	45
2. APROXIMACIONES AL DEBIDO PROCESO	47
2.1. Origen del Debido Proceso	47
2.2. Definición del Debido Proceso	50
2.3. Derechos que fundamentan el Debido Proceso.	56
2.4. El Debido Proceso Según la CIDH	58
2.5. El Debido Proceso según la Corte Constitucional	59
2.6. Debido proceso en los procedimientos administrativos	62
2.7. El Debido Proceso Administrativo - Contenido y características jurídicas	63
2.8. Análisis Jurisprudencial del Derecho Fundamental al Debido Proceso	71
3. TEORÍA DEL PROCESO CONTRAVENCIONAL EN COLOMBIA	84

3.1. El Proceso contravencional de Tránsito	84
3.2. Subreglas del Proceso contravencional de Tránsito en el Estado Colombiano	86
3.3. Etapas del Proceso Contravencional de tránsito	90
3.3.1. <i>Orden de comparendo</i>	90
3.3.2. <i>Audiencia de presentación del inculpado</i>	91
3.3.3. Audiencia de pruebas y alegatos	94
3.3.4. <i>Audiencia de fallo</i>	95
3.4. Vulneración al Derecho de Defensa dentro del Proceso Contravencional de Tránsito en Colombia.	96
4. ANÁLISIS DEL PROCESO CONTRAVENCIONAL	103
DE TRÁNSITO EN EL ITTH: ARISTAS DE INEFICACIA EN EL DEBIDO PROCESO	
4.1. El Instituto de Transporte y Tránsito del Huila.	103
4.2. El manejo del Proceso Contravencional efectuado por el ITTH	109
CONCLUSIONES	124
RECOMENDACIONES	137
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	139
ANEXOS	146

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 Organigrama del ITTH	102
Figura 2 Servicio información digital del ITTH	103
Figura 3 Servicio de Atención e información del ITTH en redes sociales digitales	104

LISTA DE TABLAS

Tabla 1 Comparendos más frecuentes en el departamento del Huila	110
Tabla 2 Variantes y subdivisiones según el grado de alicoramiento	112

LISTA DE SIGLAS

C.N.P.C: Código Nacional de Policía ciudadana

C.N.T.T: Código Nacional de Tránsito Terrestre

CIDH: Corte Interamericana de Derechos Humanos

COP: Peso Colombiano

C.P.A.C.A: Código de Procedimiento Administrativo y de los Contenciosos Administrativo

C.P: Constitución Política de Colombia

ITTH: Instituto de Transporte y Tránsito del Huila.

mg: Miligramos.

ml: Mililitros.

P.Q.R.S: Peticiones, Quejas, Reclamos y Sugerencias

RNC: Registro Nacional de Conductores

SMMLV: Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes.

SMLDV: Salarios Mínimos Legales Diarios Vigentes.

S: Sentencia

T: Tutela.

INTRODUCCIÓN

El consenso más importante de la sociedad moderna es la organización del tránsito.

Chuck Palahniuk. Periodista. Norteamericano.

La importancia de la vida en comunidad, ha generado que los ciudadanos sean portadores de derechos y deberes que son de obligatorio cumplimiento, para tener una sana convivencia y no afectar el bienestar general; en muchas ocasiones los ciudadanos, transgreden las normas sociales (intencional o accidentalmente) generando con esto conflictos y en ocasiones escenarios de caos al interior de la comunidad, como consecuencia de ello, el Estado ha entrado a controlar dichos comportamientos humanos y es aquí en donde la Ley toma gran importancia, debido a que permite dirimir los conflictos de manera legal y pacífica.

Los medios de transporte surgen a partir de la necesidad del ser humano de movilizarse de un lugar a otro y de acortar distancias; para lo cual es menester recordar que el hombre y en general las sociedades antiguas, poseían una naturaleza nómada, por lo que usaban el único recurso natural que estaba a su alcance: caminar (Tovar, 2008).

Quizás un dato poco conocido por la sociedad contemporánea tiene que ver con el hecho de que el hombre primigenio y sus familias, debían moverse o trasladarse de un lugar o de un territorio a otro, movido por una problemática siempre latente: el hambre. El hambre obligaba a las comunidades a desplazarse buscando alimento en nuevas geografías y en ocasiones era común que en estos procesos de desplazamiento, estos primeros seres humanos desearan llevar consigo elementos y herramientas propios y de su clan, los cuales poseían un valor práctico y también simbólico, en estos procesos de trashumancia se fue haciendo indispensable contar con elementos o medios de transporte y de carga que hiciesen más fácil el traslado, para ello, se valieron del uso de animales, los cuales fueron domesticados para esta clase de uso; sin embargo, la inventiva humana, siempre buscando facilitar todas las actividades diarias, se vio en la obligación de buscar soluciones y respuestas creando medios

de transporte rústicos y primigenios, estructurados en uno de los inventos más significativos de toda la historia de la humanidad: la rueda (Tovar, 2008).

En la antigua Mesopotamia hace más de 4.000 años se crearon carretas, carros y carruajes de dos y de cuatro ruedas siendo estos instrumentos los precursores de los vehículos contemporáneos. Fué así como entre el año 3.700 y 3.200 antes de Cristo se inició el proceso de aparición y evolución de toda forma de carrocería, revolucionando con ello la forma como el hombre antiguo se desplazaba, cargaba o arrastraba sus propiedades y mercancías facilitando su diario vivir y la vida en comunidad (Tovar, 2008).

A lo anterior, se agrega que los antiguos imperios Egipcios, Griegos y Romanos fueron los impulsores y los pioneros de estos sistemas de transporte, para lo cual diseñaron constantes mejoras en sus carrocerías, a las que se adhirieron la construcción de caminos carreteras, andenes y vías que conectaban unos pueblos vecinos con otros (Tovar, 2008).

Es así, como durante este proceso los vehículos han evolucionado, desde el de tracción animal hasta los vehículos automotores de gran velocidad los cuales de una o de otra manera ponen en riesgo la vida de las personas, quienes en un mismo día actúan como peatón, conductor o pasajero; tan es así que la actividad de conducción es calificada como una actividad peligrosa de alto riesgo (Castresana, 200).

Debido al crecimiento poblacional, el aumento de vehículos que transitan y la necesidad de movilidad en las ciudades, ha generado que el Estado considere estrategias que garanticen el orden público, específicamente en lo que tiene que ver con la movilidad de tránsito y transporte, con el fin de armonizar y brindar a los actores viales, esto es peatones, conductores y vehículos, seguridad a la hora de transitar. Es por esta razón que corresponde al Estado en cabeza de las autoridades competentes, reglar y hacer cumplir las normas establecidas para tal fin (De Cupis, 1996).

Por otra parte también es importante mencionar que es preocupante el caos que a diario se genera por la falta de conciencia e imprudencia de los actores viales, (llámese conductor o peatón) quienes ejercitan su Derecho a circular libremente por las vías, *Derecho de locomoción*; situación que muchas veces trae como consecuencia, la pérdida de vida ocasionada por accidentes de tránsito y es aquí donde juegan un papel importante las políticas públicas de prevención y la intervención directa del Estado, mediante las autoridades de tránsito, para concienciar el buen comportamiento del actor vial (Contraloría General de la República, 2014, pp. 25 -29).

Solo para precisar la delicadeza del asunto, es importante mencionar que según estadísticas de diferentes estudios de orden internacional cada año en accidentes de tránsito en carretera 1.350.000 personas pierden la vida, lo que significa que por día en el mundo existen un promedio de 3.700 muertes en accidentes que involucran motos, bicicletas, autobuses, autos y camiones de carga, en donde la mitad de las víctimas son peatones, motociclistas y ciclistas. Asimismo, también es significativo acotar que los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte en el mundo de personas entre los 5 y los 29 años de edad. Estos mismos estudios afirman que los accidentes de tránsito son más frecuentes en los países o estados con ingresos económicos más bajos, los cuales aglutinan el 90% en total de las muertes de accidentes de tránsito, en comparación con los países desarrollados en otras palabras se precisa que el riesgo de fallecer en un accidente de carretera es tres veces mayor en los países pobres que en los países del primer mundo o desarrollados (Merino, 2020).

En ese orden de ideas, los países con mayor índice de accidentalidad son: Colombia, Argentina y Chile en contraposición de países desarrollados como Noruega, El Reino Unido y Dinamarca siendo estos países con el mejor sistema de seguridad vial y con el menor índice de muerte por accidentes automovilísticos (Merino, 2020).

Así las cosas, por el trasegar de la vida, la intervención del Estado ha sido necesaria, y es por esto que se han creado distintas Normas, con el fin de regular y controlar las conductas violatorias de algunos ciudadanos en el contexto vial, dentro de dicho marco normativo, se

creó el Código de Tránsito y Transporte Terrestre con la finalidad de establecer las reglas de comportamiento en las vías para los actores viales (conductor y peatón).

Como resultado de lo anterior, se activó el aparato judicial con la imposición de un comparendo al posible infractor, generando con esto el inicio del Proceso Contravencional de Tránsito que se fundamenta en tres etapas procesales (1. orden de comparendo, 2. Presentación del inculcado en los términos dispuestos por la Ley y 3. Audiencia de fallo), que deben ser seguidas tanto por la administración como por el posible infractor o contraventor, respetando siempre el Debido Proceso. Para claridad del lector se especifica que el Proceso Contravencional de Tránsito, es un trámite procesal que busca dar tratamiento a aquellos casos en los que ha ocurrido una infracción de tránsito, la cual ha sido registrada por una autoridad competente a través de un comparendo.

Como consecuencia de lo anterior, el Estado acciona sus mecanismos de control para de esta manera imponer sanciones o procesos de formación en inteligencia vial a los ciudadanos infractores, de tal suerte que esto conlleva el inicio de un Proceso Contravencional, que es hoy materia de investigación a través del presente estudio.

Esta investigación se centra en establecer si el procedimiento contravencional establecido en la Ley 769 de 2002 es el modelo protocolario y normativo implementado por el Instituto de Tránsito y Transporte del Departamento del Huila (en adelante ITTH), para el caso concreto de la aplicación del Debido Proceso.

Sea la oportunidad para indicar que el Código de Tránsito Terrestre de Colombia, es una herramienta con la que cuentan las autoridades de tránsito para reducir las problemáticas viales diarias que se presentan, aunado a esto, dicho Código es el encargado de regular las etapas procesales para el desarrollo del Proceso Contravencional, cuándo no se ha ejercido en debida forma el Derecho a circular libremente, por lo tanto, se genera la imposición de comparendos a los infractores viales (Obando, Bautista, León, Vélez, Oyuela, López, Almario y Beltrán, 2009).

Por tal motivo es significativo investigar si el ITTH, aplica en debida forma el procedimiento establecido por el Código Nacional de Tránsito (CNT), garantizando el Debido Proceso que le asiste al posible contraventor de ejercer su Derecho de Defensa y Contradicción.

El presente estudio busca analizar si el procedimiento seguido por el Instituto en mención, es el mismo que está determinado de manera taxativa en la Norma, lo anterior teniendo en cuenta la demanda de quejas y reclamos (generales) ocasionados por los actores viales, y la significativa suma de comparendos impuestos en el departamento del Huila.

Un aspecto importante a tener en cuenta son todas las situaciones generadas en torno al ITTH, el cual es un organismo que a diario atiende a cientos de actores viales, los cuales se acercan a las instalaciones por múltiples y variados motivos; quizás el más frecuente de ellos tiene que ver con los procesos de sanción a los que son sometidos los usuarios luego de haber recibido la imposición de una orden de comparendo por una autoridad de Tránsito terrestre competente.

Como es bien conocido una orden de comparendo o *parte* puede tener dos categorías, un comparendo educativo el cual es gratuito o un comparendo sancionatorio, para el cual se debe pagar una multa de orden económico oscilante entre los 4 SMDLV, es decir \$117.040 y los \$42.134.544 pesos en moneda colombiana. Un comparendo puede ser generado por un descuido sencillo, como por ejemplo no llevar cargado el extintor del carro, no contar con un botiquín o botar basura por la ventana mientras se conduce, o, por el contrario, por un acto de extrema irresponsabilidad del actor vial, tal como lo es estar en el *Estado 3* de alicoramiento (máximo estado de embriaguez en el cual una persona puede tener; 150 mg de etanol/100ml de sangre).

Sin embargo, también es ineludible traer a colación los resultados de algunas investigaciones las cuales argumentan que con frecuencia los organismos de tránsito del país, en su afán de hacer efectivos los comparendos impuestos a los infractores de las normas de

tránsito omiten, de forma deliberada, la aplicabilidad del debido proceso, transgrediendo las garantías fundamentales de los infractores (Sanabria y Bohórquez, 2015).

Pese a ello, también puede ocurrir que se presenten situaciones en las cuales el actor vial considere que está recibiendo una orden de comparendo de manera inapropiada o injusta; en últimas una vez realizada la orden de comparendo, como su nombre lo indica el usuario debe comparecer a las oficinas de ITTH y solicitar audiencia para iniciar el Proceso Contravencional con el fin de dar su versión de cómo ocurrieron los hechos, realizando sus descargos y con ello evitar el pago de la sanción económica, para ello el usuario debe acudir en las fechas y horarios citados, donde será atendido por un funcionario quién escuchará su versión de los hechos, desarrollando un proceso de audiencia en el que también participa la autoridad que impuso el comparendo.

Es imperativo aclarar que respecto a estos procesos hay una Normatividad Nacional clara y taxativa, la cual orienta las formas en que deben ser llevados a cabo estos procesos, pese a ello puede ocurrir que muchos casos el deber ser del proceso no se ha cumplido, generando con ello anomalías o nulidades en el Proceso Contravencional de Tránsito. Por esta razón el presente estudio plantea como pregunta de investigación *¿Cómo ha sido el proceso de aplicación del principio del Debido Proceso en los trámites adelantados con ocasión a la Ley 769 de 2002 por el Instituto de Tránsito del Departamento del Huila?*, entendiendo que la Ley 769 de 2002 es el Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual rige en todo el territorio Nacional y regula la circulación de los actores viales, así como la actuación y procedimientos administrativos de las autoridades de tránsito.

Ahora bien, se especifica que esta investigación tiene por objetivo general, analizar el Debido Proceso en los trámites adelantados por la Ley en mención, teniendo como escenario de estudio el ITTH, para ello se realizó un proceso de revisión documental y análisis doctrinal, jurisprudencial y normativo, en donde de manera puntual se estudiaron los antecedentes y Derecho comparado de la potestad sancionatoria en materia de Tránsito. Aunado a ello, el estudio analizó el desarrollo teórico, normativo y jurisprudencial que

fundamenta la potestad sancionadora administrativa de los procesos Contravencionales de Tránsito, finalmente esta investigación se planteó como mesa de trabajo, desarrollar una labor de caracterización de los procesos contravencionales tramitados por el organismo en mención.

Como ya fue dicho anteriormente, el escenario de estudio es el ITTH para lo cual se ha tomado un rango de análisis que estudia los casos ocurridos entre los años 2018 al 2019.

El dispositivo metodológico usado para efectuar esta investigación corresponde a un estudio de tipo cualitativo - descriptivo de corte hermenéutico (interpretativo), es decir el proceso de estudio buscará las fuentes adecuadas, que en este caso corresponde a los registros y carpetas de expedientes pertenecientes a los años seleccionados como muestra de análisis, sumado a ello desarrollará un proceso de entrevista abierta semiestructurada a las autoridades responsables de brindar atención y orientar los procesos Contravencionales de Tránsito, buscando triangular la información objetiva, en este orden de ideas se efectuó el ejercicio de comparación entre el proceso taxativo instituido por la Ley 769 de 2002 y el proceso generado por el organismo de control (ITTH).

El dispositivo metodológico empleado permitió identificar una gran variedad de factores proyectados en el proceso Contravencional de Tránsito, posibilitando abordar la realidad social y administrativa en la que se encuentra el organismo ya mencionado.

Ahora bien, el presente estudio académico es importante porque en el departamento del Huila, no se registran investigaciones académicas efectuadas, las cuales aborden los Procesos Contravencionales de Tránsito, además la legislación y los desarrollos investigativos a nivel nacional son nimios; pese a que en el departamento del Huila existen cinco organismos de Tránsito (de Rivera, Garzón, Pitalito, la Plata y Neiva) que día a día tramitan estos procesos donde articulan el uso del Código de Tránsito Terrestre.

Unísonamente la presente investigación es significativa, ya que con la misma se da claridad a tópicos de interés configurados alrededor del eje investigativo, entre ellos, las

infracciones de tránsito, su tratamiento administrativo y su posterior resultado. Sumado a esto se encontró información que permite al lector adquirir conocimientos normativos para su adecuado comportamiento en las vías.

De igual forma el estudio es trascendental porque visibiliza un escenario (ITTH) y una problemática la cual no ha sido abordada por la investigación académica departamental, es claro que la geografía huilense tiene un desarrollo incipiente en sus procesos investigativos, en comparación con otros departamentos del país; sin embargo, el presente estudio permite resignificar y apoyar la labor académica, investigativa de corte jurisprudencial en el sur colombiano.

Es imperativo agregar que este estudio es significativo debido a que transversaliza un Proceso Administrativo Sancionatorio, desarrollado por una de las oficinas más importantes del Departamento, de la cual es fundamental agregar que existe un sin sabor colectivo debido a las recurrentes quejas públicas y reclamos de los usuarios; las instalaciones del ITTH a diario presentan un estado de congestión y confinamiento poblacional, el cual dificulta llevar a cabo un adecuado proceso, a esta situación se le agrega el hecho de que son muchos los *tramitadores particulares* o personas ajenas al ITTH que se ofrecen a cambio de un monto de dinero para *ayudar* y *asesorar* a los usuarios que se presentan para dar tratamiento a su comparendo, quienes con frecuencia terminan multados por el Estado y además estafados en su buena fe por estos tramitadores, los cuales generalmente ni siquiera conocen los términos del Debido Proceso del Proceso Contravencional de Tránsito, los que en muchos casos son considerados por los actores viales como procesos llenos de trámites y decisiones ineficaces para regular el servicio de tránsito (Cárdenas, 2006).

Ahora bien, es imperativo acotar que el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002, señala las etapas del proceso contravencional por infracciones de tránsito, estipulando el procedimiento que se debe seguir a la hora de imponer sanciones al contraventor como infractor, en ocasiones sin comparecer a una audiencia, desconocer que lo están juzgando o impidiendo su Derecho a la defensa, desde la ciudad donde reside.

El Debido Proceso es un Derecho Fundamental; pero en el proceso contravencional llevado a cabo en Organismos de Tránsito, es calificado frecuentemente como abusivo, atropellante, sin garantías, y además ubica al infractor en desventaja frente a la Administración. La imposición de un comparendo a un ciudadano, debe fomentar un efecto de conciencia en su ejercicio diario de conductor y ejercer su rol de manera adecuada, responsable y respetuosa (Zamudio, 2017).

Por tanto, desde el ámbito académico, se busca generar y concienciar a la ciudadanía acerca de los Deberes y Derechos que le asisten en el Proceso Contravencional; y a su vez revisar si el ITTH aplica la Ley 769 de 2002 o si existen diferencias en el procedimiento consagrado en dichos Procesos Contravencionales.

El estudio es pertinente porque realiza una labor esclarecedora y pedagógica brindando información valiosa y oportuna sobre el Debido Proceso y las situaciones que se despliegan alrededor de éste, realizando un análisis organizado, serio y completo, el cual sirve de referente doctrinal, normativo y jurisprudencial brindando sustento para continuar elaborando futuras investigaciones sobre este tópico de interés.

En consonancia con todo lo anterior, es necesario y oportuno desde el punto de vista social, doctrinal y académico, abordar el tema de tránsito, como quiera que es una actividad del día a día de los ciudadanos y que ha sido investigado de manera austera en el Departamento, más tratándose de temas tan álgidos como lo son el desarrollo del Procedimiento Contravencional, del que los ciudadanos adolecen de claridad y conocimiento para su defensa.

Desde el nivel regional, es válido investigar si los procesos contravencionales se están llevando en debida forma en el contexto huilense o si por el contrario el ITTH a su arbitrio aplica la norma, queriendo decir esto que, no existe unidad de materia procedimental. La investigación es beneficiosa para los funcionarios y servidores públicos del ramo, como

quiera que da pautas para identificar y reformular los trámites de los Procesos Contravencionales de Tránsito.

El propósito de esta investigación es mitigar en gran medida un problema social, que configura un componente netamente jurídico, toda vez que la problemática de las infracciones de tránsito nace de la falta del debido cuidado de los ciudadanos en la vía, y como consecuencia de ello, activa el aparato estatal, por medio de las autoridades competentes las cuales son las encargadas de imponer los comparendos, generando con esto el desarrollo de los Procesos Contravencionales que son materia de investigación.

Finalmente, la viabilidad de esta investigación está configurada en el acceso a las actas, carpetas y registros del ITTH, pertenecientes al proceso de revisión documental, sumado a ello se contó con el acompañamiento profesional y la asesoría para orientar la investigación, además de los recursos económicos, tecnológicos y académicos profesionales necesarios para elaborar los análisis y concluir el proceso investigativo llevándolo a feliz término.

En últimas la investigación logra concluir que el ITTH es conocedor de las Leyes y de la jurisprudencia que dan fundamento al principio del Debido Proceso dentro del marco del Proceso Contravencional de Tránsito, todo ello debido a que hay un cumplimiento de los términos establecidos por la Ley y unas garantías que le son dadas al posible infractor permitiéndole expresarse en su lengua materna, tener un juez natural e imparcial para su caso y poder interponer los recursos de Ley.

Así mismo, se especifica que el presente estudio se encuentra distribuido en cinco estadios o partes distintas: el capítulo I es el encargado de desarrollar el contenido etimológico, conceptual, histórico y procesal del Debido Proceso, concepto estructurante dentro de esta investigación; el capítulo II aborda el Proceso Contravencional de Tránsito y las etapas del Proceso Contravencional, entre otros tópicos de interés, el capítulo III desarrolla un análisis jurisprudencial a nivel nacional sobre el caso del Debido Proceso aplicado al Proceso Contravencional de Tránsito y el capítulo IV elabora un análisis del Proceso Contravencional

de Tránsito en el ITTH; por último la investigación finaliza con el acápite de conclusiones y recomendaciones, el cual resuelve los ejes temáticos que fueron objeto de análisis en el presente estudio.

1. UNA MIRADA A LOS ANTECEDENTES DEL PROCESO CONTRAVENCIONAL

En el presente capítulo, se abordará el tema de los antecedentes en el proceso contravencional, entendiendo que este está estructurado en un protocolo idóneo o un deber ser, el cual será objeto de análisis a continuación.

1.1 Origen del proceso Contravencional

El contrato social, esbozado por Rousseau (1762) como expresión del consenso ciudadano para la vida en comunidad, implica que los hombres y las mujeres contraigan derechos y deberes orientados a la preservación de la sana convivencia y el bienestar general. No obstante, el curso natural y ordinario de la vida en comunidad genera ocasionalmente transgresiones a las normas sociales (intencional o accidentalmente) generando con esto conflictos y en ocasiones escenarios de caos al interior de la sociedad. Como consecuencia de ello, el Estado bajo su poder dispositivo ha regulado dichos comportamientos humanos y es aquí en donde la Ley toma gran importancia, debido a que ha permitido dirimir los conflictos de manera legal y pacífica.

Ahora bien, la vida del hombre posmoderno permeada por el progreso en ciencia, tecnología y avance ha traído consigo nuevas dinámicas en la vida social y, en consecuencia, nuevas formas de ser reguladas. El hombre prehistórico, dada su naturaleza nómada, por ejemplo, empleaba su único recurso para recorrer distancias: caminar (Tovar, 2008), luego, dada su necesidad latente de transportarse a largas distancias, acudió a la domesticación de semovientes con el fin de desplazarse a diferentes zonas geográficas y más tarde, al inventar la

rueda, lograría construir vehículos de carrocería que le permitirían recorrer grandes distancias en tiempos inimaginables.

Es así, como durante este proceso los vehículos han evolucionado, desde el de tracción animal hasta los vehículos automotores modernos, los cuales dado su alcance de velocidad presentan un riesgo de accidentalidad considerablemente alto. De allí que la actividad de conducción haya sido calificada como una actividad peligrosa de alto riesgo (Castresana, 200).

Los medios de transporte surgen a partir de la necesidad del ser humano de movilizarse de un lugar a otro y de acortar distancias; para lo cual es menester recordar que el hombre y en general las sociedades antiguas, poseían una naturaleza nómada, por lo que usaban el único recurso natural que estaba a su alcance: caminar (Tovar, 2008). Quizás un dato poco conocido por la sociedad contemporánea tiene que ver con el hecho de que el hombre primigenio y sus familias, debían moverse o trasladarse de un lugar o de un territorio a otro, movido por una problemática siempre latente: el hambre. El hambre obligaba a las comunidades a desplazarse buscando alimento en nuevas geografías y en ocasiones era común que en estos procesos de desplazamiento, estos primeros seres humanos desearan llevar consigo elementos y herramientas propios y de su clan, los cuales poseían un valor práctico y también simbólico, en estos procesos de trashumancia se fue haciendo indispensable contar con elementos o medios de transporte y de carga que hiciesen más fácil el traslado, para ello, se valieron del uso de animales, los cuales fueron domesticados para esta clase de uso.

En la antigua Mesopotamia hace más de 4.000 años se crearon carretas, carros y carruajes de dos y de cuatro ruedas siendo estos instrumentos los precursores de los vehículos contemporáneos. Fue así como entre el año 3.700 y 3.200 antes de Cristo se inició el proceso de

aparición y evolución de toda forma de carrocería, revolucionando con ello la forma como el hombre antiguo se desplazaba, cargaba o arrastraba sus propiedades y mercancías facilitando su diario vivir y la vida en comunidad (Tovar, 2008).

A lo anterior, se agrega que los antiguos imperios Egipcios, Griegos y Romanos fueron los impulsores y los pioneros de estos sistemas de transporte, para lo cual diseñaron constantes mejoras en sus carrocerías, a las que se adhirieron la construcción de caminos carreteras, andenes y vías que conectaban unos pueblos vecinos con otros (Tovar, 2008).

Fue así como progresivamente los estados empezaron a tomar determinaciones orientadas a ofrecer garantía en la seguridad vial, pues la conducción de dichos vehículos empezó a implicar velocidades bastante superiores y por ende peligrosas.

De acuerdo con Henao (2020) algunos antecedentes del derecho de tránsito en Colombia se remontan a al año 1929, cuando en la ciudad de Bogotá se dictó el decreto 233 de 1929, no obstante, afirma que:

(...) No fue sino hasta el año de 1970 cuando se habló de materia específica de tránsito en Colombia, es decir de reglamentación de comportamientos en la vías públicas y las privadas abiertas al público, todas las normas que surgieron en años anteriores eran de cumplimiento local esta pluralidad de normas hacían que fuera confusa la aplicación por parte de los ciudadanos que se movilizaban ampliamente por el territorio nacional, de ahí la necesidad por parte del gobierno de crear una reglamentación de carácter nacional y en la cual se unificara todo lo concerniente a la

materia de tránsito y transporte que recogiera las disposiciones con respecto a la movilidad de las personas en todo el territorio nacional, para así evitar contrariedades entre los mandatos locales que generaban confusión por la diferencia entre lo que era permitido en algunos lugares y en otros no. (p.3,4)

De allí que la regulación en materia de tránsito en Colombia, desde sus orígenes se viese en la necesidad de coordinar sus prohibiciones ante todo el país, medida que ha perdurado en el tiempo, teniendo en cuenta que existe un Código Único de Tránsito que determina dichas prohibiciones y que es aplicable a todo el territorio nacional.

1.1.1 Origen de la Potestad Sancionadora en Colombia

La Potestad Sancionadora se encuentra en cabeza del Estado, cuya función principal es la protección de los Derechos Fundamentales, a través de las cargas impositivas para investigar y sancionar a los ciudadanos cuando estos no cumplen con los deberes que le son dados a través de la Constitución, es decir, la Potestad Sancionadora es una facultad que el mismo Estado ha otorgado a instituciones públicas para mantener el orden social y jurídico a través de la imposición de sanciones, con procedimiento taxativamente señalados en la Ley (Mejía, 2006).

Ahora bien, cabe resaltar que el origen de la Potestad Sancionadora nace con el Derecho Administrativo y más específicamente con la Revolución Francesa (1789), cuyo fin último fue acabar con el ejercicio arbitrario del poder en el que una sola autoridad (Rey) tenía el control efectivo del poder ejecutivo, legislativo y judicial. De lo expuesto, nace el principio de separación de poderes y la necesidad de preservar el orden jurídico a través de una constitución

que tenga elementos claros para investigar y sancionar las conductas de los ciudadanos que van en contra de la administración o que atenten contra los demás ciudadanos (Mejía, 2006).

Para el caso de Colombia la Potestad Sancionadora se incorpora con la Constitución Política de 1991 en el Artículo 29, toda vez que es la autoridad administrativa la que ejerce el control e imparte la sanción bajo el principio del Debido Proceso, teniendo en cuenta las normas jurídicas preexistentes y la titularidad de los derechos de los ciudadanos, cuando uno de ellos ha contrariado o vulnerado el Derecho de otro, en este momento queda facultada la administración para iniciar el proceso sancionatorio, ejerciendo inmediatamente su Potestad Sancionatoria. Se aclara que dicha potestad se encuentra inmersa en un marco jurídico-normativo que limita el ejercicio de la misma y la intervención del Estado.

Dicha potestad es otorgada al ordenamiento jurídico, de manera limitada y reglamentada ya que es la misma Ley la que expresa los mecanismos para ejercer la potestad de sancionar en la sociedad y hasta dónde llega el Derecho del Estado de intervenir en la sanción sin que se afecten los Derechos fundamentales de los asociados. Ya que la finalidad de esta es preservar el interés público general, sancionando al ciudadano que actúa por fuera de la Ley. La Potestad Sancionadora, otorga a la administración facultades para que, en nombre de ella, imponga sanciones o castigue a los ciudadanos que cometan infracciones que están determinadas por la Ley como conductas que revisten una sanción, es así como dicha imposición de la multa, es una de las formas de expresión que tiene el Estado, constatando con esto que esta actuación encausa a través de las prerrogativas y potestades dadas a través del ordenamiento jurídico la Potestad Sancionatoria (Cano, 1999).

Tomando como referencia lo anterior, es indispensable señalar que la Potestad Sancionatoria del Estado nace del Derecho Penal, como quiera que su ámbito de aplicación es meramente punitivo, buscando proteger Derechos Individuales; situación diferente ocurre con el Proceso Administrativo, en donde no existe la intervención de jueces o tribunales, sino de operadores de las entidades estatales u órganos administrativos cuyo fin es proteger Derechos colectivos, situación que permitió distinguir el poder sancionador de la administración del poder sancionador judicial.

A lo largo de la historia diferentes investigadores han tratado de puntualizar acerca de la distinción que existe entre el poder sancionador que tiene la administración y el poder sancionador judicial, ya que, si bien nacen en un mismo nicho, cada uno toma matices distintos, que los diferencian. Es necesario señalar que la potestad administrativa es la facultad otorgada a órganos estatales para que sancionen hechos contrarios a la Ley, en ella no actúan los jueces sino los funcionarios adscritos a cada uno de los órganos que componen el Estado; el fin ulterior es precisamente salvaguardar los Derechos de todos los gobernados a través de la imposición de sanciones para mantener el orden social general, que permite efectuar la prerrogativa en cabeza del Estado de la debida diligencia del cumplimiento efectivo del orden normativo y jurídico (Mejía, 2008).

Con relación a la Potestad Sancionatoria existen posturas doctrinales fuertes que señalan que tanto la potestad administrativa como la judicial, están en un mismo nivel jerárquico, refiriéndose a que cada una es autónoma, como quiera que tiene procedimiento propio, así mismo, el Derecho Sancionador Administrativo debe observar las reglas de su propio Derecho o procedimiento y también observar el Derecho Público Estatal, mientras que el Derecho Penal al

ser exclusivamente punitivo, su única referencia es el Derecho Público Estatal, es decir que los principios que rigen cada uno de estos Derechos no son homogéneos entre sí y su ámbito de aplicación dista del otro (De Palma, 1996).

Ahora, respecto de la otra postura doctrinal, algunos autores plantean que el Derecho Administrativo Sancionador es una rama del Derecho Penal y, por tanto, regida por los principios de este último, así las cosas, son pocas las diferencias que existen entre ellas y la más notoria es el grado e intensidad de la sanción, pese a que tanto Derecho Penal como el Derecho Administrativo Sancionador provienen de un mismo *Ius Puniendi* del Estado (Román, 2010).

Esto es en últimas lo que la teoría o la doctrina ha venido manifestando respecto a la existencia de la potestad sancionatoria administrativa y judicial y como cada una de ellas se ha venido desarrollando para algunos autores de forma independiente y para otros de forma complementaria.

De igual forma la Corte Constitucional ha indicado que los procedimientos administrativos no revisten tantas exigencias en su aplicación, diferente a lo que sucede con el proceso Penal, es por esta razón que en varias Sentencias la Corte Constitucional se ha manifestado señalando que la Constitución Política de Colombia está adecuada a las medidas administrativas como multas u otras medidas correctivas que se imponen por las autoridades y que tienen delegada esa potestad sancionadora administrativa (Corte Constitucional, Sala Plena, C-491, 2016).

Actualmente, existe una tercera disposición doctrinal que se refiere al concepto de la interpretación de la potestad punitiva del Estado *ius puniendi*, entendiendo que dichos conceptos hacen parte de un mismo y único *ius puniendi* del Estado (Román, 2010).

La tesis de la potestad punitiva única del Estado y de sus dos manifestaciones es dar solución a las dicotomías ideológicas que ineludiblemente provoca la mera Potestad Sancionadora de la Administración, resultado de gran utilidad en cuanto a que sirve para proporcionar al Derecho Administrativo Sancionador un dispositivo conceptual y práctico, que antes era inexistente, pero igualmente necesario.

Méritos y ventajas que no autorizan, pese a ello, a desconocer sus aspectos negativos: desde el punto de vista teórico, la tesis es muy frágil (a cuyo efecto basta pensar en la existencia de potestades sancionadoras residenciadas en estructuras supraestatales y en otras no territoriales e incluso no administrativas); mientras que desde el punto de vista operativo, se viene utilizando de forma incongruente en cuanto que se subordina el ejercicio de la Potestad administrativa a las autoridades judiciales) alimentándose jurídicamente de los principios del Derecho Penal, y no de los del Derecho público estatal como sería lo lógico, si se fuera coherente con el presupuesto de partida (Nieto, 2005).

Para concluir es importante mencionar que el punto de partida para identificar de manera clara que el Derecho Administrativo Sancionador y el Derecho Penal no son iguales en la finalidad que contiene cada uno de ellos, como quiera que el Derecho Administrativo busca proteger los bienes en general y por lo tanto no es indispensable seguir criterios de lesividad o peligrosidad, mientras que el segundo Derecho, es decir el penal, protege derechos individuales y bienes concretos, para este caso si es de suma importancia seguir criterios de lesividad y peligrosidad (Segura, 2014).

Sobre esa línea la *Sentencia C-818-05*, señala:

(...) La doctrina ius publicista reconoce que la potestad sancionadora de la Administración forma parte de las competencias de gestión que constitucionalmente se le atribuyen, pues es indudable que si un órgano tiene la facultad jurídica para imponer una obligación o para regular una conducta con miras a lograr la realización del interés general, el incumplimiento de ese mandato correlativamente debe implicar la asignación de atribuciones sancionatorias bien sea al mismo órgano que impuso la obligación o a otro distinto, con el propósito de asegurar la vigencia del orden jurídico mediante la imposición de los castigos correspondientes (Corte Constitucional, Sala Plena, C-818, 2005).

Ahora bien, respecto a la aplicación del Código Nacional de Tránsito Terrestre, en el que claramente se evidencia esa delegación de funciones del Estado a la Administración, se encuentra el Proceso Contravencional de tránsito que faculta a los Institutos de Tránsito para tramitar dichos procesos, cumpliendo obviamente con las etapas procesales y con los Derechos que hacen parte del Debido Proceso, es decir con el Derecho a la defensa, Principio de legalidad y demás Principios que están bajo el amparo de la sanción administrativa y que son fuente primigenia de dicha potestad.

De conformidad con lo antes descrito y en cuanto a la aplicación de la actuación de la Potestad Sancionadora Administrativa, es válido dejar en claro que esta se encuentra en total dependencia y sometimiento de los estándares inherentes del Debido Proceso, de lo cual es excluida la responsabilidad objetiva siendo ésta entendida como la clase de responsabilidad civil producida con independencia de toda culpa por parte del sujeto responsable; lo anterior,

constituye los principios generales, que no poseen la misma fuerza, severidad y nivel de exigencia cuando se habla en materia penal.

1.1.2. Teoría de la Potestad Sancionadora

García (1982) señala que la sanción se puede definir como: *la consecuencia jurídica que el incumplimiento de un deber produce en relación con el obligado* (p.295), por lo que es importante resaltar que el fin último de la sanción en la Administración, es mantener el orden social del sistema, para de esta forma limitar las conductas de los administrados cuando van en contra de la Constitución y de la Ley.

Por otra parte, se busca que las sanciones de las conductas sirvan no solo de ejemplo, sino que ayuden a que prime siempre el interés general sobre el particular, y esta es la razón por la que la potestad sancionatoria está en cabeza de los órganos del Estado, que a través de sus actos administrativos dan orden a la sociedad; es así como el poder sancionador del Estado se define como aquel en virtud del cual: *pueden imponerse sanciones a quienes incurran en la inobservancia de las acciones u omisiones que le son impuestos por el ordenamiento normativo administrativo o el que sea aplicable por la Administración Pública en cada caso* (Escola, 1983, p. 207).

En primer lugar, la teoría del Derecho sancionador y la Potestad Sancionatoria de la administración están estrechamente ligados a la garantía del orden jurídico Nacional, por lo cual cuentan con la capacidad para la imposición de los castigos o sanciones correctivas correspondientes, al momento de evidenciarse determinado incumplimiento, esta facultad está entrelazada con derechos, principios, tanto de los administrados como de la administración. Lo

anterior, sin dejar de un lado que dicha facultad a la vez cuenta con una naturaleza preventiva, del mismo modo, la potestad sancionatoria también concentra un valor educativo y ejemplarizante, pues el Acto Administrativo que impone la sanción no solo busca reprender a la persona que cometió la infracción, sino también llamar la atención del público en general. Además, como resultado y en atención a la garantía de la conservación del ordenamiento jurídico o su restauración, por incumplimiento a través de una sanción impuesta, emanada por una autoridad administrativa.

De esta manera, implica el reconocimiento de su capacidad de obligar hacer cumplir el ordenamiento (poder coercitivo), cuando hay vulneración de un bien jurídico y su capacidad sancionatoria correctiva. En este sentido, la Potestad Sancionatoria como se dijo anteriormente, impone el cumplimiento de obligaciones de orden jurídico, pero esta facultad también se encuentra sometida al cumplimiento de las garantías mínimas del Debido Proceso que se tiene que ver reflejado en toda actuación administrativa.

Sea la oportunidad para traer a colación lo que en su momento expresó la *Sentencia C-214-94*:

(...)La potestad sancionadora como potestad propia de la administración es necesaria para el adecuado cumplimiento de sus funciones y la realización de sus fines, pues (...) permite realizar los valores del orden jurídico institucional, mediante la asignación de competencias a la administración que la habilitan para imponer a sus propios funcionarios y a los particulares el acatamiento, inclusive por medios punitivos, de una disciplina cuya

observancia propende indudablemente a la realización de sus cometidos (CCons, C-214/1994 B. Antonio)

Es así, que dichas garantías mínimas del Debido Proceso se ven reflejadas en el ejercicio de los principios y Derechos de contradicción y presunción de inocencia en el transcurso del procedimiento sancionatorio administrativo y que cuyo desarrollo debe fundamentarse sobre estándares de razonabilidad y proporcionalidad.

Lo anterior, de conformidad con su misma naturaleza, pues se encuentran susceptibles de control de constitucionalidad y control de legalidad, lo que conforma una garantía más del Debido Proceso al ejercicio de la potestad sancionadora-administrativa.

En consonancia con lo anterior, en cuanto a contenido y alcance de la Potestad Sancionatoria, para la Corte suprema de Justicia cuando ésta ejercía la guarda de la constitución, la Corte Constitucional y el Consejo de Estado, coinciden en su valor señalando que:

(...) el Derecho Sancionador del Estado es una disciplina compleja pues recubre como género al menos cinco especies a saber: el Derecho penal delictivo, el Derecho contravencional, el Derecho disciplinario, el Derecho correccional y el Derecho de punición por indignidad política o empechen (Medina y Rodríguez, 2017, p. 15).

Sin embargo, adicionalmente hay un concepto jurisprudencial significativo sobre lo que configura la Potestad Sancionatoria, determinado en distintos fallos por el Consejo de Estado, del cual es indiscutible su transcripción para el presente análisis, así:

(...) La potestad sancionatoria de la administración constituye una herramienta de autoprotección que, de forma subsidiaria a la función administrativa de control, permite la realización del derecho sustancial, de los principios de la función administrativa y la preservación de la justicia como principio y valor (Medina y Rodríguez, 2017, p. 22).

No obstante, para el caso en particular la Potestad Sancionatoria tiene una modalidad disciplinaria aplicable a los funcionarios por incumplimiento a su manual de deberes y prohibiciones, lo que quiere decir que no solo rige para los particulares, sino también para quienes cumplen funciones administrativas. En este sentido y para el caso de los procesos contravencionales de tránsito se encuentra una facultad correccional que por su incumplimiento impone sanciones (económicas y restrictivas) por contravenciones a la norma de tránsito.

La Potestad Sancionatoria de la administración como se ha dicho, engloba la garantía del orden jurídico Nacional, tiene una naturaleza preventiva, un valor educativo y ejemplarizante, un poder coercitivo, se encuentra sujeta al control jurisdiccional, y está íntimamente sometida a las garantías mínimas del Debido Proceso.

Se hace pertinente también precisar, quienes son los responsables encargados del desarrollo del proceso contravencional de tránsito; el artículo 236 establece:

(...) Los secretarios, inspectores municipales y distritales de tránsito, y en su defecto los alcaldes municipales y los inspectores de policía, conocerán de las faltas ocurridas dentro del territorio de su competencia, así: en única instancia de las infracciones sancionadas con multa hasta de quince (15) salarios mínimos, y en primera instancia de las infracciones sancionadas con multas superiores a quince (15) salarios mínimos, o con

suspensión, o cancelación de la licencia para conducir, lo mismo que de las resoluciones en que se condene al pago de perjuicios. (Artículo 236 del Código Nacional de Tránsito Ley 769 de 2002.)

1.1.1.3. Finalidad del proceso contravencional: ¿Prevención o Sanción?

Debido al crecimiento poblacional, el aumento de vehículos que transitan y la necesidad de movilidad en las ciudades, ha generado que el Estado considere estrategias que garanticen el orden público, específicamente en lo que tiene que ver con la movilidad de tránsito, con el fin de armonizar y brindar a los actores viales, esto es peatones, conductores y vehículos, seguridad a la hora de transitar. Es por esta razón que corresponde al Estado en cabeza de las autoridades competentes, reglar y hacer cumplir las normas establecidas para tal fin (De Cupis, 1996).

Por otra parte también es importante mencionar que es preocupante el caos que a diario se genera por la falta de conciencia e imprudencia de los actores viales, (llámese conductor o peatón) quienes ejercitan su Derecho a circular libremente por las vías, *Derecho de locomoción*; situación que muchas veces trae como consecuencia, la pérdida de vida ocasionada por accidentes de tránsito y es aquí donde juegan un papel importante las políticas públicas de prevención y la intervención directa del Estado, mediante las autoridades de tránsito, para concienciar el buen comportamiento del actor vial (Contraloría General de la República, 2014, pp. 25 -29).

Solo para precisar la delicadeza del asunto, es importante mencionar que según estadísticas de diferentes estudios de orden internacional cada año en accidentes de tránsito en carretera 1.350.000 personas pierden la vida, lo que significa que por día en el mundo existen un promedio de 3.700 muertes en accidentes que involucran motos, bicicletas, autobuses, autos y

camiones de carga, en donde la mitad de las víctimas son peatones, motociclistas y ciclistas. Asimismo, también es significativo acotar que los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte en el mundo de personas entre los 5 y los 29 años. Estos mismos estudios afirman que los accidentes de tránsito son más frecuentes en los países o estados con ingresos económicos más bajos, los cuales aglutinan el 90% en total de las muertes de accidentes de tránsito, en comparación con los países desarrollados; en otras palabras, se precisa que el riesgo de fallecer en un accidente de carretera es tres veces mayor en los países pobres que en los países del primer mundo o desarrollados (Merino, 2020).

En ese orden de ideas, los países con mayor índice de accidentalidad son: Colombia, Argentina y Chile en contraposición de países desarrollados como Noruega, El Reino Unido y Dinamarca siendo estos países con el mejor sistema de seguridad vial y con el menor índice de muerte por accidentes automovilísticos (Merino, 2020).

Así las cosas, por el trasegar de la vida, la intervención del Estado ha sido necesaria, y es por esto que se han creado distintas Normas, con el fin de regular y controlar las conductas violatorias de algunos ciudadanos en el contexto vial, dentro de dicho marco normativo, se creó el Código de Tránsito y Transporte Terrestre con la finalidad de establecer las reglas de comportamiento en las vías para los actores viales (conductor y peatón).

Como resultado de lo anterior la ley ha dispuesto la imposición de una orden de comparendo al posible infractor, generando con esto el inicio del Proceso Contravencional de Tránsito que se fundamenta en tres etapas procesales (1. orden de comparendo, 2. Presentación del inculpado en los términos dispuestos por la Ley y 3. Audiencia de fallo), que deben ser seguidas tanto por la administración como por el posible infractor o contraventor, respetando siempre el Debido Proceso. Para claridad del lector se especifica que el Proceso Contravencional de Tránsito, es un

trámite procesal que busca dar tratamiento a aquellos casos en los que ha ocurrido una infracción de tránsito, la cual ha sido registrada por una autoridad competente a través de un comparendo.

Como consecuencia de lo anterior, el Estado acciona sus mecanismos de control para de esta manera imponer sanciones o procesos de formación en inteligencia vial a los ciudadanos infractores, de tal suerte que esto conlleva el inicio de un Proceso Contravencional, que es hoy materia de investigación a través del presente estudio.

Ahora bien, teniendo en cuenta el alto índice de comparendos impuestos en el territorio colombiano, y como se verá en adelante, en el Departamento del Huila, vale la pena dar una mirada a dicha interpretación hermenéutica hecha por la Corte Constitucional sobre el proceso contravencional. En sentencia CC 1090 de 2003, la Corte Constitucional recordó que la finalidad de la normatividad del tránsito encuentra su núcleo esencial en propender por la seguridad vial, en el entendido en el que se define que *la promoción de la seguridad de las personas y la seguridad vial en su conjunto, como principio rector de los preceptos en materia de tránsito en general*.

No obstante, en la práctica parece ser que el Organismo de Tránsito ha empleado todo su esfuerzo en la sanción, más que en la promoción de la prevención. Al respecto resulta de interés lo traído a colación por la Corte Constitucional en sentencia C- 468 de 2011, en lo referente a la doctrina internacional:

En este contexto, muchos legisladores sin experiencia en el ámbito de la seguridad han sido los inductores de que el modelo formativo en seguridad vial esté básicamente centrado en el cumplimiento de la norma y no en la educación para seguridad. El modelo lógicamente ha mostrado con el tiempo su debilidad, ya que el conocimiento de la norma

no garantiza en absoluto su cumplimiento y la sanción por mucho que aumente no ataja todas las conductas de riesgo.

Aparte hay una seria debilidad en este modelo "legalista" en la que casi nadie ha reparado: existen numerosas conductas de riesgo que no están explícitamente prohibidas por la norma, como llevar mal el reposacabezas, usar el teléfono manos libres o conducir con cuarenta grados de temperatura en el interior del vehículo. Pero no estar prohibido no significa que no puedan ser un grave peligro para la seguridad cuando se maneja un vehículo con motor.

Por eso, en el modelo educativo-formativo es preciso superar de una vez el binomio prohibido igual a peligroso y por ello sancionable; no prohibido igual a no peligroso, modelo usado hasta ahora, que ha fracasado y que además ha creado una grave disonancia social, que va a ser difícil de eliminar”.

De ahí que se demuestre que la imposición indiscriminada de comparendos no necesariamente traduce en el mejoramiento de la seguridad vial ni en la reducción de accidentalidad, pues como se indicó anteriormente, es el ejercicio pedagógico de promoción de la cultura vial el determinante a la hora del cambio de actitud frente al comportamiento vial.

1.2. Problema de investigación

Como pregunta de investigación se plantea estudiar *¿Cómo ha sido el proceso de aplicación del principio del Debido Proceso en los trámites adelantados con ocasión a la Ley 769 de 2002 por el Instituto de Tránsito del Departamento del Huila?*, entendiendo que la Ley 769 de 2002 es el Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual rige en todo el territorio Nacional y regula la

circulación de los actores viales, así como la actuación y procedimientos administrativos de las autoridades de tránsito.

Ahora bien, se especifica que esta investigación tiene por objetivo general, analizar el Debido Proceso en los trámites adelantados por la Ley en mención, teniendo como escenario de estudio el ITTH, para ello se realizó un proceso de revisión documental y análisis doctrinal, jurisprudencial y normativo, en donde de manera puntual se estudiaron los antecedentes y Derecho comparado de la potestad sancionatoria en materia de Tránsito y Transporte. Aunado a ello, el estudio analizó el desarrollo teórico, normativo y jurisprudencial que fundamenta la potestad sancionadora administrativa de los procesos Contravencionales de Tránsito, finalmente esta investigación se planteó como mesa de trabajo, desarrollar una labor de caracterización de los procesos contravencionales tramitados por el organismo en mención.

Como ya fue dicho anteriormente, el escenario de estudio es el ITTH para lo cual se ha tomado un rango de análisis que estudia los casos ocurridos entre los años 2018 al 2019.

Por tal motivo es significativo investigar si el ITTH, aplica en debida forma el procedimiento establecido por el Código Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (CNTTT), garantizando el Debido Proceso que le asiste al posible contraventor de ejercer su Derecho de Defensa y Contradicción.

El presente estudio busca analizar si el procedimiento seguido por el Instituto en mención, es el mismo que está determinado de manera taxativa en la Norma, lo anterior teniendo en cuenta la demanda de quejas y reclamos (generales) ocasionados por los actores viales, y la significativa suma de comparendos impuestos en el departamento del Huila.

Un aspecto importante a tener en cuenta son todas las situaciones generadas en torno al ITTH, el cual es un organismo que a diario atiende a cientos de actores viales, los cuales se acercan a

las instalaciones por múltiples y variados motivos; quizás el más frecuente de ellos tiene que ver con los procesos de sanción a los que son sometidos los usuarios luego de haber recibido la imposición de una orden de comparendo por una autoridad de Tránsito terrestre competente.

Como es bien conocido una orden de comparendo o parte puede tener dos categorías, un comparendo educativo el cual es gratuito o un comparendo sancionatorio, para el cual se debe pagar una multa de orden económico oscilante entre los 4 SMDLV, es decir \$117.040 y los \$42.134.544 pesos en moneda colombiana. Un comparendo puede ser generado por un descuido sencillo, como por ejemplo no llevar cargado el extintor del carro, no contar con un botiquín o botar basura por la ventana mientras se conduce, o, por el contrario, por un acto de extrema irresponsabilidad del actor vial, tal como lo es estar en el Estado 3 de alicoramiento (máximo estado de embriaguez en el cual una persona puede tener; 150 mg de etanol/100ml de sangre).

Sin embargo, también es ineludible traer a colación los resultados de algunas investigaciones las cuales argumentan que con frecuencia los institutos de tránsito y transporte del país, en su afán de hacer efectivos los comparendos impuestos a los infractores 15 de las normas de tránsito omiten, de forma deliberada, la aplicabilidad del Debido Proceso, transgrediendo las garantías fundamentales de los infractores (Sanabria y Bohórquez, 2015).

Pese a ello, también puede ocurrir que se presenten situaciones en las cuales el actor vial considere que está recibiendo una orden de comparendo de manera inapropiada o injusta; en últimas una vez realizada la orden de comparendo, como su nombre lo indica el usuario debe comparecer a las oficinas de ITTH y solicitar audiencia para iniciar el Proceso Contravencional con el fin de dar su versión de cómo ocurrieron los hechos, realizando sus descargos y con ello evitar el pago de la sanción económica, para ello el usuario debe acudir en las fechas y horarios citados, donde será atendido por un funcionario quién escuchará su versión de los hechos,

desarrollando un proceso de audiencia en el que también participa la autoridad que impuso el comparendo.

1.3 Justificación

Ahora bien, el presente estudio académico es importante porque en el departamento del Huila, se registran pocas investigaciones académicas abordando los Procesos Contravencionales de Tránsito en nuestro departamento, además la legislación y los desarrollos investigativos a nivel nacional son nimios; pese a que en el departamento del Huila existen cinco organismos de Tránsito (de Rivera, Garzón, Pitalito, la Plata y Neiva) que día a día tramitan estos procesos donde articulan el uso del Código de Tránsito Terrestre.

Unísonamente la presente investigación es significativa, ya que con la misma se da claridad a tópicos de interés configurados alrededor del eje investigativo, entre ellos, las infracciones de tránsito, su tratamiento administrativo y su posterior resultado. Sumado a esto se encontró información que permite al lector adquirir conocimientos normativos para su adecuado comportamiento en las vías.

De igual forma el estudio es trascendental porque visibiliza un escenario (ITTH) y una problemática la cual no ha sido mínimamente abordada por la investigación académica departamental, es claro que la geografía huilense tiene un desarrollo incipiente en sus procesos investigativos, en comparación con otros departamentos del país; sin embargo, el presente estudio permite resignificar y apoyar la labor académica, investigativa de corte jurisprudencial en el sur colombiano.

Es imperativo agregar que este estudio es significativo debido a que transversaliza un Proceso Administrativo Sancionatorio, desarrollado por una de las oficinas más importantes del

Departamento, de la cual es fundamental agregar que existe un sin sabor colectivo debido a las recurrentes quejas públicas y reclamos de los usuarios; las instalaciones del ITTH a diario presentan un estado de congestión y confinamiento poblacional, el cual dificulta llevar a cabo un adecuado proceso, a esta situación se le agrega el hecho de que son muchos los *tramitadores particulares* o personas ajenas al ITTH que se ofrecen a cambio de un monto de dinero para *ayudar y asesorar* a los usuarios que se presentan para dar tratamiento a su comparendo, quienes con frecuencia terminan multados por el Estado y además estafados en su buena fe por estos tramitadores, los cuales generalmente ni siquiera conocen los términos del Debido Proceso del Proceso Contravencional de Tránsito, los que en muchos casos son considerados por los actores viales como procesos llenos de trámites y decisiones ineficaces para regular el servicio de tránsito (Cárdenas, 2006).

Ahora bien, es imperativo acotar que el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002, señala las etapas del proceso contravencional por infracciones de tránsito, estipulando el procedimiento que se debe seguir a la hora de imponer sanciones al contraventor como infractor, en ocasiones sin comparecer a una audiencia, desconocer que lo están juzgando o impidiendo su Derecho a la defensa, desde la ciudad donde reside. El Debido Proceso es un Derecho Fundamental; pero en el proceso contravencional llevado a cabo en Organismos de Tránsito, es calificado frecuentemente como abusivo, atropellante, sin garantías, y además ubica al infractor en desventaja frente a la Administración. La imposición de un comparendo a un ciudadano debe fomentar un efecto de conciencia en su ejercicio diario de conductor y ejercer su rol de manera adecuada, responsable y respetuosa (Zamudio, 2017).

Por tanto, desde el ámbito académico, se busca generar y concienciar a la ciudadanía acerca de los Deberes y Derechos que le asisten en el Proceso Contravencional; y a su vez revisar si el ITTH aplica la Ley 769 de 2002 o si existen diferencias en el procedimiento consagrado en dichos Procesos Contravencionales.

El estudio es pertinente porque realiza una labor esclarecedora y pedagógica brindando información valiosa y oportuna sobre el Debido Proceso y las situaciones que se despliegan alrededor de éste, realizando un análisis organizado, serio y completo, el cual sirve de referente doctrinal, normativo y jurisprudencial brindando sustento para continuar elaborando futuras investigaciones sobre este tópico de interés.

En consonancia con todo lo anterior, es necesario y oportuno desde el punto de vista social, doctrinal y académico, abordar el tema de tránsito y transporte, como quiera que es una actividad del día a día de los ciudadanos y que ha sido investigado de manera austera en el Departamento, más tratándose de temas tan álgidos como lo son el desarrollo del Procedimiento Contravencional, del que los ciudadanos adolecen de claridad y conocimiento para su defensa.

Desde el nivel regional, es válido investigar si los procesos contravencionales se están llevando en debida forma en el contexto huilense o si por el contrario el ITTH a su arbitrio aplica la norma, queriendo decir esto que, no existe unidad de materia procedimental. La investigación es beneficiosa para los funcionarios y servidores públicos del ramo, como quiera que da pautas para identificar y reformular los trámites de los Procesos Contravencionales de Tránsito.

El propósito de esta investigación es mitigar en gran medida un problema social, que configura un componente netamente jurídico, toda vez que la problemática de las infracciones de tránsito nace de la falta del debido cuidado de los ciudadanos en la vía, y como consecuencia de ello, activa el aparato estatal, por medio de las autoridades competentes las cuales son las encargadas de imponer los comparendos, generando con esto el desarrollo de los Procesos Contravencionales que son materia de investigación.

Finalmente, la viabilidad de esta investigación está configurada en el acceso a las actas, carpetas y registros del ITTH, pertenecientes al proceso de revisión documental, sumado a ello se contó con el acompañamiento profesional y la asesoría para orientar la investigación, además de los recursos económicos, tecnológicos y académicos profesionales necesarios para elaborar los análisis y concluir el proceso investigativo llevándolo a feliz término.

1.4 Metodología de investigación

El dispositivo metodológico usado para efectuar esta investigación corresponde a un estudio de tipo cualitativo - descriptivo de corte hermenéutico (interpretativo), es decir el proceso de estudio buscará las fuentes adecuadas, que en este caso corresponde a los registros y carpetas de expedientes pertenecientes a los años seleccionados como muestra de análisis, sumado a ello desarrollará un proceso de entrevista abierta semiestructurada a las autoridades responsables de brindar atención y orientar los procesos Contravencionales de Tránsito, buscando triangular la información objetiva, en este orden de ideas se efectuó el ejercicio de comparación entre el proceso taxativo instituido por la Ley 769 de 2002 y el proceso generado por el organismo de control (ITTH).

De acuerdo con Cook (1979) *los cualitativos dan como resultado información o descripciones de situaciones, eventos, gentes, acciones recíprocas y comportamientos observados, citas directas de la gente y extractos o pasajes enteros de documentos, correspondencia, registros y estudios de casos prácticos (p.1606)*. Es decir, que con este tipo de investigación se puede explicar o reseñar lo encontrado una vez se efectúe la investigación.

Por su parte, este tipo de investigación de tipo cualitativo dista de la investigación cuantitativa como quiera que no se expresa en cantidades específicas y contables, sino en hallazgos narrativos que permiten contar lo encontrando, caracterizando e identificando el fenómeno objeto de estudio.

Para Reinhardt y Cook (1986), citados por Cadena (2017) indicaron que la investigación cualitativa ofrece la oportunidad de centrarse en hallar respuestas a preguntas que se centran en la experiencia social, en tanto que la investigación cuantitativa se caracteriza por una concepción global asentada en el positivismo lógico con una particularidad está orientada a los resultados objetivos. (p.1607). De tal manera que, como lo que aquí se quiere indagar está directamente relacionado con las ciencias sociales, pues, lo más acertado es acudir a la descripción cualitativa del estudio en desarrollo.

Es importante reconocer que este dispositivo metodológico empleado permite identificar una gran variedad de factores proyectados en el proceso Contravencional de Tránsito, posibilitando abordar la realidad social y administrativa en la que se encuentra el organismo ya mencionado. Aunado a lo anterior, este tipo de investigación permite configurar la narrativa de acuerdo con lo hallado al momento de realizar la aplicación de los instrumentos investigativos.

2. APROXIMACIONES AL DEBIDO PROCESO

En el presente capítulo se da tratamiento al origen histórico del Debido Proceso, de igual manera se estudia su definición etimológica y se analizan aquellos Derechos que le dan fundamento jurídico, además se tiene en cuenta sentencias de la Corte Constitucional relevantes que definen el Debido Proceso buscando dar al lector más claridad de su aplicación, así mismo la Corte Interamericana de Derechos Humanos juega un papel apremiante pues en uno de sus artículos precisa los lineamientos a seguir para dar garantías en su aplicabilidad, seguidamente sobre su contenido y características se estudian desde la Constitución Política de Colombia.

2.1 Origen del Debido Proceso

El origen del Debido Proceso se encuentra en la Edad Media, en la época del feudalismo, en medio de los absolutismos propios del modelo de poder oscurantista, esta época gobernada por la iglesia católica, de una manera poco convencional buscaba administrar la justicia y la divinidad, es así como la raíz más primigenia del Derecho al Debido Proceso surge hacia el siglo IX (año 800 dic.) bajo el reinado del emperador Conrado II de Alemania (Nunes, 1998. p,42).

En esta época fue promulgado el edicto número 46 del emperador en cuestión acto jurídico calendado casi dos siglos después, con el cual se buscaba brindar algunas garantías a los feudos es decir a los reyes de las tierras, estas garantías eran similares a las que hoy se abordan en las Constituciones Políticas de los Estados de Derecho, para esta época el principio del Debido Proceso era administrado por el Rey quien según se decía obraba *bajo el nombre de la santa e indivisible Trinidad, por la gracia de Dios y el Rey de los Romanos*, básicamente lo que se

buscaba a través de estos Derechos del Debido Proceso era que los señores feudales no perdieran sus tierras (Boutruche, 1995).

Posteriormente doscientos años después se desarrolló la gran Carta de los Libertadores Ingleses o Carta Magna, la que según muchos autores es el punto de inicio para el desarrollo del Debido Proceso (Moreno, 2000).

Dentro de este devenir histórico se desarrolló el Debido Proceso, en donde surgieron unos fenómenos de administración de poder conocidos como *la cordalia* o *juicios de Dios*, siendo estas instituciones jurídicas operantes hasta el final de la Edad Media, en las cuales bajo el deseo de administrar el Debido Proceso realizando estos rituales (atípicos) que según se decía, estaban inspirados y aprobados por Dios, se presumía la inocencia o culpabilidad del acusado haciendo uso de medios probatorios mágicos e irracionales a través de los cuales se propinaba un gran número de torturas, flagelos e incluso asesinatos, contra quienes buscaban quebrantar las normas jurídicas (Moreno, 2000).

Las sanciones para quienes no cumplían la Ley consistían en sujetar hierros candentes, introducir las manos en una hoguera, permanecer un largo tiempo bajo el agua, o ser amenazado con un arma, si el acusado resistía era porque según ello Dios lo consideraba inocente y no debía recibir castigo alguno (Tomás y Valiente, 2000).

Sin embargo, un gran número de estudios sobre el tema, consideran que el origen del Debido Proceso no se encuentra en estos episodios de la historia medieval, sino en el Derecho anglosajón, teniendo en cuenta el desarrollo del Principio *due process of law*: El antecedente histórico más significativo se remonta al siglo XIII, cuando los barones normandos presionaron

al Rey Juan Sin Tierra a la constitución de un escrito conocido con el nombre de la Carta Magna durante el año 1215, que en su capítulo XXXIX, disponía sobre la prohibición de arrestar, detener, desposeer de la propiedad o de molestar a ningún hombre libre, salvo *en virtud de enjuiciamiento legal de sus pares y por la ley de la tierra*. Se exigía igualmente un *fair trial*, es decir, un *Juicio Limpio*. A partir de entonces, y hasta la fecha, en la tradición correspondiente al *common law* se ha presentado un desarrollo jurisprudencial y doctrinal prolijo; tradición en la que deben tenerse en cuenta países que recibieron el influjo del Derecho inglés como es el caso de Estados Unidos de América (Esparza, 1995).

En esta misma Carta Magna, se establece que el Debido Proceso se instituye como garantía para el individuo y con el fin de salvaguardar su libertad incluso antes de iniciar un Proceso Judicial, es así que en caso de retención por parte del Estado se debe hacer a la luz de una Orden Judicial o Sentencia lo cual quedó instituido a partir del Artículo 39, según el cual:

Artículo 39. Ningún hombre libre podrá ser detenido o encarcelado o privado de sus derechos o de sus bienes, ni puesto fuera de la Ley ni desterrado o privado de su rango de cualquier otra forma, ni usaremos de la fuerza contra él, ni enviaremos a otros que lo hagan, sino en virtud de sentencia judicial de sus pares y con arreglo a la Ley del reino. (Carta Magna, 1215. Art. 39).

Para la Corte Suprema de Norteamérica *el due process of law*, indica que su gran importancia no basta con solo la de proferir los actos administrativos de conformidad con lo consagrado en la Constitución, es decir siguiendo los lineamientos procesales, ya que la norma

es la interpretación de un artículo, siendo así que un artículo de la Constitución puede tener varias maneras de ser interpretadas.

La incorporación del *due process of law* al Constitucionalismo Latinoamericano ha implicado la variación de su contenido. En Latinoamérica, el Debido Proceso adjetivo alude al cumplimiento de ciertas formalidades de trámite y procedimiento que deben observarse para la emisión de una Sentencia; mientras que el Debido Proceso sustantivo garantiza que las sentencias sean razonables (Sagués, 1993).

Es importante no perder de vista la evolución de esta institución, después de su consagración original en la Carta Magna, hasta su posterior incorporación en las constituciones de los Estados contemporáneos y más recientemente, su presencia en ciertos instrumentos internacionales para la protección de los derechos humanos (Hoyos, 1998.).

2.2 Definición del Debido Proceso

Cuando se habla de Debido Proceso, ineludiblemente se hace indispensable traer a colación su raíz etimológica, la primera palabra: *Debido*, proviene de un vocablo en latín emanado del verbo *Debere* que significa tener algo de otro; por su parte la palabra *Proceso* se deriva del término en latín *Procesus* que significa Desarrollo o marcha (Esparza, 1995.).

Se le llama Debido Proceso a un principio general del Derecho, el cual establece que el Estado está en la obligación de respetar la totalidad de los Derechos que la Ley le ha reconocido a un individuo. El Debido Proceso es un Principio Legal, razón por la cual el Estado está en la obligación inexorable de respetarlo, así mismo también es un Principio Jurídico-Procesal, por lo

que de acuerdo a ello todos los individuos poseen Derecho a determinadas garantías mínimas, las cuales buscan favorecer la equidad y la justicia dentro del proceso; por ese motivo, el Derecho al Debido Proceso le brinda la oportunidad a las personas de ser escuchadas, validando sus pretensiones legítimas frente a una autoridad Judicial y Administrativa (Montero, 2018).

Algunas investigaciones definen el Debido Proceso como un Derecho Fundamental *complejo e instrumental* el cual configura una gran variedad de garantías para las personas y hoy por hoy identificado como la mayor expresión del Derecho Procesal en definitiva es una institución articulada a la Constitución con lo cual se posibilita *la adhesión de unos sujetos que buscan una tutela clara de sus Derechos* (Hoyos, 1998).

Otros estudios lo definen como un Derecho Fundamental que se ha integrado frecuentemente a las secciones dogmáticas de las Constituciones, siendo reconocido como un Derecho de primera generación haciendo parte de un grupo de Derechos identificados como Derechos Individuales, Civiles y Políticos, considerados Fundamentales por excelencia (Leible, 1999).

Al respecto de estos Derechos también es menester agregar que ellos son favorecidos por mecanismos de efectividad y protección muy específicos, para el caso de Colombia se halla el recurso de amparo o la acción de Tutela (Hoyos, 1998).

El Debido Proceso por considerarse como un Derecho Fundamental, también es identificado como un Derecho del Ser Humano insertado en la norma positiva constitucional, es decir el Debido Proceso es una especie de Derecho Humano, por tal motivo es reconocido por diferentes

Estados alrededor del mundo dentro de sus cartas o constituciones políticas validando el Derecho a las personas a ser tratadas de una manera digna y justa (Chinchilla, 1999).

Sumado a ello el Debido Proceso es reconocido dentro del contexto de los tratados y convenios en materia de Derecho Internacional de los Derechos Humanos, y de Derecho Internacional Humanitario, igualmente ha sido integrado a las Constituciones a través del bloque de constitucionalidad. También es importante decir que en casi todos los Estados este proceso es delimitado de la misma manera mediante las normas positivas internacionales y de la jurisprudencia generada por los órganos supranacionales; para el caso de Colombia este Derecho tiene conexión con el Artículo 93 y 214 de la Carta Política siendo considerado de sumo valor. Muchos Estados alrededor del mundo siendo considerados Estados Sociales de Derecho, no hablan de manera específica del Debido Proceso dentro de sus Cartas Magnas; sin embargo, estas constituciones no son consideradas como textos herméticos, siendo textos que pueden remitir a otras normas con un valor constitucional semejante, validando de esta forma el Derecho al Debido Proceso (Agudelo, 2004).

Algunas investigaciones consideran que la definición del Debido Proceso es difícil de presentar, todo ello debido a lo complejo y problemático que es delimitar las garantías y los principios que lo integran, motivo por el cual en algunos casos se han asociado con la vaguedad y la equivocidad a pesar de que sea un Derecho reconocido mundialmente en la mayoría de las Constituciones modernas. El tribunal de Nuremberg 120 de 1940 exalta como el mejor ejemplo en el que una instancia internacional apelando a la humanidad, insiste en la obligatoriedad de

vincular o de articular unos sujetos a un proceso, que se entiende como justo manifestando la existencia de un trámite digno a las personas (Agudelo, 2004).

En la geografía occidental se ha identificado que el Debido Proceso es el fundamento más importante del Derecho procesal siendo aplicable a todos los procesos jurisdiccionales y a otros procedimientos por conexión extensiva como los Administrativos. El Debido Proceso internacionalmente es apreciado como: *una fuente emanadora de normas principales que son claros derroteros para procesar un Derecho justo*, en la que su dimensión institucional es expresada a través de la exigencia de unos básicos mínimos procedimentales que aseguran escenarios normativos más participativos, democráticos y dignos. Además, a través de él se busca evadir contradicciones, prejuicios, errores y omisiones en las partes involucradas, por lo que no se permite en ninguna circunstancia una exigencia irrazonable, en últimas se tiene un gran instrumento tutelar de participación brindando protección jurídica a las personas y buscando abolir la supremacía del más fuerte sobre el más débil, generando situaciones de igualdad, convivencia pacífica, justicia y reconocimiento de la otredad (Brieskorn, 1993).

También es importante agregar que el Debido Proceso está subordinado a las Normatividades y leyes de cada país, de igual forma se especifica que cuando el gobierno a través de estas autoridades perjudica o causa daño a una persona por no desarrollar el adecuado uso de la Ley, se incurre en una violación del Debido Proceso incumpliendo como es obvio los mandatos de la Ley (Montero, 2008).

Este Principio Legal ha sido interpretado como un sinónimo de *Límite a las Leyes y a los Procedimientos Legales*, por lo que se busca que los jueces definan los principios fundamentales de la libertad, justicia e imparcialidad, lo que ha generado controversias, de igual manera se aclara que este principio ha sido relacionado frecuentemente al contexto de Justicia de Procedimiento y Justicia Natural. En algunos referentes bibliográficos se especifica que el Debido Proceso nunca debe ser parcial con las personas y tampoco abusar físicamente de ellas, además como ya se dijo anteriormente, el término Debido Proceso tiene relación con la expresión en inglés *Due Process of Law* (Esparza, 1995).

En los países americanos el Derecho al Debido Proceso garantiza Derechos y obligaciones de orden fiscal, laboral y civil, entre otros, lo cual quedó consagrado en la Convención Americana sobre Derechos Humanos en sus Artículos 7, 9 y 25, en el Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos en los Artículos 2, 3 y 14, así como en la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre en su Artículo 18 y finalmente en la Declaración Universal de los Derechos Humanos en los Artículos 8, 9, 10 y 11 (Pérez y Merino, 2017).

En un Estado Social de Derecho es indispensable que toda Decisión o Sentencia proferida por un juez o autoridad administrativa se estructure en un proceso previo, legal y adecuadamente tramitado que permita garantizar en igualdad las prerrogativas de todas las partes que participan en dicho proceso. El Debido Proceso busca el respeto por los Derechos de una persona, siendo así como dentro de un proceso Judicial o Administrativo esta puede ser sancionada o absuelta. En cada parte de un proceso desarrollado debe existir concordancia con lo que estipula la Norma y de no ser así se llegaría a una sanción injusta o contraria a la Ley (Esparza, 1995).

Dentro de los requisitos ineludibles para efectuar un Debido Proceso, es indispensable la presencia de un defensor letrado, un juez imparcial y el Derecho de las partes a expresarse en lengua materna y de no ser así el recurso de un intérprete si llegare a ser necesario (Pérez y Merino, 2017).

Otros autores han definido El Debido Proceso como una prerrogativa constitucional, que tienen todos los seres humanos, que le permite participar en los procedimientos establecidos en las normas jurídicas, y poder acudir a su juez natural o a una autoridad administrativa, en condiciones de igualdad y respeto entre las partes, aunado a ello dicha garantía constitucional brinda la seguridad jurídica al ciudadano de poder ejercer su Derecho a la defensa, siendo oído y haciendo valer sus pretensiones con la finalidad de obtener un resultado equitativo y justo. En ese sentido, las garantías del Debido Proceso buscan la obtención de decisiones verdaderamente justas y adecuadas al Derecho material (Santofimio, 2003).

Así las cosas, el Debido Proceso se define como la regulación jurídica que, de manera previa, limita los poderes del Estado y establece las garantías de protección a los Derechos de las personas, de modo que ninguna actuación de la autoridad jurisdiccional dependa de su propio arbitrio, sino que se encuentra sujeta al procedimiento señalado en la Ley (Cortez, 2012).

2.3 Derechos que fundamentan el Debido Proceso.

Se puede indicar que el Debido Proceso está configurado por unos Derechos que son transversales y de obligatorio cumplimiento en el desarrollo de los procesos Judiciales y

Administrativos, y al no aplicarlos se transgrede la esencia misma de este principio, a continuación, se puntualizan cada uno de ellos:

a) *El Derecho a la jurisdicción*, está dado en el ordenamiento jurídico para promover el acceso a la administración de justicia, hace referencia a la tutela judicial efectiva que le corresponde a todos los ciudadanos que requieren del Estado. Este Derecho adquiere gran importancia a la hora de la toma de decisiones por parte del operador judicial y administrativo como quiera que sus fallos además de ser pronto deben ser motivados (Corte Constitucional, Sala Cuarta de Revisión, T - 051, 2016).

b) *El Derecho a la defensa y contradicción*, ocupa todo el desarrollo del proceso toda vez que, desde que inicia la actuación administrativa o judicial el Estado debe garantizar que el ciudadano que se encuentra inmerso en un litigio tenga un defensor y pueda solicitar y aportar pruebas para el esclarecimiento de los hechos (Corte Constitucional, Sala Cuarta de Revisión, T - 051, 2016).

c) *El Derecho al Juez natural*: es la obligación que tiene el Estado de proporcionar en el proceso judicial o administrativo a un Juez competente, imparcial e independiente y que está predeterminado por la Ley, es decir, es el que está en la capacidad de orientar o guiar el Proceso o litigio (Corte Constitucional, Sala Cuarta de Revisión, T - 051, 2016).

d) *El Derecho a un Proceso Público*: Comprende la garantía que tienen las partes de que la actuación Judicial o Administrativa se desarrolle en un término razonable y sin dilaciones indebidas o que incurra en retrasos injustificadamente (Corte Constitucional, Sala Cuarta de Revisión, T - 051, 2016).

e) *El Derecho a la independencia del Juez*: es efectiva cuando los jueces u operadores administrativos toman decisiones basados única y exclusivamente en la Ley, sin dejarse permear de situaciones externas al proceso que puedan afectar esa independencia y a su vez la toma de decisiones que deben ser movidas por el Derecho (CCons, T - 051/2016 M. Gabriel).

De igual manera, la Corte Constitucional al pronunciarse respecto al Debido Proceso lo define así: conjunto complejo de condiciones que le impone la Ley a la administración, tangibilizado en el cumplimiento de una sucesión de actos por parte de la autoridad administrativa, que resguarda un vínculo directo o indirecto, cuyo propósito está determinado de manera constitucional y legal. Así las cosas, la mencionada garantía busca:

- a) establecer el funcionamiento organizado de la administración.
- b) la validez de sus propias actuaciones.
- c) resguardar el derecho a la seguridad jurídica y a la defensa de los administrados (CCons, T - 010/ 2017 R. Alberto).

2.4 El Debido Proceso Según la CIDH

De la misma forma, la Corte Interamericana de Derechos Humanos, ha señalado:

(...) El Artículo 8 de la Convención que se refiere a las garantías judiciales establece los lineamientos del llamado Debido Proceso Legal, que consiste inter alia en el Derecho de toda persona a ser oída con las debidas garantías y dentro de un plazo razonable por un juez o tribunal competente, independiente e imparcial, establecido con anterioridad por la Ley, en la sustanciación de cualquier acusación penal formulada en su contra. (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2008).

Por lo anterior mencionado, es posible indicar que la garantía al Debido Proceso tiene como finalidad ratificar la aplicación de las leyes y su legalidad dentro del marco de la Dignidad Humana, en el desarrollo de los procesos que activan el aparato judicial, entendiendo este proceso cómo: *aquella actividad compleja, progresiva y metódica, que se realiza de acuerdo con reglas preestablecidas cuyo resultado será el dictado de la norma individual de conducta (Sentencia), con la finalidad de declarar el derecho material aplicable al caso concreto* (Arazi, 1995, p. 111).

En ese sentido, el Debido Proceso se define como la manifestación del Estado cuyo fin es la protección del ciudadano frente a las actuaciones administrativas, que propenden por el respeto al desarrollo de cada proceso o juicio. Así las cosas, la Corte Constitucional en sendas providencias ha señalado que:

(...) el Derecho al Debido Proceso como el conjunto de garantías previstas en el ordenamiento jurídico, a través de las cuales se busca la protección del individuo incurso en una actuación judicial o administrativa, para que durante su trámite se

respeten sus derechos y se logre la aplicación correcta de la justicia (CCons, D – 9945/2014. G, Mauricio).

2.5 El Debido Proceso según la Corte Constitucional

En la Constitución Política Colombiana, el derecho al Debido Proceso se encuentra consagrado en el Título II Capítulo 1, Artículo 29, en el que se indica:

Artículo 29. El Debido Proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas. Nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio.

En materia penal, se aplica el principio de favorabilidad, entendiendo que la ley permisiva o favorable, aun cuando sea posterior, se aplicará de preferencia a la restrictiva o desfavorable.

Toda persona se tiene por inocente hasta que no se haya declarado judicialmente lo contrario. La persona que sea sindicada tiene el Derecho a la defensa integral y a la asistencia de un abogado escogido por él, o de oficio, durante la investigación y el juzgamiento; a un Debido Proceso público sin retrasos injustificados; a presentar pruebas y a controvertir las que se generen en su contra; a impugnar la sentencia condenatoria, y a no ser juzgado dos veces por la misma acción.

Es nula, de pleno derecho, la prueba obtenida con violación del debido proceso.

Así las cosas, dicha prerrogativa constitucional es el pilar fundamental de todo proceso que se surta en la administración pública; es un Derecho orientador que busca equilibrar y asegurar a las personas que acuden a la administración de justicia, para que las garantías consagradas en la Constitución se materialicen de forma tal que les permitan participar de manera activa y concreta frente a los Derechos que les corresponde.

La Constitución Política de Colombia de 1991 marca, sin duda alguna, el punto máximo de judicialización del procedimiento administrativo en Latinoamérica, ya que el Parágrafo. 1° del Artículo 29 de la Constitución es muy claro al disponer que el Debido Proceso se aplicará *a toda clase de actuaciones Judiciales y Administrativas*.

La Corte Constitucional ha definido a través de Sentencia de Tutela lo que entiende por campo de aplicación del Debido Proceso en actuaciones administrativas, en los siguientes términos:

(...)En este sentido entiende la Corte que el Debido Proceso que emana de la Constitución para las actuaciones administrativas de esta especie, dentro de los presupuestos de la organización jurisdiccional del control contencioso administrativo de aquellos actos, es el que tiene relación con la existencia y atribución de la competencia en cabeza de la autoridad pública, con la determinación de si su actuación obedece a intereses generales o a fines constitucionales y públicos, o si aquella manifestación de voluntad es arbitraria, irracional u ofensiva de los derechos constitucionales, o si no es una grosera emanación del querer abusivo de la autoridad, en contra de los derechos constitucionales fundamentales de la persona (CCons T 490/1992. C. Eduardo).

En otro precedente de la Corte Constitucional se considera que las sanciones administrativas impuestas de plano son contrarias al Debido Proceso (Hoyos, 1998) y en esa medida *están proscritas del ordenamiento constitucional* (Corte Constitucional, Sala Cuarta de Revisión, T - 490 - 2013).

En distintos pronunciamientos, la Corte Constitucional, desarrolla el Principio al Debido Proceso, el cual deviene de la Constitución Política, definiéndolo como aquellos trámites que se atribuye en cabeza de las autoridades públicas quienes determinan la forma de su aplicación; sin embargo, la efectividad de este principio por mandato legal debe ser de conformidad a lo preceptuado en la Norma (CConsT - 13/1992 M. Fabio).

En otro precedente pertinente a este proceso de estudio, la Corte Constitucional considera que las sanciones administrativas impuestas de plano, son contrarias al Debido Proceso y en esa medida *están proscritas del ordenamiento constitucional* (CCons, T-490/1992 C. Eduardo).

Por otra parte, la Corte Constitucional respecto al tema en comento, ha señalado en sendas jurisprudencias, que el Principio al Debido Proceso, se entiende como un conjunto de garantías previstas en el ordenamiento jurídico, por medio de las cuales se protegen los Derechos a las partes de un proceso, para obtener como resultado la justicia (CCons, T - 051/2016 M. Gabriel).

2.6 El Debido Proceso en los Procedimientos Administrativos

Es de suma importancia señalar que el Debido Proceso por ser un Derecho Fundamental, debe ser respetado por las autoridades administrativas, sin pasar por alto las garantías que son intrínsecas de este Derecho, que no se pueden dejar de observar a la hora de materializarlo, La

Corte Interamericana de Derechos Humanos ha indicado que todas las autoridades administrativas que ejerzan funciones de carácter material, deben tomar decisiones que se ciñan a las garantías del Debido Proceso Legal:

(. . .) cuando la Convención se refiere al derecho de toda persona a ser oída por un juez o Tribunal competente para la determinación de sus derechos, esta expresión se refiere a cualquier autoridad pública, sea administrativa, legislativa o judicial, que a través de sus resoluciones determine Derechos y obligaciones de las personas. Por la razón mencionada, esta Corte considera que cualquier órgano del Estado que ejerza funciones de carácter materialmente jurisdiccional, tiene la obligación de adoptar resoluciones apegadas a las garantías del Debido Proceso Legal en los términos del Artículo 8° de la Convención Americana (Corte Interamericana de Derechos, 2001, p. 1).

2.7 El Debido Proceso Administrativo - Contenido y características jurídicas

El inciso primero del Artículo 29, de la Carta Magna, puntualmente dispone que: *el debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas.*

Desde hace doscientos años en el País, el Debido Proceso estuvo circunscrito de forma exclusiva a las actuaciones judiciales, dejando a las personas sin un mecanismo de protección respecto a las actuaciones administrativas. Sin embargo, lo único que preveía el sistema era la eventualidad de la acción disciplinaria la cual no era muy eficaz. En este sentido, asuntos tan sensibles como el trámite de solicitudes, permisos, autorizaciones y cuestiones similares ante la administración (como los procedimientos de reclutamiento, la obtención de licencias, las

actuaciones de policía, etc.); las actuaciones del Derecho Administrativo sancionatorio (como los procedimientos disciplinarios, las responsabilidades fiscales o aduaneras, las sanciones de policía); las gestiones y trámites ante las empresas prestadoras de servicios públicos; las relaciones de poder y de administración en la relación educativa en colegios y universidades, empezaron a ser objeto, de protección constitucional, con lo cual, la nómina de garantías previstas tan solo para los trámites judiciales, fue redirigida a las actuaciones en el sector público y a parte de las actuaciones del sector privado (Quinche, 2009).

Por lo antes mencionado se infiere que el Debido Proceso administrativo, es un Derecho subjetivo, toda vez que le corresponde al interesado reclamar a la administración que su Derecho se materialice, asegurando las garantías constitucionales. Este Derecho sólo se puede ejercer dentro del trámite de una actuación administrativa solicitando que se protejan los Derechos constitucionales de publicidad, contradicción e impugnación cuando la decisión así lo amerite (Quinche, 2009).

De igual manera el autor en cuestión establece unas características al Principio del Debido Proceso Administrativo, las cuales para claridad del lector son sintetizadas y enumeradas por el equipo de investigación de la siguiente manera (Quinche, 2009).

- a. *Es un Derecho que tiene rango constitucional*, pues se desarrolla en el Artículo 29 de la Constitución Política de Colombia como una garantía que es transversal en todos los procesos administrativos, y tiene relación directa con aspectos generales del Debido Proceso.

- b. *El Debido Proceso Administrativo es un sistema de múltiples garantías cuya finalidad es la protección de los ciudadanos cuando acuden a la administración para ejercer sus Derechos, con el fin de obtener decisiones administrativas enmarcadas en procesos justos.*
- c. *El Debido Proceso Administrativo está dado para regular las actuaciones tanto de los operadores administrativos como de los ciudadanos, es por esta razón que es importante que las decisiones se ciñan bajo las normas aplicables a cada caso concreto y que además cumplan con estándares mínimos de conocimiento del Derecho por parte de quien toma la decisión.*
- d. *El Debido Proceso Administrativo tiene relación directa con los Derechos a la igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, con los que se cumplen los fines esenciales del Estado y se garantiza el ejercicio de los Derechos de los ciudadanos, así también el principio de publicidad y celeridad son de suma importancia a la hora de comunicar o notificar las decisiones, como quiera que la adecuada notificación de los actos administrativos es fundamental para el ejercicio del Derecho de las partes.*
- e. *El desarrollo del Proceso Administrativo se enmarca en lo señalado y reglado por el Código Contencioso Administrativo, que es la norma rectora de estos procesos (Quinche, 2009).*

Unísonamente, el Debido Proceso es parte del Derecho Procesal, pero una vez este Derecho comienza a garantizar que las personas ejerzan sus Derechos Fundamentales, pasa hacer parte del Derecho Público, actualmente el Debido Proceso, es un Derecho de orden constitucional y su

aplicación es de carácter inmediata, de tal manera que ninguna autoridad puede imponer sanciones sin que medie el estudio juicioso de las garantías que componen el Debido Proceso, su inobservancia, genera desequilibrio jurídico y perjudica de manera directa al ciudadano.

Otros exponentes del tema definen el Debido Proceso Administrativo como: las autolimitaciones constitucionales y legales que el Estado se impone a sí mismo, para racionalizar dentro de los marcos infranqueables de la dignidad humana, el ejercicio de *ius puniendi*, que se logra con el establecimiento de una serie de garantías mínimas que son el escudo protector del ciudadano frente a la arbitrariedad o a la omnipotencia del Estado (Pavón, 2003).

En otros términos, la autorregulación por parte del Estado de la capacidad que tiene de imponer sanciones es un punto que genera equilibrio entre la sociedad, el Estado y los sujetos procesales que participan en este escenario administrativo procesal.

Por último, es importante traer a colación, una de las reflexiones sobre este eje temático abordada por uno de sus investigadores más asiduos, según el cual:

Siendo el Debido Proceso Legal, un Derecho Constitucional Fundamental, entendiendo que el Estado no se autorregula, sino que se sujeta a dar cumplimiento a la Declaración de los Derechos y Libertades Fundamentales de la Constitución Política imponiendo al Estado la obligación de garantizar y prestar sus servicios a la sociedad (Camargo, 2010).

En este orden de ideas, es importante inferir que la figura del Debido Proceso permite estructurar un sistema de organización idóneo, el cual busca garantizar, considerar y respetar los intereses de todas las partes afectadas, teniendo en cuenta las orientaciones brindadas por el Código

Contenciosos administrativo, los Derechos a la Igualdad, el Debido Proceso y las regulaciones pertinentes para el desarrollo de las actuaciones de los operadores administrativos y de la sociedad civil.

Dentro de los procesos contravencionales de Tránsito y Transporte, se colige que existen distintas formas de ver transgredido el Debido Proceso, por ende el presente análisis está enfocado en desarrollar la Línea Jurisprudencial de la Corte Constitucional de Colombia, respecto a la posición que tiene frente a las formas de vulneración del Debido Proceso; de igual manera es pertinente agregar que dentro de la selección de Sentencias, sólo se hizo escogencia de aquellas que fueran exclusivamente pertinentes al tema objeto de estudio a la presente investigación, las cuales estuvieran además dentro de los términos de tiempo y normas exigidos por el mismo; sumado a ello se precisa que ese proceso de búsqueda rigurosa no se encontraron Sentencias sobre el tópico configuradas dentro de la geografía Huilense, siendo así cómo se optó por desarrollar un barrido jurisprudencial a nivel Nacional.

Para el desarrollo del tema objeto de revisión, es importante precisar algunos conceptos básicos que están encaminados a determinar ¿Qué es el Debido Proceso Administrativo?; según Rincón, (2004) este concepto se entiende como aquel que les impone cargas y obligaciones a todos los poderes del poder público instituidos y a todos los sujetos que puedan asimilarse a una autoridad administrativa o a un servidor público.

Por lo tanto, el Debido Proceso Administrativo es una garantía constitucional convertido en Derecho Fundamental, orientado a dar mayores prerrogativas a las personas que se encuentren vinculadas a una investigación, este Derecho es desarrollado por el Artículo 29 de la

Constitución Política de Colombia, como ya ha sido mencionado. Concepto anterior, que va de la mano con lo expuesto por la Corte Constitucional, pues en uno de sus pronunciamientos, *CCons T. 167/2013 P. Nilson*, define el Debido Proceso Administrativo como (i) un conjunto complejo de condiciones que le impone la Ley a la administración, materializado en el cumplimiento de una secuencia de actos por parte de la autoridad administrativa, (ir) que guarda relación directa o indirecta entre sí, y (iii) cuyo fin está previamente determinado de manera constitucional y legal.

Así el orden de las cosas, el objetivo central de esta Línea Jurisprudencial, se configura en determinar la posición que ha tenido la Corte Constitucional de Colombia a través de sus Sentencias frente a las discusiones que se presentan con el Derecho Fundamental al Debido Proceso Administrativo en los Procesos Contravencionales, buscando de manera intencional aquellos casos específicos que articulan el campo de tránsito y transporte el cual es objeto de estudio.

Con el fin de efectuar el análisis jurisprudencial, se hizo uso de la estrategia planteada por el investigador Diego Eduardo López Medina, definiendo de manera clara el órgano jurisdiccional que se utilizaría para el desarrollo del mismo, las Sentencias que harían parte de la línea, relacionadas directamente con el tópico de interés tal como lo precisa el investigador en mención (López, 2002); para esto se inició un proceso de revisión jurisprudencial que contempló un número de cien (100) Sentencias de las cuales se seleccionaron veinte (20); una vez analizadas y decantadas, el número por motivos de pertinencia y precisión fue reducido a un total de seis (6) Sentencias, todas pertenecientes a la Corte Constitucional de Colombia.

Se identificó como Sentencia Hito, el pronunciamiento hecho por la Corte Constitucional a través de la *CCons, C-980/2010 M. Gabriel*, ya que en varias oportunidades otras Sentencias posteriormente utilizaron aspectos de gran importancia que se habían desarrollado en esta y que sirvieron como fundamento para los fallos subsiguientes. En esta Sentencia se abordó el tema de notificación electrónica, más precisamente en los Proceso Contravencionales de tránsito, señalando que dicha forma de notificación no afectaba de ninguna manera el Debido Proceso, ni el Derecho a la igualdad, toda vez que la finalidad de la notificación es poder garantizar durante todo el trámite del proceso, que los presuntos responsables conozcan y actúen de manera activa durante todas las etapas que se surten dentro de los procesos, siendo así el principio de publicidad uno de los elementos más significativos dentro del proceso, garantizando transparencia y otorgando reconocimiento al ejercicio del poder. Es importante mencionar, que el punto en común que sobresale en casi toda la Línea Jurisprudencial tiene que ver con el principio en mención.

Sea la oportunidad para señalar que la notificación por correo electrónico no puede ser camisa de fuerza para dar por enterados a los sujetos procesales, cuando previamente no se cuenta con autorización del implicado, y además se tiene la certeza absoluta que el administrado haya conocido el acto administrativo, ahí se entiende notificado por correo electrónico el titular de la acción, por lo tanto la sola remisión del correo al interesado no es prueba de notificación, ya que esta no se diseña para hacer el ejercicio propio de remisión, sino que va más allá y es enterar de manera clara al interesado, para de esta forma dar cumplimiento al principio de publicidad y tener pruebas válidas y efectivas en el trámite del procedimiento administrativo, ya que la notificación es poder conocer de primera mano los actos de la administración en los que se

comunican actuaciones dentro de los proceso que se desarrollan, es decir conocer materialmente el acto.

Con el desarrollo de esta Sentencia se aprecia cómo la Corte en aras de ir avanzando jurisprudencialmente conforme a la actualidad y realidad del mundo, acepta que la notificación de un acto que es de carácter personal y que sólo podía ser notificado como su palabra lo dice de manera personal, es decir de forma directa, pudiera ahora ser enviado a su correo electrónico para dar cumplimiento a este tipo de notificación, claro está cumpliendo con todos los requisitos exigidos por la Ley para este fin.

Así mismo, otra de las formas para explicar cómo se vulnera el Debido Proceso, cuando la notificación no se realiza conforme lo ordena la normatividad, en casos vía correo electrónico es cuando únicamente se intenta realizar la notificación por este medio una sola vez, sin lograr su objetivo, como se requiere, por lo tanto; se afecta de manera grave, el Derecho de defensa, contradicción y Debido Proceso, recordando que el Derecho de defensa tiene como fin que el administrado conozca y tenga la posibilidad de hacer parte del procedimiento que lo involucra con el fin de crear su propia defensa y controvertir las pruebas que haya en su contra. Es así como el principio de publicidad va de la mano con la debida notificación, lo cual permite que la persona involucrada en una actuación administrativa conozca las decisiones de la administración para tomar posición frente a la misma. Tal como lo establece la *CCons, T – 051/2016 M. Gabriel*, la cual es reiteradora, pues con relación a la notificación en el Debido Proceso se ha pronunciado de la siguiente forma:

(...) Se advierte que la notificación por correo no puede entenderse surtida con el simple envío de la comunicación, pues se debe constatar que el administrado conozca realmente el contenido del acto en cuestión; ya que no se pretende cumplir con un simple requisito de trámite para continuar la actuación, sino que el administrado conozca las decisiones que lo afectan y pueda defender sus intereses de forma oportuna (*CCons, T – 051/2016 M. Gabriel*)

Lo anterior, permite establecer que la notificación por correo electrónico se entiende surtida cuando la decisión objeto de comunicación ha sido efectivamente recibida por el destinatario y no antes, lo que significa que la persona haya conocido materialmente el acto administrativo, lo cual faculta a la administración para continuar normalmente con el trámite procesal, garantizando así que la persona sea oída durante toda las etapas procesales, tal como lo indica la Corte Constitucional en uno de sus apartes de la Sentencia referida anteriormente:

(...) Las garantías establecidas en virtud del debido proceso administrativo, de acuerdo a la jurisprudencia sentada por este alto Tribunal, son las siguientes: (i) ser oído durante toda la actuación, (ii) a la notificación oportuna y de conformidad con la ley, (iii) a que la actuación se surta sin dilaciones injustificadas, (iv) a que se permita la participación en la actuación desde su inicio hasta su culminación, (v) a que la actuación se adelante por autoridad competente y con el pleno respeto de las formas propias previstas en el ordenamiento jurídico, (vi) a gozar de la presunción de inocencia, (vii) al ejercicio del derecho de defensa y contradicción, (viii) a solicitar, aportar y controvertir pruebas, y (ix) a impugnar las decisiones y a promover la nulidad de aquellas obtenidas con violación del debido proceso (*CCons, T – 051/2016 M. Gabriel*)

Lo anterior, permite deducir la importancia que tiene realizar la notificación en debida forma, porque la misma permite que legalmente se dé continuidad al proceso, que es lo que en realidad busca la administración. En este orden de ideas, vale la pena resaltar que la etapa de notificación específicamente en los procesos contravencionales de tránsito es un requisito *sine qua non* adjuntar en el oficio citatorio de notificación y/o en caso tal al aviso la copia de la prueba de la infracción el cual va como anexo necesario del comparendo, tal como se encuentra regulado en la Ley 1383 de 2010.

2.8 Análisis jurisprudencial del derecho fundamental al Debido Proceso

El derecho fundamental y constitucional al Debido Proceso, es la garantía más importante a la que los ciudadanos y las partes del proceso, pueden acceder para poder contender jurídicamente en igualdad de condiciones, tanto en la jurisdicción o en las actuaciones de carácter administrativo; es decir, que es la facultad que permite que el proceso se desarrolle sin vicio formal alguno, brindando la posibilidad de ejercer vigilancia sobre las acciones procesales de cada una de las partes, logrando la búsqueda de la materialización de la justicia y la seguridad jurídica que deben brindar e irradiar cada uno de los procesos judiciales y administrativos de Colombia, así como la permanencia de la existencia del Estado social de derecho.

Ahora bien, la constitución política de Colombia, en su artículo 29, determina el Debido Proceso, como un derecho de carácter fundamental, refiriendo su aplicación para acciones tanto judiciales como administrativas, lo cual le permite una amplia vigilancia integral de las acciones procesales públicas.

Adicionalmente, posee una importante característica y es la de inmediatez, puesto que su aplicación debe darse en el justo momento procesal, alegada por la parte afectada o en el caso que corresponda por el juez competente, quien es el principal responsable de dar garantía de este importante derecho para el desarrollo del proceso, su inaplicación de manera inmediata puede ocasionar en ciertos casos, la vulneración de un derecho de categoría fundamental, por ende es un derecho de estricto cumplimiento, no obstante enmarcado en la ley sin perder de vista los criterios de la leyes especializadas según la naturaleza, jurisdicción y competencia de los casos que correspondan.

Sobre esa línea, la aplicación del derecho al Debido Proceso, puede variar, dependiendo del área o jurisdicción en donde se vea implicada una vulneración al mismo, puesto que hay norma especial para cada tipo de jurisdicción; sin embargo, en todas deben cumplirse las garantías del Debido Proceso, siendo muy importante resaltar su preponderancia en el derecho penal, puesto que está en juego un bien jurídico tutelado tan trascendente como lo es la libertad.

La corte constitucional, por medio de la CCons, C-034/2014 C. María, ha desarrollado la definición del derecho al Debido Proceso, refiriéndose a este como: *un Derecho Fundamental, comprendido por un plexo de garantías, las cuales deben ser aplicadas a todo procedimiento, por lo que es un principio inherente al Estado de Derecho, dando cumplimiento a la erradicación de la arbitrariedad.* Lo que quiere decir que, el derecho al Debido Proceso está integrado por una serie de garantías procesales, de modo que si una de estas facultades es negada se incurre en la transgresión de este derecho, por esta razón el derecho fundamental al Debido Proceso, debe ir relacionado armónicamente con las garantías constitucionales y los principios

de la función pública del Artículo 209, como lo son: la eficacia, la celeridad, la economía y la imparcialidad en la función pública.

La eficacia, hace referencia a la efectividad de las acciones emprendidas para hacer efectiva la justicia; *la celeridad*, por su parte hace referencia al cumplimiento estricto de los tiempos preestablecidos para cada proceso, según su naturaleza, el cumplimiento ordenado y las secuencias de sus etapas según corresponda; *la economía*, es fundamental, ya que es aquella que promueve el cumplimiento ordenado de los etapas procesales de modo que se optimice el gasto referente a costas procesales y al desgaste del aparato judicial en gestiones innecesarias; *la gratuidad*, que se refiere a que todos los ciudadanos pueden acceder de manera gratuita a la administración de justicia; y finalmente, *la imparcialidad en la gestión pública* la cual tiene relación directa con el núcleo esencial del Debido Proceso, al ser fundamental para el cumplimiento de la justicia y fines legales correspondientes, puesto que se debe impedir cualquier tipo de constreñimiento o presión sobre los servidores públicos, para tomar decisiones, emitir sentencias o autos según la naturaleza de los casos.

Dentro de las mismas pretensiones de búsqueda de análisis del Debido Proceso, también es importante mencionar que se encontró que su construcción articula la integración de varios elementos y derechos, siendo fundamental desarrollar las garantías del derecho al Debido Proceso, debido a que estas deben ser aplicadas sin ninguna dilación para dar cumplimiento a la garantía fundamental de la figura en mención.

En la *CCons, C-431/ 10 G. Mauricio*, se encuentran referenciadas las garantías de forma suscita, las cuales son explicitadas a continuación:

El derecho a la jurisdicción, el cual hace referencia a la posibilidad que tiene el ciudadano para acceder a la administración de justicia, tanto a los jueces como autoridades administrativas, para que éstos como manifestación del Estado le resuelvan una situación jurídica padecida por el contraventor. En ese sentido, dependiendo de la temática natural del problema que se plantea, el ciudadano debe acudir a la institución adecuada y capacitada para resolver el tema a través de actuaciones administrativas, las cuales deben estar motivadas, cumpliendo con los estatutos establecidos por el marco legal; también hace referencia a la posibilidad que tiene la parte interesada de impugnar sentencias para revisión por el ente superior en términos jerárquicos, mediante recursos o peticiones según el caso que corresponda, lo cual conlleva a la revisión de lo actuado por un ente superior y de ser el caso, se puede decretar la nulidad de lo actuado, de manera parcial o total, dependiendo de su naturaleza jurisdiccional.

De igual manera se establece, *el derecho al juez natural*, aunque es similar con el de acceso a la jurisdicción, este se enfoca en que el juez o servidor público que atienda el trámite, controversia o proceso, esté identificado y certificado como tal, además de que posea la capacitación requerida para el cargo, según la constitución, la ley, mediante los respectivos códigos y la naturaleza del caso, territorio y calidad de los sujetos implicados, puesto que la competencia varía según su jurisdicción y calidades ya mencionadas.

Sumado a lo anterior, es importante agregar que en el proceso penal, existe la doble instancia como un derecho fundamental dentro del proceso, que se relaciona directamente con el Derecho al Debido Proceso, puesto que permite impugnar y ejercer también el derecho de contradicción en el proceso penal, dando la oportunidad de brindar la protección al derecho de manera integral,

sin dilación alguna y procurando evitar cualquier vulneración de Derechos Humanos en el ciudadano sobre quien recae el proceso.

Respecto al *derecho a la defensa*, este resulta indispensable, ya que materializando este principio es que se posibilitan las herramientas necesarias para que el ciudadano pueda ejercer su legítima defensa; designando un abogado de confianza si tiene la posibilidad, de lo contrario, el Estado le asignará un defensor público, para dicho ejercicio de defensa, el cual será totalmente gratuito, ya que esta facultad expresa la cobertura del Estado Social de derecho, brindando a todos los ciudadanos la posibilidad de contradecir y ejercer su defensa de manera asesorada, sin ningún tipo de impedimento. Adicionalmente, se especifica la pertinencia de saber a tiempo y de manera completa la información de sus gestiones o cargos según la naturaleza del caso, lo que se relaciona con *el derecho a la publicidad* y la manera correcta de efectuar las respectivas notificaciones teniendo en cuenta la norma especial, siendo fundamental que estas sean efectuadas de manera correcta y en el tiempo justo, puesto que es la notificación la que le permite al acusado, demandado, investigado, entre otros, conocer su estado y ejercer su derecho de contradicción, dando contestación o descargos para ejercer su legítima defensa.

Un ejemplo de la preponderancia de la notificación se puede evidenciar en la decisión de la corte constitucional, mediante *CCons, T- 051/2016 M. Gabriel*, en la cual se presenta el caso de tres personas que alegaban la vulneración del Derecho Fundamental al Debido Proceso, como consecuencia de la indebida notificación del inicio de una actuación administrativa adelantada en su contra por la autoridad de tránsito, que culminó con la imposición de una multa, situación que atenta contra el propio derecho, ya que la esencia del mismo es garantizar que los presuntos contraventores desde el inicio del proceso conozcan las reglas del mismo.

La corte consideró, que la notificación era una condición que se debía haber cumplido para poder llevar a cabo cualquier proceso administrativo, ya que no solamente es informar al presunto responsable, sino cumplir con las condiciones propias de la notificación, es decir que la información que se entrega corresponda con la realidad del caso y que además la persona conozca y entienda la situación y el proceso en ejecución para así poderse defender.

También es de resaltar que dentro del Derecho a la Defensa, existe la posibilidad de presentar y controvertir pruebas al ente correspondiente, ya que es sobre ellas que se deben tomar y orientar las decisiones del accionante, en el derecho público encabezado por el Estado.

De igual forma, en la misma sentencia se hace referencia a otro derecho crucial, consistente en hacer efectivo el derecho a un proceso público, desarrollado en tiempos y etapas razonables lo que implica el cumplimiento de las etapas en los tiempos que correspondan, tal como se puede evidenciar en el caso que hace referencia, a la importancia de la realización de la audiencia de presentación del inculcado, para poder hacer interposición de la multa; dicho caso falló en contra de la entidad de Tránsito de la ciudad de Arjona, Bolívar, y en consecuencia, brindó la posibilidad al accionante de reiterar solicitud de respuesta frente al requerimiento de motivación de no haber efectuado notificación alguna para dicha acción procesal, la cual es fundamental para su defensa, puesto que en ese momento justo, se presentaron y se controvirtieron las pruebas para brindar herramienta al inspector, que en este caso debió tomar la decisión de la interposición de la multa. Así las cosas, la corte constitucional falló el derecho a favor de la petición realizada por el usuario acudiendo a la protección del derecho al debido proceso, a la legítima defensa y contradicción.

Dentro del derecho de un proceso público, también se referencia un caso que denomina que la publicidad corresponde al núcleo esencial del derecho al Debido Proceso. Verbigracia, La *CCons T- 167/ 2013 P. Nilson*, en donde se analizó si las decisiones tomadas por la Alcaldía y el Concejo Municipal de Bolívar, Valle del Cauca, vulneran el Derecho Fundamental al Debido Proceso Administrativo, a la igualdad, al trabajo, de petición y al acceso a documentos públicos, con ocasión de una decisión que se tomó a través de un Acuerdo municipal, al fijar el pago de una prima de antigüedad a algunos docentes del mencionado Municipio, sin que obre copia fiel del mencionado acto administrativo.

Después de analizar el caso concreto la Corte Constitucional, estableció que el Derecho al Debido Proceso Administrativo, pese a no aludir a un caso de tránsito y transporte, impone a las administraciones la obligación de materializar el cumplimiento de los Derechos de los ciudadanos a través de los actos administrativos que se profieren, que la finalidad de dichos actos es de carácter constitucional, guardando estrecha relación con la garantía de asegurar el ordenado funcionamiento de la administración, respetar el Derecho de los administrados y generar seguridad jurídica en todas las actuaciones de los funcionarios públicos que imponen a través de sus decisiones sanciones a los ciudadanos, reiterando su interpretación armónica con los criterios del Artículo 209 de la Constitución Política, que es la columna vertebral de todo proceso administrativo como quiera que señala los criterios a tener en cuenta a la hora de ejercer la función administrativa, es decir a la hora de tomar decisiones de carácter administrativo, dichos criterios hacen referencia a la igualdad, la celeridad, la moralidad, la eficacia, la imparcialidad y la publicidad que debe contener todo acto administrativo en el que se imponga una sanción a un ciudadano.

Así las cosas, se debe garantizar que no existan dilaciones que impidan el normal desarrollo del proceso o gestión que corresponda, según su naturaleza; así mismo se debe efectuar el correcto proceso de notificación, el cual puede poner en riesgo todo lo actuado, sino se hace de manera idónea, impidiendo que el interesado se informe y en consecuencia pueda ejercer el derecho a la defensa, ya que este tipo de garantías se debe interpretar a la luz del conocimiento de que estos son conceptos armónicos que se entrelazan y/o articulan con otros, ya que dependen de la garantía de otros para poder coexistir.

Igualmente se infiere que en las garantías que configuran el principio al Debido Proceso en términos generales, se encuentra el derecho a la independencia del juez, el cual hace referencia a la naturaleza del servidor que ejerce justicia de manera autónoma e independiente, es decir que su ejercicio está separado de la rama ejecutiva y legislativa, en consecuencia le permite tener libertad para tomar decisiones frente a los casos judiciales o administrativos, según sea su naturaleza. Así mismo es importante acotar, que el Derecho a la Independencia del Juez se relaciona y se complementa con el derecho a la imparcialidad del juez, puesto que debe ser la garantía para el juez de poder tomar una decisión y dictar sentencia, sin ningún tipo de prevención, constreñimiento o presiones por fuerzas ilícitas.

Las anteriores, grosso modo son unas de las más importantes garantías que se deben hacer efectivas, para poder dar cumplimiento al derecho fundamental del Debido Proceso; es decir se aplican de manera transversal y general en diferentes tipos de procesos; también se pueden encontrar igualmente, en la *CCons C-034/ 2014 C. María*, otro tipo de garantías que aplican únicamente para el ejercicio de la jurisdicción administrativa, las cuales son:

- a. Los procesos administrativos deben ser adelantados o tramitados por autoridad administrativa competente.
- b. Es necesario que todas las partes involucradas en el proceso de principio a fin puedan participar en el mismo.
- c. El presunto infractor debe ser oído durante toda la actuación.
- d. Que no existan dilaciones injustificadas en los procesos.
- e. Que la notificación sea de forma oportuna y cumpliendo con los requisitos exigidos por la Ley.
- f. Tener la posibilidad de aportar, solicitar y controvertir las pruebas.
- g. Ejercer el derecho de defensa.
- h. el Derecho a impugnar las decisiones que le afecten.

En consecuencia, se evidencia que el derecho al Debido Proceso, configura varias garantías que se le ofrecen a las partes accionadas y que deben respetarse y materializarse para que todo proceda según lo ya establecido en el marco jurídico colombiano de manera armónica y por medio de un tratamiento igualitario de parte del Estado, como garante de este derecho.

Una de las etapas procesales más importantes de los procesos jurisdiccionales o administrativos, es precisamente, la etapa de presentación y análisis de pruebas, ya que es con base en estas que se toman decisiones de fondo y es en esta etapa procesal donde la parte accionada también tiene la posibilidad de contradecirlas, efectuando pleno ejercicio del derecho fundamental de contradicción y legítima defensa; sin embargo, esta aplicación de los derechos de

legítima defensa y contradicción no es absoluta situación evidenciada en la *CCons C-034/ 2014 C. María* que trata del artículo 40 del Nuevo Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo- Ley 1437 de 2001 (en adelante CPACA), según el cual se acusa por no ser procedente recursos contra la actuación del funcionario que decida sobre la solicitud de práctica de pruebas, antes de que se profiera decisión de fondo.

En esta situación correspondió a la Corte Constitucional determinar si la improcedencia de recursos contra el acto que decide sobre la solicitud de pruebas en una actuación administrativa vulnera los Derechos de defensa y contradicción, especialmente en lo relacionado con la presentación y controversia de pruebas. Con respecto a lo anterior, la Corte precisó que el Debido Proceso es un Derecho Fundamental, comprendido por un plexo de garantías, las cuales deben ser aplicadas a todo procedimiento, por lo que es un principio inherente al Estado de Derecho, dando cumplimiento a la erradicación de la arbitrariedad.

Por lo tanto en una de sus conclusiones, para la Corte no se prohíbe el ejercicio de los derechos de aportar pruebas y controvertirlas durante la actuación administrativa, pues este Artículo los relaciona de manera taxativa; sin embargo, lo que en este caso en particular no se permite es la interposición de recursos contra el auto que niega una prueba, tema que se soluciona con el test de razonabilidad y proporcionalidad, significando que la exclusión del recurso es adecuada, pues estos procesos permiten que se soliciten pruebas durante todas las actuaciones hasta antes de proferir el fallo, es decir en caso contrario que se permitiera la interposición de recursos contra cada uno de los autos que niegan las pruebas, conllevando a alargar los tiempos procesales haciendo menos ágil las decisiones de los jueces.

El anterior análisis es suficiente para declarar la exequibilidad del enunciado demandado, así como la vulnerabilidad al Debido Proceso en lo que concierne a la defensa y contradicción, no tiene el alcance que el demandante le otorga, en vista a lo estipulado por el CPACA, sobre la vía administrativa y su posterior control jurisdiccional ante lo contenciosos administrativo.

En otras palabras, la restricción que existe de no interposición de los recursos en un momento procesal específico, no es sinónimo para interpretar la imposibilidad de poder solicitar pruebas, aportar y controvertir las mismas, pues los Artículos 77 y 79 del CPACA, establecen la opción de solicitar pruebas al momento de ejercer los recursos de reposición y apelación, sumado a esto la persona conserva el Derecho de recurrir la decisión mediante los recursos.

Vale la pena manifestar que para evitar la arbitrariedad y abuso de autoridad, todo acto administrativo debe ser debidamente motivado, con lo cual se garantiza el Debido Proceso al administrado, dando ejercicio a los Derechos de defensa y contradicción, como características del Estado Constitucional de Derecho, donde el juez no debe ceñirse solamente a lo que dice la Ley, sino que debe explicar la racionalidad y razonabilidad de sus decisiones, razón por la cual no es aceptable el argumento del accionante, según el cual la motivación carece de sentido en este caso y priva al interesado de los medios necesarios para el control ante la jurisdicción.

La Corte Constitucional sostiene que los administrados deben observar y utilizar todos los medios que sean necesarios para dar cumplimiento a sus Derechos, ya que así como todos son portadores de Derechos, también lo son de deberes, por lo tanto es importante que para hacerlos efectivos lo hagan cumpliendo con lo estipulado con la Constitución y la Ley, con esto se infiere que las personas que no hagan uso de sus derechos en los términos establecidos o señalados por

la Ley, se abandonan a su suerte, es decir asumen las consecuencias de sus actuaciones irregulares y extemporáneas en el trámite administrativo.

Para finalizar el análisis jurisprudencial del derecho al Debido Proceso, es significativo puntualizar que este es un derecho transversal a cualquier acción de derecho público y que su aplicación hace parte de la esencia misma de los fines consagrados constitucionalmente por el Estado Social de Derecho, lo cual permite que los ciudadanos tengan voz y respuestas oportunas a sus peticiones, y también la posibilidad de ejercer su derecho de defensa y contradicción de manera efectiva.

Este tipo de mecanismos, como se indicó anteriormente son propios de los Estado Sociales de Derecho, los cuales son modelos antagónicos a las dictaduras políticas en las cuales los ciudadanos adolecen de recursos legales y constitucionales que les permitan validar y garantizar sus Derechos, viabilizando con ello la democracia y la búsqueda de la igualdad y la seguridad jurídica de la ciudadanía por medio de la construcción de una justicia robusta que promueva la celeridad y el cumplimiento de las normas; existiendo la posibilidad abierta para los ciudadanos de acudir de manera subsidiaria a la acción de tutela cuando fuere necesario, para solicitar la protección de dicho derecho antes un juez constitucional, evidenciando y determinando si ha existido algún tipo de vulneración.

3. TEORÍA DEL PROCESO CONTRAVENCIONAL EN COLOMBIA

El presente capítulo se encarga de analizar el origen y desarrollo del Proceso Contravencional de Tránsito, identificando aquellas fuentes doctrinales y jurisprudenciales que le proporcionan sustento jurídico, lo que permite abordar el tema con mayor precisión, resaltando entre ellas una de las garantías mínimas del Debido Proceso como lo es la Potestad Sancionadora, para la cual se revisa su teoría e impacto en los Procesos Contravencionales de Tránsito, teniendo en cuenta cada una de las subreglas del proceso contravencional las cuales son de imperativo cumplimiento para garantizar un Debido Proceso en cada una de sus etapas procesales.

3.1 El Proceso contravencional de Tránsito

El Proceso Contravencional de Tránsito, es la fuente primigenia del ejercicio de la potestad sancionatoria del Estado, siendo este de carácter público, como quiera que la competencia está delegada a los profesionales encargados de las actividades pertinentes a este escenario de poder; el desarrollo del proceso debe adelantarse con plena observancia de las garantías legales y constitucionales (Debido Proceso, legalidad, publicidad), bajo los principios que rigen la actuación administrativa (celeridad, eficiencia, eficacia, entre otros), principios cuya aplicación necesita de personal profesional idóneo y suficiente. También es necesario que tales procedimientos se lleven a cabo en forma ordenada y digna, en dependencias que permitan la celebración de las audiencias precedidas por el competente (Simit, 2014), penosamente, la realidad dista en demasía de lo propuesto por la normatividad, debido a que el personal que conduce el proceso contravencional en muchas ocasiones no es el idóneo para el desarrollo del mismo, toda vez que en la gran mayoría de veces los Institutos llevan a cabo el proceso con

Judicantes, quienes no cuentan con los suficientes conocimientos y experticia para el trámite del mismo, ocasionando con esto que los procesos se paralicen y no tengan un fin o una resolución oportuna. Muchas veces por la falta de personal se generan silencios administrativos que ocasionan más trabajo, menor resolución del proceso y una atmósfera de descontento y malestar organizacional, a lo que se suma la presencia de usuarios molestos e inconformes con el tipo y la calidad de servicio prestado por el ITTH. Adicional a ello , aunque el ITTH cuenta con las instalaciones adecuadas, (amplias, higiénicas, bien presentadas, con aire acondicionado y demás elementos y características requeridas para el funcionamiento operativo), una queja frecuente alude a lo distante que estas se encuentran, toda vez que están ubicadas en el Kilómetro 4 vía al municipio de Rivera lo que hace dispendioso el transporte, paralelamente se halla que los horarios de atención son fragmentados, atendiendo el personal únicamente en horario de oficina, lo que dificulta que muchos usuarios puedan acudir a las instalaciones a adelantar sus procesos. También es pertinente agregar que con una alta frecuencia algunos usuarios son estafados debido a la presencia de “tramitadores” que prometen a cambio de dinero facilitar y acelerar el proceso , lo cual con frecuencia nunca se da. Lo anterior debido a que el ITTH no cuenta en sus instalaciones con carteleras informativas que den cuenta de los tramites y servicios que se prestan y mucho menos de las cuantías que se pagan por cada uno de los servicios, no existen vallas informativas, ni pendones de publicidad para facilitar el desarrollo de los procesos administrativos. Respecto de las audiencias no se observó una cartelera con fechas y horas de las mismas, es decir, la comunicación es directa con el usuario y el ITTH, por todo lo anterior es clara la ausencia de un ejercicio o una intención pedagógica- formativa que alfabetice a los usuarios y que en consecuencia de cumplimiento al principio de publicidad instituido por la norma.

Aunado a lo anterior la falta de locaciones para llevar a cabo los procesos, hace que no se resuelvan de una forma rápida y por el contrario se represan los expedientes generando con esto un retraso en el trámite y una grave afectación al ciudadano que requiere de los servicios, en el entendido que los intereses moratorio del comparendo se van acrecentando y generan un pago más alto del debido.

La Ley 769 de 2002 estructura el trámite del proceso contravencional por infracciones de tránsito así:

(...)Artículo 134: Jurisdicción y Competencia. Los organismos de tránsito conocerán de las faltas ocurridas dentro del territorio de su jurisdicción, así: Las inspecciones de tránsito o quienes hagan sus veces en única instancia de las infracciones sancionadas con multas de hasta veinte salarios, y en primera instancia de las infracciones sancionadas con multas superiores a veinte salarios mínimos diarios legales vigentes o las sancionadas con suspensión o cancelación de la licencia para conducir, siendo la segunda instancia su superior jerárquico (...).

Artículo 135. Procedimiento: ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo:

Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los tres días hábiles siguientes. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.

Si el contraventor no compareciere sin justo motivo, comprobado en este tiempo, la multa será acrecentada hasta por dos veces su valor, en cuyo caso deberá presentarse dentro de los diez días siguientes a la fecha de la comisión de la infracción.

Así mismo, la orden de comparendo deberá estar firmada por el actor vial, siempre y cuando ello sea posible; sin embargo, si por algún motivo el conductor se rehúsa a firmar o a presentar la licencia, puede firmar por él una persona que funja el papel de testigo. Contra el informe del agente de tránsito firmado por un testigo solamente procede la tacha de falsedad.

Es importante mencionar que por la falta de comunicación del agente de tránsito que impone el comparendo, para con el contraventor, en muchas ocasiones a causa de la desinformación y de la ausencia de procesos de alfabetización en esta clase de procedimientos, los ciudadanos pasan a creer que la orden de comparendo es en sí una multa, situación que toman como una imposición y no acuden a la administración para llevar a cabo su respectiva audiencia, más bien la actitud del contraventor es pagar la multa, entendiendo que esa orden de comparencia es en sí misma una sanción. Esta situación pudiera evitarse si el agente de tránsito con claridad explica al contraventor que esta orden es apenas el inicio del proceso y que a él le asisten unos derechos para defenderse de la imposición de la misma.

Adicionalmente, en muchas ocasiones la falta de conocimiento por parte del ciudadano respecto de las normas de tránsito agrava esta situación, ya que el contraventor no asiste a la audiencia toda vez que reconoce que ha cometido la falta, por ejemplo el ciudadano que conduce una motocicleta sin portar su licencia de conducción, entiende que al presentarse a la

audiencia pues su resultado va a hacer negativo o desfavorable, como quiera que su actitud no ha sido la de ser un buen ciudadano respetuosa de la Ley.

De igual manera el Ministerio de Transporte indicará las características del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto señalando al conductor que tendrá derecho a nombrar un apoderado si así lo desea y que, en la audiencia, para la que se le cite, se declararán o practicarán las pruebas que solicite. La orden de comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección de residencia del actor vial del inculcado o del testigo que lo haya suscrito por este (Ley 769 del 2002).

3.2 Sub-reglas del Proceso contravencional de Tránsito en el Estado Colombiano

Respecto al eje temático de Tránsito y Transporte, la Corte Constitucional se ha pronunciado en distintas Sentencias, las cuales sirven como fundamento jurisprudencial para desarrollar un análisis de fondo del tema en cuestión, tiene en cuenta que la notificación de las decisiones proferidas por la autoridad de tránsito debe surtirse de conformidad a la norma que lo regula como garantía al Debido Proceso.

Significa lo anterior, que al ser notificadas las decisiones proferidas por la autoridad al posible contraventor, se garantiza la efectividad del Principio de Publicidad, tal como lo enuncian los Artículos 29 y 209 de la Constitución Política, en donde el Debido Proceso debe ser aplicado a todas las actuaciones administrativas y judiciales y el principio de publicidad debe proteger los derechos del posible contraventor.

Entonces, la notificación dentro de los Procesos Contravencionales de tránsito deben hacerse en debida forma, es decir cumpliendo con cada uno de los requisitos y fases establecidas por la Ley para asegurar a los ciudadanos el cumplimiento de su Derecho fundamental al Debido Proceso Administrativo, pues al no ser notificada la persona del proceso en curso, se presentan nulidades dentro de lo actuado, conllevando con esto a un desgaste procesal y/o un posible archivo (CCons, T- 099/1995 H. José).

A continuación, se presenta de forma literal un aparte de la Sentencia en la que claramente se valora que la falta de notificación transgrede significativamente el trámite judicial y/o administrativo, ya que se afecta de forma negativa el Derecho a conocer de los actos que se expidan dentro del proceso y que son del interés del investigado, por lo tanto, se perturba el curso normal del mismo.

(...) La notificación en debida forma asegura que la persona a quien concierne una determinación se halla enterada de su sentido y define simultáneamente -con fecha cierta- en qué momento ha tenido lugar la transmisión oficial de la respectiva información. Se asegura, entonces, no solamente que, conocida la decisión de que se trata, podrá el afectado hacer uso de los medios jurídicamente idóneos para la salvaguarda de sus intereses, sino que se preserva la continuidad del trámite judicial o administrativo correspondiente, pues la fecha de la notificación define los términos preclusivos dentro de los cuales podrá el notificado ejecutar los actos a su cargo. Resultan, por tanto, realizados el valor de la seguridad jurídica y los principios procesales de celeridad y economía (CCons, T- 099/1995 H. José).

Así las cosas, vale la pena recordar, que el principio de publicidad se efectúa a través de la notificación de las decisiones, pues la misma se considera dentro del proceso un acto procesal donde se pone en conocimiento al presunto infractor de una situación jurídica en su contra, tal como lo mencionan distintas jurisprudencias, en las que se indica que la notificación es el acto material donde se comunica a las partes de un proceso las decisiones proferidas por una autoridad competente y en caso de una decisión definitiva a partir de su notificación corre el término para su ejecutoria (Corte Constitucional, Sala Quinta de Revisión, Sentencia T- 165 - 2001).

Así mismo, téngase en cuenta que las decisiones que tienen que ser notificadas de forma personal y no se pueden llevar a cabo, permiten a la autoridad competente hacer la notificación de forma electrónica, cumpliendo con lo preceptuado en la Norma (CConst C- 980/2010. M. Gabriel).

Es así como la Corte Constitucional en distintos pronunciamientos ha abordado el tema de la notificación de los actos administrativos por correo electrónico, de la siguiente forma:

(...)La notificación por correo electrónico se entiende surtida solo cuando el acto administrativo objeto de comunicación ha sido efectivamente recibido por el destinatario, y no antes. En ese sentido, la eficacia y validez de esta forma de notificación depende de que el administrado haya conocido materialmente el acto que se le pretende comunicar (...) (CConst C- 980/2010. M. Gabriel).

De la Sentencia citada, vale la pena mencionar que es viable la notificación por correo electrónico de las decisiones tomadas por la administración, pues la misma por su efectividad se

ha convertido en un medio expedito, idóneo y eficaz, lo cual permite que un proceso sea más ágil para decidir resolutivamente sobre el mismo.

Contrario a lo anterior, una de las formas para explicar cómo se vulnera el Debido Proceso, cuando la notificación no se realiza conforme a lo establecido por la Norma en casos donde es usado el correo electrónico, es cuando únicamente se intenta realizar la notificación por este medio, sin lograr su objetivo, afectando de manera exponencial, el Derecho de Defensa, Contradicción y Debido Proceso.

Recordemos que el Derecho de Defensa tiene como fin que el administrado conozca y tenga la posibilidad de hacer parte del procedimiento que lo involucra para crear su propia defensa y controvertir las pruebas que haya en su contra. Es así como el principio de publicidad va de la mano con la debida notificación, lo cual permite que la persona involucrada en una actuación administrativa conozca las decisiones de la administración para tomar posición frente a la misma. Lo anterior, se encuentra soportado en varias decisiones de la Corte Constitucional, en las que se observa que la notificación por correo electrónico no se surte con el sólo envío de la comunicación, sino que es necesario constatar que la persona a la que fue dirigida, conozca realmente el contenido de ese acto administrativo y pueda ejercer su Derecho de Defensa (CCons, T - 051/2016 M. Gabriel).

Entonces se precisa que la notificación por correo electrónico, se entiende surtida, cuando el destinatario ha recibido dicha decisión, significando entonces que la persona conoce materialmente del contenido de esta, permitiendo dar continuidad con el proceso (CConst C-980/2010. M. Gabriel)

De lo antes citado se infiere la importancia que tiene realizar la notificación por correo electrónico en debida forma, porque la misma permite que legalmente se dé continuidad con el proceso, que es lo que en primera instancia busca la administración, dicha notificación ha permitido que el Derecho genere cambios significativos, evolucionando de acuerdo a los nuevos mecanismos que la tecnología permite. Lo anterior, gracias al proceso de implementación y renovación tecnológica que la Corte Constitucional ha tenido en estos años, logrando modificar en gran parte los conceptos de notificación, es decir cuando la persona acude de forma directa a la administración, permitiéndole que a través de su cuenta de correo electrónico también pueda efectuarse dicha notificación, cumpliendo con estándares máximos de debido cuidado y autenticación, para no fracturar el proceso y no atentar contra el Principio de Publicidad, columna vertebral del Debido Proceso.

3.3 Etapas del Proceso Contravencional de tránsito

A continuación, se especifican las etapas que constituyen el proceso contravencional de tránsito, para aquellos casos en los cuales los actores viales han recibido una orden de comparendo.

3.3.1 Orden de comparendo

El Artículo 2 del Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002 establece que: *el comparendo es una orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción.*

Sobre el particular, es pertinente observar el pronunciamiento del Consejo de Estado – Sala de Consulta y Servicio Civil, Radicación No. 993, del 17 de septiembre de 1997, el cual

argumenta que la orden de comparendo es una notificación que se hace al presunto contraventor para que solicite se fije fecha y hora para que acuda a una audiencia pública ante las autoridades de tránsito, con la única finalidad que ejerza su Derecho de Defensa, haga sus descargos y pueda solicitar y aportar pruebas siguiendo las reglas del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Es importante señalar que dentro del desarrollo del Proceso Contravencional de Tránsito la orden de comparendo no es prueba, por lo tanto, no se puede tener como documento idóneo para demostrar la ocurrencia de los hechos, ya que como lo indica su nombre es apenas una orden, sólo a través del proceso se puede establecer la verdad material de los hechos que son objeto de investigación y si la persona que al parecer ha infringido el código es o no responsable.

De igual forma, se trae a colación lo dicho por la Corte Constitucional, respecto al caso en comento en Sentencia T. 616 de 2006, en la que se señala que el comparendo es una orden formal de citación que impone la autoridad de tránsito, en donde el posible infractor debe acudir a la oficina del instituto de tránsito respectivo, con el objetivo de aceptar o no los hechos objetos de la referida orden. Que sí acepta los hechos se tiene como resultado cancelar voluntariamente la sanción correspondiente, entendiendo que el contraventor se ha liberado de la obligación impuesta por el Estado (CCons, Sentencia T- 616/2006. R. Jaime).

3.3.2 Audiencia de presentación del inculpado

El Consejo de Estado en lo pertinente al tópico de la audiencia de presentación del inculpado, determinó que la orden de comparendo obliga al supuesto infractor a presentarse de distintas maneras a la administración con el fin de resolver su situación, una primera oportunidad está dada en el término de tres días para que se notifique de la orden y debe estar señalada en la orden

de comparendo, la fecha y hora de presentación, su finalidad es notificarlo del auto por el cual se convoca a audiencia pública y poder iniciar el proceso contravencional de tránsito; la segunda se presenta cuando el contraventor no comparece en el término citado anteriormente y no justifica su inasistencia a la audiencia, situación que conlleva a que deba presentarse dentro de los diez días siguiente a la fecha de la presunta infracción. (Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Segunda, Subsección B, 15058 -, 1998 Consejero Ponente: Carlos Orjuela Góngora).

El objetivo de la presentación del inculpado se da con el fin que niegue o acepte la comisión de los hechos que son materia de investigación, a través de audiencia pública que servirá para presentar sus descargos y solicitar las pruebas que sean necesarias para el esclarecimiento de los hechos, y de esta manera ejercer su Derecho de Defensa. Queda claro que el infractor de tránsito puede o no asistir a la audiencia. En caso que el infractor se presente puede aceptar los hechos y asumir el costo de la sanción que se le impuso a través de la orden de comparendo. Si el infractor no acepta los hechos, es obligación legal del inspector de tránsito notificar la fecha y hora de la próxima audiencia en la que podrá ejercer sus derechos de defensa y contradicción. (Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Segunda, Subsección B, 15058 -, 1998 Consejero Ponente: Carlos Orjuela Góngora).

Frente a esta etapa la *Sentencia T- 616 de 2006*, de la Corte Constitucional indicó:

(...) Téngase en cuenta que la Ley es permisiva en el sentido que permite al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito dentro de los primeros tres días contados a

partir de la orden de comparendo o dentro de los diez días siguientes en caso en el que esté no comparezca sin justa causa en el tiempo primeramente enunciado.

Cuando el infractor se presenta ante la autoridad competente, indica que lo hace en los términos de aceptar la transgresión de la norma o de negar los hechos objeto de la investigación, en este último caso el encargado de dirigir el proceso, fija fecha y hora para llevar a cabo la audiencia pública consistente, en la cual el posible infractor tiene Derecho de presentar descargos y solicitar las pruebas que considere sea beneficiosa a su favor. Es importante resaltar que si el infractor de tránsito no asume ninguna postura frente a la aceptación o no de los hechos, esto es, no acude a la audiencia, no cancela la orden de comparendo, ni tampoco acude a la audiencia que se le imponga luego de la no presentación, asumiendo las consecuencias negativas que se derivan de su inobservancia, ya que la multa que en principio se le impuso, se duplicará y el trámite del proceso continúa normalmente hasta llegar a la imposición de la sanción que corresponde a la infracción que se haya cometido (Ley 769 de 2002).

En este punto es pertinente traer a colación lo señalado por el Manual de los Procesos Sancionatorios del SIMIT en el que establecen tres posibles actitudes o respuestas del infractor frente al comparendo que se describen así:

a. Asumir la comisión de la falta

Se asume la falta cuando se hace lo necesario para obtener rebaja en la multa, es decir cuando el infractor toma el curso (siendo este de carácter gratuito y con una duración no mayor a un día) y paga la multa dentro del plazo previsto para obtener los descuentos. Significando con lo anterior que el infractor está aceptando haber cometido la falta impuesta, es decir que el mismo

administrado puede optar por poner fin al proceso contravencional, en el evento que decide de forma voluntaria cancelar la sanción impuesta y librarse de la obligación.

b. Rechazar la comisión de la falta

El rechazo de la falta ocurre cuando el contraventor se presenta ante la autoridad de conocimiento y solicita se fije fecha y hora para la audiencia pública, en la que puede solicitar pruebas y se dicta el fallo correspondiente, caso en el cual si es sancionado no habrá lugar a los descuentos de qué trata la norma, debiendo el infractor pagar la totalidad de la multa a que dio lugar.

c. No presentarse, ni asumir la falta o infracción

Con respeto a la omisión del infractor de no acudir ante la autoridad competente para dar solución a los hechos objetos del comparendo, esto es pasaron los treinta (30) días, término permitido por la norma, el funcionario debe de celebrar la audiencia pública y dictar el fallo de acuerdo a la orden de comparendo y las pruebas que obren dentro del proceso (SIMIT, 2008).

3.3.3 Audiencia de pruebas y alegatos

Es importante precisar que la segunda etapa tiene dos momentos que la integran, el primero el cual ya fue explicado es la audiencia de presentación del inculpado, acto que es seguido por el proceso de presentación de pruebas y alegatos cuando las partes así lo consideran, para lo cual la (CCons, Sentencia T- 616/2006. R. Jaime) indicó que en la presentación del inculpado ante la autoridad competente cuando este manifiesta negación de los hechos, habilita al funcionario instructor del proceso fijar hora y fecha para la celebración de la audiencia de pruebas y alegatos,

decisión que se notifica en estrado, con el fin de que el infractor al no estar de acuerdo interponga recurso contra dicha decisión, solicitando pruebas que pretenda hacer valer.

Es ésta, también, la oportunidad para que el inspector de la causa decrete oficiosamente la práctica de las pruebas conducentes para establecer, con certeza, los hechos relevantes de la *litis* y la configuración, o no, a partir de éstos, de la infracción que se investiga.

3.3.4 Audiencia de fallo

Esta instancia permite que al infractor se le respeten los principios de celeridad, eficacia, defensa, economía y el impulso del proceso, ya que este trámite permite no caer en la prescripción o caducidad de la acción; aunado a ello permite que el proceso tenga credibilidad desde el punto de vista legal, tanto para el inculcado como para el inspector de tránsito, ya que en el acta se deben dejar consignados todos los hechos que son materia de investigación para la aceptación o no del comparendo y su respectivo pago cuando a ello hubiera lugar.

Así las cosas, en CCons, Sentencia T- 616/2006. R. Jaime sostuvo que una vez practicadas las pruebas y valoradas, el inspector debe constituirse en audiencia pública, en la cual debe proferir una decisión de fondo sobre la responsabilidad contravencional del inculcado imponiendo las sanciones conforme lo preceptuado en C.N.T.T.

En esta fase del proceso, el actor vial acusado podrá interponer los recursos procedentes contra lo dispuesto en el fallo que así lo declare, los cuales deberá formular y argüir de manera verbal antes de finalizada la audiencia, de esta manera: si se trata de una sanción de multa hasta de veinte smld procede únicamente el recurso de reposición, del cual conoce el inspector de la causa; si en cambio, se trata de una sanción de multa superior a veinte smld, o de suspensión o

cancelación de la licencia para conducir, procede de forma directa el recurso de apelación, siendo la segunda instancia el respectivo superior jerárquico (Artículos 134 y 142 del C.N.T.T.). Resulta pertinente acotar que una situación frecuente es que el inculpado no se presente a la audiencia de fallo; sin embargo, si presenta quejas de forma escrita o haciendo uso de las redes sociales, y en el peor de los casos presenta situaciones de discusión, discordia o escándalos en las instalaciones del ITTH, esto debido a la falta de educación que existe en el Departamento frente a un tema de gran magnitud e importancia como lo es el tránsito y transporte.

3.4 Vulneración al Derecho de Defensa dentro del Proceso Contravencional de Tránsito en Colombia.

En Colombia existe una percepción generalizada con relación a la imposición de órdenes de comparendo con ocasión a la infracción de normas de tránsito. Usualmente estas órdenes han sido calificadas por los conductores como arbitrarias y abusivas. Al parecer existe un descontento general con el Organismo de Tránsito por cuanto se afirma que en ocasiones los agentes en el desarrollo de sus actividades imponen órdenes de comparendo de manera injustificada. Y si bien es cierto, los conductores, de acuerdo con el procedimiento, tendrían la posibilidad de comparecer a audiencia para ejercer su derecho de defensa, no lo hacen por desconocimiento, y de todos modos el ITT no se esfuerza por hacer pedagogía con relación.

De acuerdo con Zamudio (2017), (...)

Una radiografía de lo que sucede hoy en el país y la nueva apuesta que se hace para reducir un fenómeno que se ha convertido en todo un problema de salud pública a nivel mundial es el cobro de dineros y multas estruendosas (muchas de manera abusiva) sin

que medie un debido proceso, una notificación correcta, unos medios probatorios adecuados o quizás un derecho fundamental a la defensa procesal.

Inclusive se ha observado que los ITT suelen ofrecer descuentos si se pagan los comparendos dentro de los 3 días siguientes, con el fin de que el supuesto infractor considere más viable aceptar su culpabilidad (en ocasiones sin justa causa), y pague la orden de comparendo, antes que ejercer su derecho de defensa, que, por cierto, ha resultado muy ignorada en la práctica. O que en caso tal, representa una tarea compleja para el infractor como quiera que dicha diligencia exige ejercicio probatorio. El infractor se encuentra en una posición de inferioridad frente a la administración.

Dichas percepciones de descontento han sido objeto de investigación en diferentes regiones del país arrojando como resultado vulneraciones al debido proceso. Según Blandon (año), en la ciudad de Medellín, luego del análisis de la aplicación del proceso contravencional se logró concluir que en La Secretaría de Movilidad de Medellín se ha trasgredido el derecho al debido proceso administrativo en numerosas oportunidades por indebida notificación en las órdenes de comparendo.

Aunado a ello, encontramos que Pineda (2020), en su trabajo investigativo de la Universidad de Santiago de Cali, sobre la vulneración al debido proceso por parte de la autoridad de tránsito en Colombia, concluye que

(...) podemos inferir que el interés de la secretaria de tránsito no es el de vigilar y controlar las infracciones de tránsito, con el objeto de velar por la seguridad de los mismos sino el de perseguir y multar a los ciudadanos sin garantizar la protección de los

derechos fundamentales, sin dar lugar a la contravención de estos que en muchas ocasiones no están ceñidos a la ley (p. 16)

Así mismo, García (2019) infirió que

En realidad, de la auscultación hecha a nivel incluso práctico, se denota que el debido proceso en esta materia todavía apela más a criterios formales o de simple existencia, que a criterios materiales o de pleno ejercicios, tanto por parte del infractor como por la Autoridad de tránsito. Frente al infractor, porque en muchas ocasiones, sin importar los elevados importes de las multas, opta por aceptar la imposición de la sanción sin objetar absolutamente nada de los hechos en que se fundamenta, pagando rápidamente el importe económico que ello requiere, es decir, el ciudadano se siente completamente encartado con lo que acarrea la comisión de la sanción, pero (i) no confía en que pueda rebatir eficazmente los hechos de cara a la demostración de su no culpabilidad, cuestión que debería poner más atención en la aplicación de la presunción de inocencia, o (ii) definitivamente no está dispuesto a exponerse a una sanción mayor, cuestión que no excluye su propensión a infringir la norma de tránsito (p.108)

De allí que, existen precedentes investigativos que han concluido vulneraciones al debido proceso en el procedimiento administrativo sancionatorio contravencional en Colombia, lo que corrobora la percepción generalizada sobre la imposición de comparendos como una medida abusiva y poco garantista. Al parecer para el presunto infractor el ejercicio del derecho de defensa se ve obstaculizado como quiera que el procedimiento parece obedecer más a simples reglas interpretadas exegéticamente que derivan en sanciones, pero que poco o nada parecen influir en la disminución de la accidentalidad, ni en la pedagogía para la prevención. De allí que

la norma que rige el proceso contravencional en la práctica al parecer denota una simple operación lógica, taxativa e ineficaz.

Ahora bien, aterrizando al caso del Departamento del Huila, haciendo la revisión documental de antecedentes, se ha encontrado que Obando, A. Bautista, D., León, A, Vélez., Oyuela, A., López, S., ... & Cumbe, H. M. S. (2009), se interesaron por estudiar la *eficacia del debido proceso en las actuaciones administrativas de Tránsito y Transporte en el Dpto del Huila 2006-2008*, en dónde concluyeron, entre otras cosas que usualmente las autoridades de tránsito del Departamento del Huila afirman que informan al infractor sobre sus derechos al momento de la imposición del comparendo, no obstante, los presuntos infractores advierten que la autoridad de tránsito no les da a conocer los derechos y garantías a los que pueden acceder para ejercer su defensa.

Así mismo, en dicha investigación se encontró que la autoridad de tránsito del departamento del Huila actúa de manera operativa, imponiendo los comparendos, pero desconocen sobre el procedimiento y los derechos a los que pueden acceder los infractores para ejercer su defensa. Y finalmente concluyó que en las ocasiones en las que los presuntos infractores acuden a la audiencia, usualmente desconocen la manera correcta de hacer un ejercicio probatorio en su defensa y por ende, suelen actuar de manera pasiva en el desarrollo. Concluyendo de tal manera que, en los municipios de Neiva, Garzón y La Plata, se actúa con inobservancia del debido proceso por parte de las autoridades administrativas.

Por otro lado, existe un sector investigativo que ha manejado una posición diferenciada, en la que se ha destacado más la importancia de la imposición de comparendos y su respectivo cobro, afirmando que estos procedimientos les han permitido a las entidades territoriales recaudar

sumas importantes de dinero que luego, en teoría, son invertidas en el mejoramiento de las condiciones viales. Así pues, siguiendo a Rocha (2019),

Lo que se recauda de los pagos de las infracciones de tránsito ingresa al Plan Financiero de la entidad territorial como ingresos no tributarios cuyos aportes económicos servirán al Municipio para su desarrollo social, siendo invertidos para el mejoramiento de las condiciones de infraestructura vial, control operativo, suministro de combustibles para la Policía y Tránsito, recopilación de estadísticas de accidentalidad, campañas para prevención vial, reorganización y señalización, mantenimiento de semáforos, y estudio de la demarcación vial, es decir, beneficiando a la sociedad en la conservación preventiva de las vías, mejor flujo vehicular, mayor seguridad y reducción en la accidentalidad. Esta inversión, trae resultados socioeconómicos de desarrollo y crecimiento para la ciudad.

Bajo dicha perspectiva, Rocha (2019) centró su investigación en el impacto socioeconómico del no cobro de comparendos en el municipio de Girardot, Cundinamarca, aduciendo que dicho fenómeno repercutía financieramente al municipio, pues al concluir, afirmó que,

(...) Los efectos financieros, derivados del no pago de las infracciones y/o comparendos de tránsito en el Municipio de Girardot, se refleja en los ingresos y proyecciones presupuestales del Municipio, disminuyéndose los ingresos para los gastos de funcionamiento de la entidad territorial (p.36)

Ahora bien, si se llegase a suponer que sea dicho interés el factor prevalente dentro de los procesos de esta naturaleza en el país, el recaudo de los dineros provenientes de comparendos

por infracciones de tránsito al ser un alto ingreso financiero para los ITT y para los entes territoriales-, podría haberse convertido (en la práctica) en la prioridad del proceso administrativo sancionatorio contravencional.

De allí que se plantee ese fenómeno como problemático, pues si partimos de que el interés prioritario dentro del proceso administrativo sancionatorio contravencional sea el de cobrarle la multa al presunto infractor a como dé lugar, con el fin de los ITT recauden la mayor cantidad de ingreso financiero, pues se desprende paralelamente una serie de problemas, como, por ejemplo, dudas en la garantía de defensa y debido proceso que le asiste al presunto infractor.

En la práctica los ITT han implementado una serie de medidas encaminadas al recaudo de dineros por concepto de pago de comparendos, por lo cual suelen ofrecer descuentos hasta del 50% si el presunto infractor admite su culpabilidad y paga dentro de los tres o cinco días siguientes a la imposición del comparendo y si bien es cierto dichas medidas benefician las finanzas de los ITT, dejan entredicho la garantía del debido proceso del presunto infractor como quiera que indirectamente le insiste en aceptar su culpabilidad y pagar, sin que ejerza sus derechos a la defensa y contradicción; situación que finalmente resulta aceptada por el mismo sobre todo porque el presunto infractor generalmente desconoce que tiene derecho a estas herramientas, y en todo caso, de conocerlas, ignora técnicamente como desarrollar un ejercicio probatorio que le permita defenderse dentro del proceso, y acudir a un abogado probablemente le resulte más costoso que inclusive el pago del mismo comparendo.

De ahí se dilucidan los grandes obstáculos a los que se enfrenta el debido proceso dentro de los procesos administrativos sancionatorios contravencionales seguidos dentro de los Institutos de Tránsito y Transporte en Colombia, quienes, además, no podemos olvidar que actúan como juez y parte dentro del trámite. De esta manera es posible afirmar que, en la práctica, en Colombia los Institutos de Tránsito y Transporte han depositado toda su prevalencia, en primer lugar, en su poder sancionatorio, y, en segundo lugar, en la facultad para recaudar dinero con ocasión a dicha potestad, y es así como se le ha restado importancia al derecho del presunto infractor a ejercer contradicción y por ende a tener derecho a un debido proceso. Finalmente, aquí se quisiera cuestionar para próximas investigaciones si en la práctica, la aplicación de la ley que rige el proceso administrativo sancionatorio contravencional en Colombia, Ley 769 de 2002, finalmente está cumpliendo su cometido de propender por la seguridad vial y prevención de accidentalidad o si está resultando ineficaz bajo una mirada hermenéutica de la norma.

4. ANÁLISIS DEL PROCESO CONTRAVENCIONAL DE TRÁNSITO EN EL ITTH: ARISTAS DE INEFICACIA EN EL DEBIDO PROCESO

En el presente capítulo se desarrolla el eje temático perteneciente al análisis del Proceso Contravencional de Tránsito en el ITTH, para lo cual se realizó visita de campo, en la que de manera presencial se conoció la estructura y forma de funcionamiento de este Organismo, dejando claro su competencia y funciones a cumplir, profundizando el manejo que éste le da al Proceso Contravencional e incluso su presencia en plataformas digitales, que permiten el acercamiento de la comunidad con mayor facilidad. Así mismo, se revisaron varios procesos Contravencionales de Tránsito y Transporte para analizar las garantías procesales como lo es el cumplimiento del Debido Proceso respecto a los posibles infractores.

4.1 El Instituto de Transporte y Tránsito del Huila.

El Instituto de Transportes y Transito del Huila, fue creado como establecimiento público con autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio. El ITTH, se define como una entidad pública, la cual está encargada de llevar a cabo todos los procesos relacionados con el servicio y ejercicio de la movilidad vial dentro del departamento del Huila.

El organismo en mención se halla articulado a la Secretaria de vías e infraestructura del Departamento, dotado de personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio independiente, constituido por los bienes o fondos públicos asignados en el acto de la creación, el cobro de las tasas o contribuciones e infracciones al tránsito y el producto de los ingresos provenientes de la prestación de servicios; creado mediante Ordenanza # 024 del 29 de

Noviembre de 1983, modificada mediante Ordenanza 030 de 1983, 009 de 1987, 007 de 1997, 004 del 2003, Decreto 1337 de 2004 y Ordenanza 018 de 2013 que derogó todos las anteriores actos administrativos, proferidas por la Asamblea del Huila.

Figura 1. Organigrama del ITTH.



Fuente:<https://www.huila.gov.co/publicaciones/6191/organigrama-transito-y-transporte/>

El Instituto de Transporte y Tránsito del Huila, actualmente se encuentra ubicado en la vereda: Bajo Pedregal a 10 metros de la entrada del Municipio de Rivera Huila, prestando sus servicios de atención en horarios de oficina de 7:30 am a 11:30 am y de 1:00 pm a 4:00 pm, de lunes a viernes.

Esta institución tiene a cargo la prestación de diferentes trámites y servicios, entre ellos: la matrícula de vehículos, cancelación de la matrícula, radicaciones, traslado de propietarios, re-matriculas, levantamiento e inscripciones de prendas, grabaciones, expedición de certificados de tradición, Registro Nacional de Conductores (RNC), expediciones y cambio de licencias de conducción, por mayoría de edad, renovaciones, recategorizaciones y duplicados de licencia de conducción, procesos de comparendo (Procesos Contravencionales), programas educativos de prevención e inteligencia vial, juicios en audiencia, peticiones, quejas, reclamos, denuncias y sugerencias (PQRDS); sobre esta línea es importante aclarar que estos procesos a cargo del ITTH resultan dispendiosos, debido a las largas filas que los usuarios deben hacer (las cuales pueden durar incluso hasta dos horas o más) para acceder a los trámites y servicios que presta el ITTH, aunado a ello, respecto a los costos económicos, pese a que están sujetos por la norma Nacional, resultan bastante elevados motivo por el cual en muchos casos los usuarios optan por no efectuarlos. Situación esta que pone en riesgo la integridad de las personas ya que no realizan los trámites respectivos y conducen sus vehículos sin la respectiva licencia de tránsito, o sin la matrícula de su vehículo y en muchas ocasiones por la demora y falta de personal, no toman los respectivos cursos cuando se les ha impuesto un comparendo. Intensificando un escenario de negligencia, apatía y renuencia al cumplimiento de la norma, alimentando con ello el desconocimiento que se tiene sobre las normas de tránsito en el departamento del Huila.

Sumado a lo anterior es importante señalar que dichos procesos en muchas ocasiones se encuentran interrumpidos o tergiversados por tramitadores, los cuales son personas que adelantan estos procesos sin tener autorización para ello y en muchos casos ni siquiera los conocimientos mínimos para hacerlo, respecto a esta situación el ITTH, pese a ser conocedor de

la realidad no ha efectuado acciones pedagógicas o informativas significativas y conducentes al alivio de este escenario, el cual desde hace varios años ha sido propicio para la estafa de usuarios desinformados e inocentes. Aunado a lo anterior y muy a pesar de que la Norma Nacional, indica que los Institutos de Tránsito deben coadyuvar con las escuelas y colegios en cátedras para la educación en tránsito, el mal manejo de los recursos delegados y la falta de personal idóneo capacitado para esta tarea, hace que esta labor nunca se efectúe, por lo tanto los niños, niñas y adolescentes del departamento, no son educados en estos tópicos educativos y cuando llegan a la mayoría de edad, simplemente conducen los vehículos sin ningún conocimiento y lo más desastroso es que en muchas ocasiones, lo hacen sin tener sus documentos al día, sin haber cursado un curso de manejo de conducción certificado por una escuela o sin siquiera tener una licencia de conducción vigente emitida por el organismo responsable, en ausencia del SOAT y de la revisión tecno mecánica; lo cual configura un peligro en las redes viales del Departamento.

El ITTH, es conocido por su alto nivel de usuarios, los cuales día a día se presentan en sus instalaciones para llevar a cabo los procesos relacionados con los tópicos ya mencionados, sumado al servicio de atención presencial, este cuenta con un servicio informativo de página

web (<http://www.transito-huila.gov.co>) y un servicio de correo electrónico institucional, al cual los usuarios pueden comunicarse. Sumado a ello también poseen una cuenta institucional de Facebook (<https://www.facebook.com/itthuila/>), donde se puede recibir información actualizada de este organismo (ITTH, 2020).

Figura 2 Servicio información digital del ITTH

www.transito-huila.gov.co

GOV.CO

INSTITUTO DE TRANSPORTES Y TRANSITO DEL HUILA

Inicio | Transparencia y acceso a la... | Servicios de atención a la ciudadanía | Participa | Noticias | Normatividad

PRUDENCIA LE PONE FRENO A LAS CIFRAS

INSTITUTO DE TRANSPORTES Y TRANSITO DEL HUILA

POR UNA MOVILIDAD SEGURA

GOV.CO

Conoce el Plan Nacional de Vacunación

Conoce el Plan Nacional de Vacunación

De esta manera, el objetivo en el Plan Nacional de Vacunación contra el COVID-19...

Hace 5 días

Prepárate este 2021 con estos cursos gratuitos

Los cursos se han venido posicionando como una opción ideal para prepararse...

enero 22 2021, 4:30 pm

En el 2021, MinTIC sensibilizará a 1.800.000 colombianos sobre el uso seguro de las TIC

En TIC Confío, la iniciativa de promoción de uso seguro y responsable de las TIC, super...

enero 7 2021, 9:17 am

Infórmate bien, conoce los mitos y verdades de la vacuna Covid-19

Mitigar el impacto de la pandemia en nuestro país no solo depende del...

Hace 5 días

REACTIVACIÓN DE INSCRIPCIONES PROCESO DE SELECCIÓN...

A partir del 4 de enero hasta el 20 de febrero, se reactivarán las inscripciones pa...

enero 18 2021, 8:34 am

Transparencia | Peticiones y quejas | Trámites y servicios | Contrataciones | Rendición de cuentas | Retos de participación

Ordenar por: Recientes | A-Z

Filtrar por fecha | Todos los contenidos

enero 6 2021, 11:20 am

Noticias

Tarifas 2021

Información importante para tener en cuenta

PARTICIPA

enero 6 2021, 11:19 am

Noticias

Resolución 337 de 2020

Información para tener en cuenta

CHATEA

Fuente: <https://www.facebook.com/itthuila>

Figura 3 Servicio de Atención e información del ITTH en redes sociales digitales

www.facebook.com/itthuila

PRUDENCIA LE PONE FRENTO A LAS CIFRAS!

ITTH
INSTITUTO DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO DEL HUILA
POR UNA MOVILIDAD SEGURA

ITTH - Instituto de Transporte y Tránsito Huila
@itthuila · Organización gubernamental

Más información

transito-huila.gov.co

Inicio Fotos Videos Opiniones Más

Me gusta Mensaje

Información Ver todo

Riviera, Huila, Colombia

Los Caucheros

La ITTH es el Instituto más importante de la región que brinda seguridad vial.

La ITTH es el Instituto más importante de la región que brinda seguridad vial.

Crear publicación

Foto/video Estoy aquí Etiquetar amigos

PUBLICACIÓN FIJADA

ITTH - Instituto de Transporte y Tránsito Huila
25 de marzo de 2020

Teniendo en cuenta la contingencia nacional y departamental decretada por el COVID-19, nos permitimos informarles que todas las solicitud, información, preguntas, quejas y reclamos van a ser atendidas a través del siguiente link

<http://www.transito-huila.gov.co/peticiones-quejas-reclamos>

#QuedateEnCasaNosotrosTeAtendemos

Fuente: recuperado de <https://www.facebook.com/itthuila>

Dentro de las funciones que también han sido otorgadas al ITTH, en el desarrollo de su objeto social se encuentran: hacer cumplir el Código Nacional de tránsito normas y disposiciones legales que regulan la materia, planificar y coordinar el tránsito y el transporte dentro de su jurisdicción, expedir los actos administrativos que sean necesarios para la adecuada ejecución del Código de Tránsito, señalizar las vías, garantizar la accesibilidad, integral y la confiabilidad de la información relacionada con el Registro Nacional de Automotores, Conductores, Infracciones y demás relacionadas con los servicios delegados en materia de transporte vehicular, prestar asesoría en materia de tránsito y transporte a los municipios del Departamento del Huila que formen parte de su jurisdicción (32 de los 37 municipios que conforman el departamento del Huila), adelantar programas de prevención y adecuación para reducir los índices de accidentalidad en la vías del departamento del Huila, conocer y sancionar las faltas por contravenciones a las normas ocurridas dentro del territorio de su jurisdicción, en primera y segunda instancia, según sea el caso, de acuerdo con la normatividad legal vigente; además de recaudar y administrar el producto de los impuestos, tasas y contribuciones que constituyan las rentas del Instituto (Gobernación del Huila, 2020).

Cabe aclarar que dentro de las funciones primordiales que le asisten al ITTH, está la señalización vial, punto álgido este, toda vez que las señalizaciones por ley deben cumplir con parámetros viales específicos, los cuales resultan sumamente costosos y el ITTH no cuenta con los recursos necesarios para cumplir con esta labor, situación que agranda el problema de tránsito, educación y prevención vial en el Departamento; además la falta de gestión de los

Directores del Instituto en la consecución de recursos con entes gubernamentales es nula, durante el proceso investigativos se pudo advertir que la gran mayoría de directores no firman convenios con Invias, ni con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, lo cual facilita la consecución de recursos económicos para cumplir con sus tareas y responsabilidades asignadas.

4.2 El manejo del Proceso Contravencional efectuado por el ITTH

Una vez desarrollado el proceso de recolección de la información a través de las técnicas e instrumentos seleccionados para tal fin (Entrevista abierta semiestructurada a funcionarios encargados del trámite de los procesos contravencional de tránsito en el ITTH y revisión documental a los procesos contravencionales de tránsito de la vigencia 2018 y 2019) se procede a realizar la exposición y análisis de dichos hallazgos.

En primer lugar, se tiene que la persona a cargo de llevar los Procesos Contravencionales de Tránsito es un profesional en Derecho, el cual lleva once años a cargo de esta función, teniendo un judicante auxiliar que se encarga de manera exclusiva de hacer seguimiento a los procesos en mención. Ahora bien, en lo pertinente a cómo funciona el ITTH respecto al Proceso Contravencional de Tránsito, se tiene que hay un interés y un conocimiento de lo estipulado por la Ley 769 de 2002 e incluso del manejo jurisprudencial que se le ha dado a este tópico a través de las Sentencias.

Sin embargo, se aprecia que el funcionario encargado de dirigir el Proceso Contravencional de Tránsito entrega estadísticas señalando que en promedio, por mes se realizan alrededor de 350 comparendos en las temporadas de mayor auge, cifra que puede decrecer a un número de 250 en las temporadas más bajas. El funcionario identifica que los dos meses de mayor

realización de comparendos son enero y diciembre; precisando que en las temporadas de fiestas de mitad de año (junio y julio) por orden de autoridades superiores se les exige que no se realicen barridas y retenes de control con tanta frecuencia, debido a que es una prioridad para el Departamento apoyar el desarrollo económico de la región a través del turismo, el cual crece exponencialmente en esta época del año.

En este orden de ideas se tiene que en promedio de comparendos por mes alude a una cifra de 300 lo que por año constituye un número de 3.600 comparendos; dichos comparendos están distribuidos entre los que han sido cancelados por los presuntos infractores, los que se encuentran archivados a través de resolución administrativa y los procesos que una vez sancionados pasan a cobro coactivo para continuar su trámite respectivo; es importante precisar que una vez realizado el proceso de revisión documental en los archivos del ITTH los registros de dichos comparendos en físico no superan un número mayor de 50.

Tabla.1. Comparendos por año ITTH.

Detalle	Cantidad
Promedio aproximado de comparendos impuestos al año en el ITTH	3.600

Fuente de elaboración propia

Esta información coincide con los hallazgos encontrados a través del proceso de revisión documental, ya que según informes entregados por el ITTH al equipo de investigadoras que integran el presente estudio, el instituto entre los años 2016 y 2019 ha elaborado 14.788 procesos

contravencionales (ver anexo No. 5) es decir que por año se tramitan 3.697 procesos, cifra que no dista mucho de los 3.600 afirmados por el funcionario entrevistado.

En lo que tiene que ver con el proceso y con las etapas del proceso que aborda el ITTH, se observa que hay un conocimiento y un interés por el cumplimiento de la Ley 769 de 2002, pero en lo pertinente al desarrollo y los requisitos específicos exigidos por cada una de las etapas se aprecia laxitud; de hecho, en lo pertinente al manejo de este, los funcionarios (profesional y auxiliar judicante) sólo precisaron que procuran hacerlo en un tiempo menor a doce meses, tal como lo exige la norma.

Es importante recordar que el Proceso Contravencional de Tránsito cuenta con tres etapas distintas siendo estas, 1. la Orden de comparendo 2. la audiencia de presentación del inculpado y 3. la audiencia de fallo. En lo pertinente a la orden de comparendo se tiene que está se elabora con bastante frecuencia en el departamento del Huila, e incluso en los Municipios más alejados de la capital los cuales no cuentan con organismo de tránsito en su jurisdicción; sumado al promedio de comparendos que se imponen de forma pedagógica, los cuales no tienen un cobro económico. Al respecto de esto, los funcionarios dan cuenta, de que los presuntos infractores pueden asumir diferentes actitudes al recibir un comparendo, entre ellas la de negación, negligencia, apatía, hostilidad, soborno, total indiferencia o la de asumir la responsabilidad de buena manera.

Tabla 2. Actitudes de los presuntos infractores

	Negación
--	----------

Actitudes de los presuntos infractores al momento de recibir la orden de comparendo impuesta por el ITTH	Negligencia
	Apatía
	Hostilidad
	Soborno
	Indiferencia
	Asumen responsabilidad

Fuente de elaboración propia

Según el funcionario, en el departamento del Huila muchos de los actores viales cuentan con vehículos en muy regulares condiciones (ausente de luces, de Soat, de revisión técnico mecánica, licencia de conducción, entre otros) los cuales no han recibido un proceso de formación en educación vial, y no cuentan con los recursos económicos para tener su vehículo en mejores condiciones y mucho menos para pagar un comparendo, ya que con bastante frecuencia estos alegan que es más costoso pagar la multa del comparendo, que el mismo vehículo, a lo que el funcionario denomina una *ausencia departamental de conciencia colectiva* siendo así como en los patios reposan decenas de vehículos de los infractores que con bastante frecuencia se encuentran en estado de deterioro y abandono.

Según las declaraciones del funcionario encargado, una forma de evadir la responsabilidad del presunto infractor es argumentar que el agente de tránsito que impone el comparendo lo realiza con ocasión a que no se le había entregado dinero (soborno) para que no hiciera el comparendo. Cabe mencionar que una de las quejas más frecuentes que tienen las instituciones de tránsito tiene que ver con este aspecto, a lo que el funcionario responde que, si bien es cierto que los presuntos infractores se quejan de esta situación, reconocen que ellos mismos terminan

pagando dichos sobornos. Pese a ello paradójicamente el funcionario insiste en aclarar que la imagen institucional del ITTH es buena.

Los comparendos tienen diferentes costos económicos, en el proceso de revisión documental en los archivos del ITTH, pertinente a este proceso de investigación se tiene que los más frecuentes en el departamento del Huila, son los referenciados en la Tabla 1.

Tabla 3. Comparendos más frecuentes en el departamento del Huila

N.	Código del comparendo	Descripción	Costo Económico
1	B01	Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción, sin embargo no produce inmovilización del vehículo, ni suspensión de la licencia de conducción,	8 smldv
2	C06	No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo y los cinturones de seguridad en los asientos traseros en los vehículos fabricados a partir del año 2004.	8 smldv
3	C24	Conducir motocicleta sin observar las normas dispuestas en los artículos 60 y 68 del código de tránsito terrestre, este comparendo si produce la inmovilización del vehículo, pero no la suspensión de la licencia	15 smldv
4	C31	No acatar las señales de tránsito o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.	8 smldv

5	C35	No realizar la revisión tecnicomecánica y de emisiones contaminantes en los plazos establecidos (anualmente) o cuando aún portando los certificados correspondientes no cuentan con las condiciones técnico mecánicas mínimas para conducir.	15 smldv
6	D02	Conducir sin portar el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (soat) ordenado por la ley; este comparendo produce los mismos efectos que c24 .	30 smldv
7	D03	Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril; al igual que la c24 produce la inmovilización del vehículo, pero no genera la suspensión de la licencia	30 smldv
	D06	Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique, esta infracción si provoca la inmovilización del vehículo, pero no genera la suspensión de la licencia	30 smldv
8	D08	Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, en las horas o circunstancias señaladas; esta infracción si produce la inmovilización del vehículo, pero no genera la suspensión de la licencia	30 smldv

9	D12	Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito (mototaxi, uber, carros de carga) esta infracción si produce la inmovilización del vehículo, pero no genera la suspensión de la licencia	30 smldv
10	F	Conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas, se atenderá a lo establecido en el artículo 152 del código de tránsito terrestre	

Fuente: elaboración propia

Al respecto de esta última categoría de infracción, es importante hacer la precisión que es una causal frecuente de comparendos, sobre todo en temporadas nocturnas, de festividades decembrinas y de mitad de año; debido a la delicadeza de la misma y a la frecuencia con la que ocurre, el Código de tránsito ha diseñado unas subcategorías en las que se discrimina el nivel de alicoramiento y el número de repitencias sobre la misma infracción; respecto a esta situación el funcionario entrevistado especifica que la norma no está bien diseñada y que no es preciso al diferenciar entre consumo de bebidas alcohólicas, de otras sustancias alucinógenas, como la marihuana, el éxtasis o la coca, que pueda estar en el organismo del posible infractor.

A continuación, se especifica cómo esta infracción tiene diferentes variantes o subdivisiones, dependiendo del grado de alicoramiento.

Tabla 4. Variantes y subdivisiones según el grado de alicoramiento

N.	Código del comparendo	descripción	costo económico
1	F	Conducir en estado de embriaguez, con grado 0 y primera reincidencia, sí produce la inmovilización del vehículo, la suspensión de la licencia	90 smldv
2	F GRADO 0.	(Primera Vez) Conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas si se produce la inmovilización del vehículo, la suspensión de la licencia.	90 smldv
3	F GRADO 1.	(Primera Vez) Conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas, genera la inmovilización del vehículo, la suspensión de la licencia.	180 smldv
4	F GRADO 2.	(Primera Vez) Conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas, produce la inmovilización del vehículo, la suspensión de la licencia.	360 smldv
5	F.GRADO 3. (Primera Vez)	Conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas, produce la inmovilización del vehículo, la suspensión de la licencia.	720 smldv.
6	F:	Conducir en estado de embriaguez, con grado 0 y tercera reincidencia si produce la inmovilización del vehículo, la suspensión de la licencia	180 smldv

7	F:	Conducir en estado de embriaguez, con grado 1 y primera reincidencia, produce la inmovilización del vehículo, la suspensión de la licencia.	180 smldv
8	F:	Conducir en estado de embriaguez, con grado 1 y segunda reincidencia, produce la inmovilización del vehículo, la suspensión de la licencia.	270 smldv
9	F:	Conducir en estado de embriaguez, con grado 2 y tercera reincidencia, produce la inmovilización del vehículo, la suspensión de la licencia.	720 smldv.
10.	F:	Conducir en estado de embriaguez, con grado 3 y primera reincidencia si se produce la inmovilización del vehículo, la suspensión de la licencia.	720 smldv
11	F:	Conducir en estado de embriaguez, con grado 3 y segunda reincidencia, produce la inmovilización del vehículo, la suspensión de la licencia	1080 smldv.
12	F:	Conducir en estado de embriaguez, con grado 3 y tercera reincidencia, produce la inmovilización del vehículo, la suspensión de la licencia	1440 smldv.
13	F	Negarse al examen de alcoholemia produce la inmovilización del vehículo, la suspensión de la licencia.	1440 smldv.

Fuente: elaboración propia.

Como se puede observar los comparendos generados con ocasión de estados de alicoramiento generan una gran posibilidad de opciones fundamentadas en el nivel de embriaguez y en el

número de reincidencias en las que incurre el infractor; en lo pertinente al departamento del Huila, una vez realizada la revisión documental, se aprecia que hay un alto nivel de reincidencia en estos casos, siendo así como dentro de los archivos analizados en el ITTH existe una sección exclusiva y onerosa para procesos contravencionales de tránsito por alcoholemia.

La segunda fase del Proceso Contravencional de tránsito está configurada por el proceso de desarrollo de la audiencia de presentación del inculcado, al respecto de este tema se tiene que existen tres opciones de respuesta estando entre ellas, la aceptación del comparendo, el rechazo y la no presentación del presunto infractor al organismo de tránsito, para dar inicio al proceso contravencional; sin embargo en el desarrollo de la revisión documental de los expedientes se encontraron varios elementos dignos de análisis: el primero de ellos tiene que ver con la mínima cantidad de procesos que reposan en los archivos del ITTH debido a que por año se encuentra un número de casos archivados no mayor a 80 (ochenta) distribuidos en 7 (siete) carpetas divididas a su vez en dos categorías, alcoholemia y otras infracciones.

Específicamente en lo que tiene que ver con el desarrollo de la audiencia de presentación del inculcado es frecuente que éste adolezca de todo tipo de conocimientos respecto de este proceso, (y en ocasiones paga a un *tramitador* externo al ITTH para que lo asesore y en muchas ocasiones se tiene que este solamente lo estafa, ya que también adolece de conocimientos sobre este tema); en muchos casos el presunto infractor solicita una audiencia para incorporar pruebas, presentándose con regularidad situaciones de incoherencia; es decir audiencias en las que el inculcado ha recibido un comparendo por no portar documentos como el Soat, tarjeta de revisión tecnicomecánica o la licencia de conducción, pero llegado el momento de presentar las

evidencias, se tiene que en efecto este no cuenta con ellos, una vez realizada la revisión en las plataformas digitales correspondientes para cada caso.

También es frecuente que, durante esta etapa del proceso de audiencia, el presunto infractor la solicite, pero no se presente, o se presente con pruebas mínimas o en ausencia total de ellas. Sin embargo, es pertinente precisar que en un gran porcentaje de casos los presuntos infractores una vez realizada la notificación del comparendo, no se presenten al organismo de tránsito, no paguen el comparendo, significando con esto que el infractor se allana a los cargos dejando la multa para ser cobrada mediante el proceso coactivo, o en últimas a la espera de ser materializada la figura jurídica de la prescripción, durante los tres años siguientes a la imposición del comparendo, tal como lo establece la Ley 769 de 2002.

En esta etapa el testimonio que presenta el agente de tránsito es prueba reina para el trámite del Proceso Contravencional, como quiera que es la persona que elabora el comparendo y conoce de primera mano de la situación de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, sumado a ello se tiene que en las audiencias efectuadas en el ITTH las pruebas presentadas ya sea por el agente de tránsito o por el posible infractor están casi siempre constituidas por pruebas documentales tales como fotografías, videos, facturas, exámenes médicos y pruebas testimoniales de terceros.

La tercera etapa del Proceso Contravencional de Tránsito está configurada por la audiencia de fallo, respecto a esta la norma estipula que no debe efectuarse a un tiempo superior a los doce meses, sin embargo, los funcionarios del ITTH especifican que esta audiencia normalmente es efectuada de dos manera distintas: la primera alude aquellos procesos que son recibidos,

desarrollados y resueltos en una sola audiencia, es decir que en la misma audiencia de presentación del inculpado se resuelve el fallo.

Se especifica que esto se da cuando la situaciones son evidentes y taxativas respecto a las pruebas que obran en el expediente, como por ejemplo aquellos casos en los que el presunto infractor solicita una audiencia porque le parece injusto haber recibido una orden de comparendo por no portar su Soat, pero una vez realizada la audiencia se determina que en efecto este no lo tenía y adicional a ello no lo ha renovado por varias vigencias; lo que posibilita que el funcionario a cargo en esa misma audiencia finiquite el proceso dando el fallo resolutorio.

La segunda manera de llevar a cabo esta audiencia, alude a aquellos procesos en los que luego de haber efectuado la audiencia de presentación del inculpado, se genera una fecha posterior para desarrollar la audiencia de fallo, este tipo de casos se abordan para situaciones que requieren un mayor nivel de presentación de pruebas, análisis y complejidad, lo que en el departamento del Huila involucra casi siempre a procesos en los que hay situaciones de alcoholemia de por medio, mal uso de la doble línea y situaciones en la que los actores viales tienen el riesgo la pérdida de su licencia de conducción.

El funcionario entrevistado asegura que el ITTH garantiza a los presuntos infractores viales el debido proceso, toda vez que dan la oportunidad de presentar pruebas y poderlas controvertir, notificando los autos, ciñéndose a los estipulado en la Ley, tramitando el proceso de manera objetiva y rigurosa; sin embargo, una vez hecha la revisión cuidadosa se advierte que el manejo del proceso contravencional efectuado por esta institución requiere de un equipo de talento

humano más grande, para poder dar tratamiento a la significativa cantidad de comparendos que son recibidos mensualmente en este organismo, del cual adolece.

Frente a la entrevista realizada a los funcionarios del ITTH, vale la pena señalar que los mismos no fueron claros a la hora de entregar información precisa sobre tópicos como: las cantidades económicas recogidas por el ITTH a causa de los comparendos e incluso la cantidad exacta de cobros coactivos.

En lo pertinente al tópico de las dificultades, irregularidades y anomalías que se presentan en el proceso contravencional de tránsito en el Departamento, los funcionarios entrevistados afirman que existen vacíos y falta de precisión en la Ley, porque hay casos en los que no se describe de manera clara la presunta infracción, sumado a ello también es evidente la falta de tecnificación de ese proceso debido a que todo el trámite de realización del comparendo, se hace por un agente de tránsito el cual tiene una posición asimétrica de poder respecto del posible infractor en donde él es la figura dominante, el funcionario del ITTH considera que este proceso debería ser videograbado y tecnologizado para brindar mayor precisión respecto a las pruebas que fundamentan el posible proceso de infracción.

De igual manera a través del proceso de revisión documental se pudo comprobar que todos los proceso contravencionales contaban dentro de sus carpetas con el comparendo elaborado por el agente de tránsito, sin embargo, una vez inicia el proceso de audiencia casi la mitad de los casos analizados rechazan dicha infracción alegando no haber cometido la falta, de igual forma un porcentaje significativo (casi la mitad) no se presenta a la audiencia de presentación del inculpado, finalmente existe una muy mínima cantidad de actores viales que asumen su

responsabilidad y aceptan el comparendo. También es importante agregar que todas las audiencias son desarrolladas en condiciones de total normalidad, no son frecuentes de ninguna manera los casos donde se manifiesta anomalías, pero existe una mínima cantidad de audiencias que son suspendidas debido a que el infractor cancela el comparendo antes de la fecha fijada para la realización de la audiencia.

Ahora bien, en el capítulo anterior se había especificado que a nivel nacional una de las debilidades que presentaba el proceso contravencional de tránsito tenía que ver con la fase de notificación del proceso, entendiendo que esta podía llevarse a cabo de diferentes maneras: por correo físico, electrónico, notificación personal, notificación por aviso. En lo que tiene que ver con los procesos de notificación efectuados por el ITTH se aprecia que estos son efectuados a través de la notificación por estrado. Finalmente, pero no menos importante vale la pena agregar que la totalidad de casos analizados casi la mitad son encontrados no contraventores en contraposición a una mitad en estado de contraventor.

CONCLUSIONES

En lo pertinente al desarrollo de las conclusiones del presente estudio, se tiene que el proceso de investigación logró identificar una serie de aristas de incumplimiento en la aplicación del debido proceso dentro de los procesos administrativos sancionatorios contravencionales en el ITTH, sobre todo en los casos en los que se impone la orden de comparendo, pero no se describe de manera clara la presunta infracción. Aunado a ello, la persona que impone la orden de comparendo es un agente de tránsito, quién además de tener una posición dominante respecto del posible infractor, omite informar al presunto infractor sobre el derecho de defensa y contradicción que le asiste.

Por su parte, el ITTH afirma generar campañas educativas para mejorar la calidad de comportamiento de los actores viales, no obstante, al respecto de este tema no hay mucha información registrada y los resultados no son muy satisfactorios al respecto.

Respecto a la aproximación teórica del Debido Proceso, se tiene que este es un Derecho cuyo origen data desde el feudalismo medieval y ha tenido un proceso de evolución a lo largo de su devenir histórico, llegando al *due process of law*, en el año de 1215, generando un desarrollo jurisprudencial y doctrinal del mismo, que ha servido como base para su aplicabilidad en el actual Derecho Colombiano, con el fin de garantizar a los ciudadanos un *fair trial*, es decir un *Juicio Limpio*, en donde se propende por la justicia y el respeto de los Derechos Humanos.

En últimas se tiene que el Debido Proceso, como un Principio general del Derecho establecido por el Estado Social de Derecho, busca visibilizar la totalidad de las garantías que la Ley le ha dado a los individuos.

El Debido Proceso también se conoce como un Principio legal - jurídico y procesal, un Derecho Fundamental, el cual el Estado está en el deber de respetar de manera inexorable, brindando a las personas la posibilidad de ser escuchadas, valorando y validando sus pretensiones legítimas frente a una autoridad judicial y administrativa.

También se tiene que el Debido Proceso es un Derecho de Primera Generación, siendo identificado como un Derecho individual, civil y político por excelencia; Así mismo es considerado como una norma positiva, siendo un proceso delimitado por la jurisprudencia de los órganos supranacionales, admitido en casi todos los países reconocidos como Estados Sociales de Derecho, siendo así que está inmerso en los Tratados y Convenios del Derecho Internacional y del Derecho Internacional Humanitario, e igualmente integrado en la Constitución Política Colombiana de 1991.

Es importante agregar que en Colombia el Derecho al Debido Proceso tiene conexión directa, principalmente con el Artículo 29 de la Constitución Política, y demás artículos de esta Norma, propiciando escenarios participativos, democráticos, dignos y justos, evadiendo con ello omisiones, errores, contradicciones, abusos de poder y exigencias irrazonables entre las partes involucradas.

Finalmente se agrega, que en los países americanos el Derecho al Debido Proceso garantiza Derechos y obligaciones de orden fiscal, laboral y civil, de acuerdo a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en sus artículos 7, 9 y 25, en el Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos en los Artículos 2, 3 y 14 así como en la Declaración Americana de los

Derecho y Deberes del Hombre en su Artículo 18 y finalmente en la Declaración Universal de los Derechos Humanos en los Artículos 8, 9, 10 y 11.

Para que un Debido Proceso se desarrolle, se requiere básicamente de cuatro elementos, el primero de ellos es la presencia de un juez natural e imparcial, lo segundo es la presencia de un defensor letrado, lo tercero es el Derecho a expresarse libremente en lengua materna y de no ser así de contar con el recurso de un intérprete, si llegare a ser necesario. Por último, contar con la garantía de interponer los recursos de Ley si no está de acuerdo con la decisión del Juez.

Así mismo, cabe indicar que el Debido Proceso, se encuentra subordinado a las normas Nacionales de cada país, siendo así que cuando el Estado por medio de sus autoridades públicas infringe los derechos de un ciudadano, por no aplicar la Ley como se encuentra establecida en las normas y la jurisprudencia, está vulnerando el Debido Proceso de esa persona y esta tiene la posibilidad de ejercer su Derecho legítimo de defensa; razón por la cual el Debido Proceso es reconocido como el fundamento más importante para el Derecho procesal sin importar la materia a que se refiera.

Ahora bien, según la Corte Interamericana, el Debido Proceso es el conjunto de garantías dadas a las partes dentro de un proceso, en el cual toda persona tiene Derecho a ser oída, dentro de los términos de un periodo de tiempo razonable estipulados por la Ley, para que pueda ejercer su legítimo Derecho de defensa y controvertir las pruebas que hubiesen en su contra.

Para la Corte Constitucional, el Debido Proceso, garantiza a toda persona incurso en un proceso judicial o administrativo la igualdad ante la Ley, esto indica que las garantías consagradas en la Constitución Política de 1991 se materializan para las partes; pues el Debido

Proceso configura la competencia atribuida a las autoridades públicas, con la determinación de su actuar, que puede ser de conformidad con la Norma o transgrediendo la misma.

Es así como el Debido Proceso, aplicado en los procedimientos administrativos, se refiere a que todo ciudadano debe ser oído por un juez competente que garantice un fallo justo, acorde al Debido Proceso Legal.

En lo pertinente al tópico del Debido Proceso Administrativo, se tiene que este es igualmente un Derecho Fundamental, de carácter regulador, con múltiples garantías y de rango constitucional, propio de todos los ciudadanos que llegado al caso y a las características jurídicas acudiera a este; por ende este Derecho también ha sido considerado subjetivo, correspondiéndole al ciudadano interesado el reclamo frente a la administración para gestionar la materialización de sus garantías constitucionales en el marco de la justicia, la dignidad y de cada uno de los Derechos como ciudadano.

El Debido Proceso, tiene relación directa con distintos Derechos, contemplados por el Estado en la Constitución Política, tales como el Derecho a la imparcialidad, a la igualdad, a la celeridad y a la economía procesal, entre otros; sin embargo, entre estos se encuentra el Derecho a la Publicidad, el cual aboga por que cada persona pueda conocer de manera oportuna la decisión tomada en un estrado judicial, pudiendo controvertir dicha decisión, con los medios jurídicos aplicables al caso en concreto.

En lo pertinente al tópico del origen de la Potestad sancionadora del Estado, se puede concluir que está en cabeza del Estado y que busca proteger los Derechos fundamentales, mediante cargas impositivas para investigar y sancionar a los ciudadanos cuando estos incumplen sus deberes especificados en la Constitución.

En últimas se tiene que la Potestad Sancionadora, es la facultad que el Estado ha delegado a las Instituciones públicas, para conservar el orden social y jurídico a través de la imposición de sanciones. Esta potestad nace en 1789 con la Revolución Francesa y con el Derecho Administrativo, buscando eliminar la arbitrariedad del poder.

En lo que tiene que ver con los procesos contravencionales de tránsito, se concluye que estos son ejercicios de la Potestad Sancionatoria del Estado, de carácter público, de los cuales están obligados adelantar la plena observancia de las garantías legales y constitucionales.

Estos procesos deben ser rápidos, eficientes, eficaces y dignos para los ciudadanos; y encuentran su sustento en la Ley 769 de 2002, configurando con ello la forma sancionatoria por multas de infracciones de tránsito, de igual forma el Artículo 175 ibidem, establece su procedimiento, declarando que una vez hecha la multa el infractor está en la obligación de presentarse ante una autoridad de tránsito, en los siguientes tres (3) días de la orden de comparendo; si el infractor no llegara a presentarse con una excusa comprobada pasados estos tres días, su multa será aumentada al doble.

Es importante mencionar que lo señalado por la jurisprudencia, la doctrina y la CP es que la potestad sancionatoria de la Administración está en cabeza del Estado, y que su fin ulterior es siempre la protección de los Derechos, y principios que tiene cada gobernado dentro de un Estado; y que la función primordial y esencial de esta potestad es garantizar la defensa de los derechos de los administrados, dando cumplimiento a la ley en cuya descripción normativa se encuentra configurada la efectividad de los Derechos, deberes y principios.

Queda claro que el *ius puniendi* del Estado no comparte un poder único y absoluto, que la coexistencia de diversos órganos que sancionan dentro del territorio nacional hace que dicha potestad sancionadora tenga una división y especialidad en cada una de ellas, lo cual permite que coexistan en el mismo ordenamiento jurídico, además es importante recordar, que la potestad sancionadora no es solamente de los jueces, sino que está en cabeza de funcionarios adscritos a las dependencias y órganos de la Nación a los que también se les ha asignado la facultad de investigar y si es el caso, de castigar a quienes con su actuación vayan en contra de lo ordenado por la Ley.

Finalmente, la potestad administrativa, no sólo comporta la consecución de lograr los fines esenciales del Estado, sino que coadyuva a mantener el orden jurídico al interior del mismo, como quiera que tiene delegación especial el funcionario que actúa bajo mandato legal para investigar y sancionar cuando haya lugar ello, dicho de otra manera, se cumplen los fines esenciales del Estado cuando es la misma autoridad administrativa la que hace cumplir la transgresión del ordenamiento jurídico a través de los actos administrativos proferidos en donde investiga y como consecuencia sanciona los hechos que son reprochables por la comunidad, porque como se ha dicho en párrafos anteriores, la finalidad es la protección de la comunidad en general.

Ahora bien, es importante mencionar que la potestad sancionadora en materia de tránsito y transporte, nace de la necesidad de regular comportamientos de los actores viales que en algunas ocasiones irrumpen ese derecho a la libre locomoción que está establecido en la Constitución Política de Colombia (1991) como *todo colombiano, con las limitaciones que establezca la Ley*,

tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, a permanecer y residenciarse en Colombia (art. 24).

En consecuencia, de estos preceptos, se conmina a todas las personas que transiten por las vías públicas o abiertas al público a conocer y obedecer las señales y disposiciones de tránsito y que, en caso contrario, buscando garantizar la seguridad de todos los ciudadanos, si éstos incumplen serán acreedores de sanciones, por conductas puntuales y definidas en el Artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1383 de 2010, Artículo 21 (Mora, 2014).

De las sub reglas del Proceso Contravencional, se concluye que la falta de notificación, invalida el trámite de un proceso, afectando negativamente el Derecho a conocer de los actos Administrativos o judiciales que se expidan. Por ende, es de gran importancia el Principio de Publicidad, el cual se materializa a través de la debida notificación al presunto infractor de la Ley.

Existen distintas formas de notificación diferentes a la notificación personal, cuando por algún motivo esta no se pueda llevar a cabo, la Ley faculta al funcionario competente de la oficina de tránsito, para que realice la misma haciendo uso de la cuenta del correo electrónico institucional.

De las etapas del Proceso Contravencional de tránsito, se tiene en cuenta que las mismas se dividen en cuatro, iniciando con la Orden de Comparendo, entendido este como el llamado a comparecer, que hace el Estado por medio de sus autoridades públicas a un posible contraventor para que se acerque a la entidad de Tránsito y Transporte; posterior a ello, este puede solicitar que se fije la fecha y la hora para llevar a cabo: *la audiencia de presentación del inculpado*, en la que puede ocurrir que el mismo asuma la comisión de la falta y pague la sanción

estipulada por el CNTT, o en caso contrario rechace los hechos objetos de la orden de comparendo, allegando pruebas documentales y testimoniales para desvirtuar las pretensiones que cursan en su contra y por último puede darse la posibilidad que el infractor no comparezca dejando que este proceso pase a cobro coactivo.

Una vez decretada, practicada y evaluadas las pruebas obrantes en el proceso, el funcionario competente del Instituto de Tránsito y Transporte fija audiencia y profiere la decisión de fondo, esto es el fallo de primera instancia, la cual es sujeto de los recursos de Ley.

Ahora bien en lo pertinente a las conclusiones desarrolladas a partir del análisis jurisprudencial realizado a las Sentencias más pertinentes a este proceso de Investigación (T-051 de 10 de febrero de 2016, C-034 del 29 de enero de 2014, C-341 del 4 de junio de 2014, T-167 del 1 de abril de 2013, C-980 de 1 de diciembre de 2010 y Sentencia T-616 de 2006) los procesos contravencionales de tránsito son una vertiente del debido proceso administrativo, como quiera que su desarrollo está en cabeza de instituciones de carácter público, que tiene unas etapas y un término para desarrollarse.

Sin embargo, la queja general en el ámbito nacional da cuenta que este proceso presenta una falla, en el proceso de notificación al posible infractor para que este se presente a la audiencia de presentación del inculpado, ya que según estos la notificación se efectúa vía correo electrónico (e-mail) alegando que este no es el medio idóneo para ello.

En contraste a ello se tiene que en lo que tiene que ver con el departamento del Huila, la totalidad de notificaciones son efectuadas en estrados, no habiendo registros de otras formas de notificación pese a que estas sean posible y estén avaladas por la normatividad.

De igual manera es significativo precisar que el material jurisprudencial existente respecto a este eje temático es nimio, de lo cual se puede inferir que aunque a nivel nacional existe un ambiente de queja general los contraventores no desarrollan acciones legales para formalizar su queja, o porque el posible contraventor prefiere asumir el costo del comparendo, ser beneficiario del descuento del 50% si se pagan dentro de los 5 días hábiles, y evitar procesos legales a largo o mediana plazo.

En lo que se refiere al debido proceso en el proceso contravencional de tránsito abordado por el ITTH se concluye que si bien presenta aristas de incumplimiento, los funcionarios insisten en una política institucional de respeto cada uno de los pasos o etapas que constituye el proceso en mención dando lugar a que el posible infractor pueda evidenciar pruebas, controvertir e incluso asistir a una audiencia teniendo en beneficio de tener un intérprete si llegado el caso fuese hacer necesario, sin embargo, se precisa aclarar que esta situación nunca se ha presentado tal como lo afirman los funcionarios del ITTH en el momento de la entrevista.

Uno de los elementos más importantes dentro de este proceso es la existencia del comparendo para lo cual es trascendental especificar que en todas las carpetas analizadas existe copia de este, constituyéndose en una figura muy significativa en el desarrollo de la audiencia.

En lo que tiene que ver con el manejo de los tiempos se observa que hay un cumplimiento de la Ley, ya que ésta instituye que el proceso debe ser finiquitado en un término no mayor a 12 meses o 365 días, lo cual es efectuado al pie de la letra por el ITTH.

De igual forma es importante traer a colación el austero número de procesos contravencionales encontrados en el archivo del ITTH, los cuales según palabras de los funcionarios y revisión física del archivo no son superiores a 80 por año, siendo este un número

muy reducido en comparación de los tres mil seiscientos (3.600) órdenes de comparendo generados al año.

El ITTH dice generar campañas educativas para mejorar la calidad de comportamiento de los actores viales, al respecto de este tema no hay mucha información registrada y los resultados no son muy satisfactorios al respecto.

Los funcionarios insisten que en términos generales en el Departamento no existe una conciencia colectiva en lo referente a tener el vehículo automotriz en las condiciones ideales, portar la documentación al día, o desarrollar un comportamiento vial acorde a lo exigido por la ley, sumado a ello con frecuencia se tiene la actitud de soborno u hostilidad si llegara a efectuar un comparendo.

Como instituto afirman gozar de una buena imagen departamental, aunque reconocen que también presentan debilidades y que con cierta frecuencia la ciudadanía en general los asocia a términos como negligencia o corrupción.

En lo pertinente a las fases la debido proceso el ITTH dice reconocerlas y efectuarlas de acuerdo con lo estipulado por la Ley, brindando las garantías necesarias para que este se cumpla, entre ellas, un juez idóneo y competente, imparcialidad, celeridad, posibilidad para que el presunto infractor sea escuchado y pueda deponer la versión de los hechos, ejerciendo así su defensa y la posibilidad de controvertir pruebas e interponer los recursos de Ley, si es del caso.

Ahora bien, en el entendido que este tema se encuentra articulado a otros tópicos de interés este proceso de investigación recomienda seguir efectuando investigaciones académicas de corte jurídico que indaguen en campos como: el cobro coactivo, el manejo procesal de los comparendos dentro del ITTH, e investigaciones de corte cuantitativo que le hagan seguimiento a los manejos financieros del Instituto, en contraste a todos los ingresos que recibe anualmente a

causa del recaudo económico generado por el cobro de las multas., de igual manera se recomienda generar espacios que permitan la socialización de estos conocimientos e implementar nuevas tecnologías que hagan más efectivo, confiable y eficaz todos los procesos que involucren al ITTH.

En últimas respecto a los requisitos fundamentales para que se desarrolle de manera adecuada el Debido Proceso dentro del Proceso Contravencional de tránsito en el ITTH, se observa que aparentemente existe un funcionario competente como más de diez años de experiencia y presunto conocedor de las normas y de los procesos pertinentes para ese campo de acción, quien afirma brindar imparcialidad, posibilitando que el presunto infractor sea escuchado y pueda deponer la versión de los hechos, ejerciendo así su defensa e interponer los recursos.

Sin embargo dentro de los demás elementos que constituyen la integralidad del Debido Proceso se tiene que el ITTH aborda estos principios de manera laxa, uno de estos elementos tiene que ver con la celeridad, toda vez que en la revisión documental y en la entrevista se pudo establecer que algunos procesos se desarrollan en el término de un día, siendo este muy corto y poco confiable para poder ejercer la práctica y valoración de las pruebas, pese a que los funcionarios dicen que ellos cumplen la Ley al no tardar más de 12 meses en finiquitar cada proceso.

Ahora respecto a la posibilidad de controvertir pruebas, se tiene que este ejercicio no es muy frecuente y además es desconocido e inadecuadamente utilizado por los posibles infractores, todo ello teniendo en cuenta que la prueba reina en la audiencia es el testimonio del agente de tránsito, el cual ha impuesto el comparendo, de manera rudimentaria, es decir sin contar con medios tecnológicos que den soportes y credibilidad a su decir, pese a que en la actualidad se ha empezado un proceso de implementación a Nivel nacional que articula el uso tecnológico de

unas comparenderas electrónicas, las cuales vale la pena decir que no aportan mayor evidencia a cada proceso contravencional de tránsito.

Sumado a ello se tiene que el ITTH no brinda como garantía a los posibles infractores un servicio de asesoría especializada o profesional, capacitada para asesorar al posible infractor en su proceso y si este lo necesitara debe recurrir a pagar de su pecunio por este servicio.

Finalmente en lo que alude a la garantía de ser auxiliado por un intérprete, los funcionarios en el proceso de entrevista abierta semiestructurada afirmaron que esta situación nunca se les había presentado, toda vez que ningún proceso lo ha requerido a la fecha, pero que si el caso llegara a ocurrir ellos reconocen que estarían en la obligación de buscar personal idóneo y competente para desarrollar tales funciones, sin embargo es importante precisar que durante el abordaje de este tema se denoto desidia y apatía por parte de los funcionarios.

En lo que tiene que ver con el principio de la publicidad durante la revisión documental se puede advertir que la notificación por estrados es el único medio utilizado por el ITTH para comunicar las actuaciones administrativas decididas dentro del proceso, pese a que la Ley señala otras formas de notificación que no se materializan dentro de los Procesos Contravencionales de Tránsito.

Para concluir, se encontraron aristas de incumplimiento en el debido proceso, debido a que la materialización de todos los principios que lo integran no son garantizados por el ITTH; sobre todo teniendo en cuenta la alta demanda de comparendos que son elaborados anualmente versus la pequeña cantidad de personas que integran el equipo de talento humano de este instituto.

En consecuencia, se tiene que el interés principal de este organismo se ha centrado más en desarrollar un proceso de cobro del comparendo que en efectuar un proceso educativo de inteligencia vial para los ciudadanos y de prevención de la accidentalidad en el Departamento.

RECOMENDACIONES

Teniendo en cuenta los hallazgos generados dentro de esta investigación, aquí se quisieran proponer algunas medidas orientadas a que el ITTH transforme algunas de sus prácticas y encuentren plenitud en la garantía del debido proceso dentro de los procesos administrativos sancionatorios que allí se tramitan.

En principio, se sugiere que se cree un plan de orientación pedagógica dirigida tanto a los oficiales de tránsito encargados de la imposición de las órdenes de comparendo, así como a los presuntos contraventores, en los que se les ilustre sobre las etapas del proceso administrativo sancionatorio contravencional y los derechos que les asiste a los presuntos infractores. Sería ideal, por ejemplo, que, al momento de la imposición de la orden de comparendo, el oficial de tránsito estuviera en la obligación imprescindible de informar al presunto contraventor que tiene derecho a ejercer su derecho de defensa a través de la audiencia de citación al inculpado y que puede presentar pruebas y controvertirlas. Para tal asunto, sería importante ofrecer estímulos al oficial de tránsito que demuestre que ofreció la información al posible contraventor, con el fin de que aumente su interés en darle cumplimiento a dicho aspecto.

Así mismo, resultaría satisfactorio que el ITTH llevará a cabo un estudio de accidentalidad anual, con el fin de contrastar anualmente los resultados y se logrará evaluar si la aplicación de la norma del proceso mencionado está resultando eficaz, y en caso negativo, que se tomen mayores medidas en pedagogía hacia los presuntos infractores, recordando sobre todo que la norma del proceso administrativo sancionatorio contravencional aboga especialmente por la prevención y la seguridad vial.

De igual manera, el ITTH podría solicitar apoyo institucional a la universidad pública regional con el fin de que, a través de la proyección social, se haga un constante análisis investigativo sobre el debido proceso dentro de estas actuaciones y a la par se implementen grupos de trabajo que desarrollen talleres de *pedagogía a la calle*, o a través de redes sociales, en dónde les informen a los conductores, de manera rápida y sencilla los derechos que le asisten al momento de recibir una orden de comparendo.

Además de lo anterior, se requieren medidas urgentes orientadas a contrarrestar los casos presentados de sobornos entre el presunto infractor y el oficial de tránsito que impone la orden de comparendo, para lo cual podría proponerse la creación de grupo de vigilancia y monitoreo independiente (por ejemplo, un particular contratado por la administración mpal) que se encargue de ejercer control sobre actividad de los oficiales de tránsito.

Finalmente, se considera importante que el ITTH consolide la información periódica con relación al monto que recaudan por concepto de órdenes de comparendo, como quiera que, al momento de indagar sobre ese aspecto en la presente investigación, dicha información no fue suministrada, pese a haber sido requerida, y en esa medida tampoco fue posible tener claro la destinación de dichos recursos recaudados. En ese sentido, se recomienda que el ITTH realice un consolidado semestral o anual en el que especifique el monto recaudado por concepto de comparendos y presente una síntesis e informe público de la destinación de esos recursos que podría ser expuesta mediante una síntesis en cartelera afuera del ITTH y/o publicada en las redes sociales del Instituto con el fin de que los usuarios conozcan la destinación de los recursos recaudados y en esa medida restablezcan progresivamente la confianza en el ITTH.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Agudelo, M. (2004). El Debido Proceso. Tercer congreso de Derecho Constitucional Facultad de Derecho y Ciencias Jurídicas de la Universidad de Huánuco. Revista opinión jurídica. Volumen 4. No. 7

Arazi, R (1995), Derecho procesal civil y comercial, 2da. edición, Bs. As., Astrea, p. 111

Brieskorn, N. (1993). Filosofía del Derecho, tr. de C. Gancho, Barcelona, España.

Boutruche. R. (1995), Señorío y feudalismo: vínculos de dependencia, Siglo XXI.

Camargo, P. (2010). El debido Proceso. Leyer quinta edición. Santa fe de Bogotá, Colombia.

Cano, T. (1990). El régimen jurídico-administrativo del tráfico, bases históricas y constitucionales, técnicas de intervención y sanciones, Civetas, Madrid España.

Castresana, A. (2001). Nuevas lecturas de la Responsabilidad Aquiliana. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca. Madrid, España.

Cárdenas, C. (2006). Proceso Administrativo Sancionatorio del Servicios de Transporte Terrestre Automotor Especial. Investigación Académica. Revista Jurídica Derecho y Realidad, publicada por la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC).

Corte Interamericana de Derechos Humanos. (2008). Cuadernillo de Jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos N.º 12: Debido Proceso. Caso Yvon Nep tune Vs. Haití. Fondo, Reparaciones y Costas. Sentencia de 6 de mayo de 2008. Serie C No. 180. Recuperado de:

<https://www.corteidh.or.cr/sitios/libros/todos/docs/cuadernillo12.pdf>

Cortez, J. (2012). El debido procedimiento administrativo y la jurisprudencia del Tribunal Constitucional. Artículo académico, Revista Gaceta Constitucional. Número 52,2012, Lima, Perú.

Contraloría General de la República. (2014). Política Pública de Seguridad Vial, especial vigilancia y seguimiento 2010 - 2014. Recuperado de:

<https://observatoriofiscal.contraloria.gov.co/Publicaciones/Politica%20Publica%20de%20Seguridad%20Vial%20Especial%20Vigilancia%20y%20Sequimiento%202010-2014.pdf>.

De Cupis, A (1996). El daño. Teoría General de la Responsabilidad Civil. Editorial Bosch. Barcelona, España.

De Palma, Á. (1996) El principio de culpabilidad en el Derecho Administrativo sancionador. - 1ª ed.- Editorial Tecnos. Madrid, España.

Esparza, L. (1995). El principio del Proceso debido, editorial J.M. Bosch. Barcelona, España J.M. Bosch.

<https://www.huila.gov.co/publicaciones/1125/objeto-y-funciones---69528/>

Gobernación del Huila. (2020). Objetivos y Funciones del ITTH.

Hoyos, A. (1998). El Debido Proceso, Editorial Temis, Santafé de Bogotá, Colombia.

ITTH, (2020). Instituto de Tránsito y Transporte del Huila-por una movilidad segura. recuperado de: <http://www.transito-huila.gov.co>

Mejía, O. (2006). Situación del derecho administrativo sancionador en el ordenamiento jurídico colombiano. Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad de Ibagué.

Mejía, O. (2008). Reseña histórica del derecho administrativo sancionador. Novem Jus: Revista Especializada en Sociología Jurídica y Política, 2(1), 259-284. Recuperado de https://editorial.ucatolica.edu.co/ojsucatolica/revistas_ucatolica/index.php/Juridica/article/view/898/925.

Merino, A. (2020). La inseguridad de las carreteras. Organización para la cooperación y desarrollo económico. EOM

Montero, K. (2008). Violación al Debido Proceso como causal de procedimiento de revisión penal. Reflexiones acerca de su procedencia. Facultad de Derecho. Universidad de Costa Rica. Recuperado de: <https://ijj.ucr.ac.cr/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2017/07/TESIS-KARLA-MONTERO-VIOLACION-AL-DEBIDO-PROCESO-COMO-CAUSAL-DE-REVISION.pdf>

Moreno. L. (2000). Acceso a la justicia, Academia Colombiana de Jurisprudencia, Santa Fe de Bogotá.

Kafka, F. (2006). *El proceso*. Ediciones Colihue SRL.

Nunes,R. (1998). O princípio do devido processo legal substantivo. Representatividade e atuação Devido processo legal, Revista CEJ - Conselho da Justiça Federal

Obando, A., Bautista, D., León, A., Vélez, Y., Oyuela, A., López, S., Almario, K., y Beltrán, L. (2009).⁹ La Eficacia del Debido Proceso en las actuaciones Administrativas de Tránsito y Transporte en el Departamento del Huila. (Colombia) 2006-2008. Fecha de Publicación: Año 2009, Revista Jurídica Piélagus, publicada por la Universidad Surcolombiana, Colombia.

Pavón, G. (2003). De la Casación y la Revisión Penal. 2ª edición. Doctrina y Ley. 2003. Santa Fe de Bogotá. Colombia. Recuperado de: <https://hn.vlex.com/vid/homicidio-simple-482104226>

Pérez, J., Merino, M. (2019). Definición del Debido Proceso. Artículo académico. Recuperado de: <https://definicion.de/debido-proceso>

Quiche, M. (2009). Derecho Constitucional Colombiano de la Carta de 1991, tercera edición. Universidad del Rosario. Santa Fe de Bogotá. Colombia.

Román, C. (2010) El Castigo en el Derecho Administrativo, Derecho y Humanidades No. 16 vol.

Sagúes, N. (1993). Elementos de Derecho Constitucional. Volumen 2, Buenos Aires: Astrea, p. 328

Sanabria, N. y Bohórquez, S. (2015). Estudio Jurídico sobre el Debido Proceso en materia Contravencional de Tránsito y Transporte a Nivel Nacional con fundamento en la Ley 769 de 2002. Universidad Santo Tomas. Fecha de publicación: Bogotá, Colombia, 2015.

Santofimio, G. (2003). Tratado de derecho administrativo, tomo II, Acto administrativo, 4ª ed., Bogotá, Universidad Externado de Colombia, Santafé de Bogotá Colombia.

Segura, R, (2014). Naturaleza jurídica y fundamento constitucional de la potestad punitiva de la Administración del Estado. Revista de Derechos Fundamentales – Universidad de Viña del Mar No. 11 2014 PP 175.

Simit, (2014). Manual de procesos Sancionatorios de transporte y tránsito. Desarrollo del proceso Contravencional.

Tineo Suquet, E. (2013). El debido proceso ¿Crisis o evolución? Recuperado de: [http://catalogo.mp.gob.ve/min-publico/bases/marc/texto/M_Deb_p.105-134.pdf](http://catalogo.mp.gob.ve/min-publico/bases/marc/texto/Monografia/M_Deb_p.105-134.pdf)

Tomás y Valiente, F. (2000)]. *La tortura judicial en España* (2ª edición). Barcelona: Crítica.

Tovar, M. (2008). Modos de transporte y su desarrollo. Instituto Politécnico Nacional. Escuela Nacional de Ingeniería y Arquitectura. México. Distrito Federal.

Zamudio, C. (2017). El Proceso Contravencional Administrativo de Tránsito ¿ineficacia administrativa y/o problemática social? Repositorio Institucional Universidad Santo Tomas, Bogotá Colombia.

Rocha Calderón, S. P. (2019). *Impacto socioeconómico por el no pago de infracciones de tránsito primer semestre del 2018 en el Municipio de Girardot-Cundinamarca* (Doctoral dissertation, Corporación Universitaria Minuto de Dios).

Henao Rave, L. E. (2020). *Prescripción de las multas por infracciones a las normas de tránsito y transporte terrestre en Colombia* (Doctoral dissertation, Universidad Santiago de Cali).

Corte Constitucional sala de revisión (12 de febrero 2015), Sentencia T- 051 de 10 de febrero de 2016 M. P. Gabriel Mendoza Martelo

Corte Constitucional Sentencia C-034 del 29 de enero de 2014 M.P. María Victoria Calle Correa

Corte Constitucional Sala Plena Sentencia C-341 del 4 de junio de 2014 M. P. Mauricio González Cuervo

Corte Constitucional Sentencia T- 167 del 1 de abril de 2013 M. P. Nilson Pinilla Pinilla

Corte Constitucional Sentencia C-980 de 1 de diciembre de 2010 M. P. Gabriel Mendoza Martelo

Corte Constitucional, Sala Primera de Revisión, (3 de agosto de 2006), Sentencia T- 616 de 2006 (M.P Nilson Pinilla).

Corte Interamericana de Derechos, Caso Yvon Neptune, Vs. Haití. Fondo, Reparaciones y Costas, 6 de mayo de 2008 Sentencia, serie C No. 180

Corte Constitucional, Sala de Revisión cinco, T -13 del 28 de mayo de 1992 M.P Fabio Moron Diaz

Corte Interamericana de Derechos, 2001, Caso Tribunal Constitucional vs. Perú. Fondo, Reparaciones y Costas. Sentencia del 31 de enero de 2001.

Corte Constitucional, Sala Primera de Revisión, (3 de agosto de 2006), Sentencia T- 616 de 2006 (M.P Nilson Pinilla).

Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Segunda. Subsección B. en Sentencia del 5 de febrero, 1998 C.P: Carlos Orjuela Góngora.

Cadena-Iñiguez, P., Rendón-Medel, R., Aguilar-Ávila, J., Salinas-Cruz, E., Cruz-Morales, F. D. R. D. L., & Sangerman-Jarquín, D. M. (2017). Métodos cuantitativos, métodos cualitativos o su combinación en la investigación: un acercamiento en las ciencias sociales. *Revista mexicana de ciencias agrícolas*, 8(7), 1603-1617

ANEXOS

Anexo 1. Cuestionario de la entrevista abierta semi estructura.

1. ¿Cuántos años lleva trabajando en el ITTH?
2. ¿Cómo funciona el ITTH respecto al Proceso Contravencional Tránsito?
3. ¿Cuál considera usted que es la imagen que tiene la ciudadanía sobre el ITTH?
4. ¿Cuál considera usted que es la imagen o concepto que tiene la ciudadanía sobre los Procesos Contravencionales en el Huila?
5. ¿Cuántos procesos contravencionales se tramitan en el año o mensualmente?
6. ¿Cuáles son las etapas que ustedes tienen estipuladas para el desarrollo del proceso Contravencional de Tránsito?
7. ¿Qué requisitos tienen en cuenta para abordar el Debido Proceso en el desarrollo de los Procesos Contravencionales de Tránsito?
8. ¿Considera usted que el Principio al Debido Proceso se garantiza durante todas las etapas del Proceso Contravencional? ¿Por qué?
9. ¿Cuáles son las dificultades, irregularidades o anomalías que se presentan durante el trámite del proceso Contravencional de Tránsito?
10. ¿Cuál es la causa más frecuente para la realización de una orden de comparendo?
11. ¿Una vez realizada la orden de comparendo cuál es la actitud más empleada por los responsables del mismo?
12. ¿En la etapa de la audiencia y alegatos, cual es la situación presentada más frecuente?
13. ¿Qué garantía brinda el ITTH, cuando una persona, que se le ha impuesto una orden de comparendo, habla una lengua diferente al español? (Ya se ha presentado este caso).

Anexo 2. Rúbrica para revisión documental ITTH

N.	Debido Proceso	Detalles
1	¿Existe Orden de comparendo? (SI – NO)	
2	Se asumió la falta, se rechazó la falta o no hizo acto de presencia. (A-R-N) Acepta, Rechaza, No asume la falta.	
3	¿las partes involucradas aportaron pruebas? ¿cuales? (SI-NO)	
4	¿Cuál fue la infracción?	
5	una vez fijada la audiencia, ¿las partes asisten?	
6	¿Si las partes acuden a la audiencia que ocurre?	
7	¿Cómo notificaron las decisiones tomadas dentro del Proceso?	
8	¿Que resolvió el proceso? (Contraventor o No Contraventor)	

Anexo 3. Grados de alcoholemia.**Grados de alcoholemia**

Grado	mg de etanol por cada 100 ml de sangre	Correspondencia con copas
Grado 0 de ALCOHOLEMIA	20-39 mg/100ml	una copa de vino o una cerveza
Primer grado de EMBRIAGUEZ	40- 99 mg/100ml	un par de copas de vino o cervezas
Segundo grado de EMBRIAGUEZ	100-149 mg/100 ml	4 cervezas o 2 combinados (vodka, ron, whisky...)
Tercer grado de EMBRIAGUEZ	150 mg o más mg/100 ml	más de 8 cervezas o más de 3 combinados (vodka, whisky, ron...)

Anexo 4. Sistematización análisis de carpetas archivos ITTH.

2	DETALLE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
3	¿Existe Orden de comparendo? (SI - NO)	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
4	Se asumió la falta, se rechazó la falta o no hizo acto de presencia. (A- R- N)	R	N	R	R	N	N	N	N	N	R	R	R	N	N	N	R	R	N	R	A	R	N	A	R
5	¿las partes involucradas aportaron pruebas? ¿cuales? (SI - NO)	NO	SI(DOCU	SI- DO	SI DO	DOC	DOC	NO	SI	FOT	SI TES	NO	SI DEL	SI DO	SI TES	SI TES	NO	SI ORD	SI	SI DO	SI TES	SI TES	SI TES	SI TES	SI TES
6	cual fue la infracción?	DO6	D12	D08	D08	D12	D06	D03	DO2	B01	C31	D06	C24 Y	D06	C35	F	F	F	F	F	F	F	D 06	C 06	F
7	una vez fijada la audiencia, ¿las partes asisten?	SI	SI	SI	SI	NO	NO	SI	SI	NO POR	EL COM	SI	SI	NO	NO	NO	SI	NO	SI	SI	SI	SI	NO POR	SI	SI
8	¿Si las partes acuden a la audiencia que ocurre? (NORMALIDAD)	N	N	N	N	N	N	N	N	NO HUB	C	N	N	N	N	N	N	NO	N	N	N	N	NO HUB	N	N
9	¿Cómo notificaron las decisiones tomadas dentro del Proceso? (estrados, personal, Avisos, ec)	E	E	E	E	E	E	E	E	PAGO	EL COM	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	PAGO	E	E
10	que resolvió el proceso? (contraventor - no contr	NC	NC	NC	NC	C	C	C	C	NO HUB	C	C	C	C	C	NC	NC	NC	NV	NC	NC	NC	NO HUB	C	C

Rivera - Huila, 09 de Junio de 2020

Señor:
GERMAN ALFONSO LOPEZ DAZA
 Coordinador Maestría en Derecho Público
 Universidad Surcolombiana
maestriaderechopublico@usco.edu.co
 Neiva - Huila

Asunto: Respuesta solicitud Información.

Cordial saludo,

De manera respetuosa me permito dar respuesta a su solicitud de información, la cual consiste en saber cuántos procesos contravencionales de tránsito sean adelantado en el Instituto de Transportes y Tránsito del Huila entre los años 2015 a 2019. Esto como consecuencia del proceso investigativo que viene adelantando los estudiantes INGRID VIVERLY TOVAR CHARRY y PAOLA ANDREA BOTELLO FALLA, con el fin de efectuar un estudio y análisis respecto del debido proceso administrativo de los procedimientos contravencionales de tránsito adelantados por la entidad en los años anteriormente relacionados.

El Instituto de Transportes y Tránsito del Huila con el fin de facilitar el desarrollo del proceso investigativo de tipo cuantitativo que se pretende adelantar, procederá a entregar la información solicitada, no sin antes advertir que no se aportan los datos de notificación de los estudiantes, por lo tanto esta información se envía al correo electrónico maestriaderechopublico@usco.edu.co, de la siguiente manera:

CANTIDAD DE PROCESOS CONTRAVENCIONALES DE LOS AÑOS 2016-2019
Entre los periodos anteriormente relacionados el Instituto de Transportes del Huila, ha adelantado 14.788 procesos contravencionales por comisión de infracciones a las normas de tránsito.
Es decir que son órdenes de comparendo respecto de las cuales los presuntos infractores no aceptaron su comisión y que por lo tanto la entidad inicio el respectivo proceso administrativo para establecer su responsabilidad.

Se espera haber atendido positivamente su solicitud.

Atentamente,


IVANNA ALEJANDRA QUIJANO BARRAGÁN

Anexo 5. Respuesta ITTH a Solicitud de Investigadoras USCO.

Anexo 6. Tabla valor de las infracciones.

VALOR DE LAS MULTAS POR INFRIGIR LAS NORMAS DE TRANSITO AÑO 2020				
Los descuentos de 50 y 25% corresponde al valor a pagar por el ciudadano luego de cancelar en el CIA.				
CÓDIGO	INFRACCIÓN	S.M.D.L. V	VALOR MULTA AÑO 2020	INM OVIL IZAC IÓN
A1	No transitar por la derecha de la vía.	4	\$117.040	NO
A2	Agarrarse de otro vehículo en movimiento.	4	\$117.040	NO
A3	Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad e incomoden la conducción.	4	\$117.040	NO
A4	Transitar por andenes, aceras, puentes o demás lugares de uso exclusivo para el tránsito de peatones	4	\$117.040	NO
A5	No respetar las señales de tránsito.	4	\$117.040	NO
A6	Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos.	4	\$117.040	NO
A7	Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.	4	\$117.040	NO
A8	Transitar por zonas prohibidas o, por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban o, conducir por vías diferentes a aquellas especialmente diseñadas para ello cuando las hubiere.	4	\$117.040	NO
A9	Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles.	4	\$117.040	NO
A10	Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad.	4	\$117.040	NO
A11	Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, en este caso el vehículo no automotor será inmovilizado.	4	\$117.040	SI
A12	Prestar servicio público con este tipo de vehículos. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días	4	\$117.040	SI

B1	Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.	8	\$234.081	SI
B2	Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.	8	\$234.081	SI
B3	Conducir un vehículo sin placas, no portarlas en el extremo delantero o trasero, portarlas con obstáculos o en condiciones que dificulten su plena identificación, portar en el lugar destinado a las placas, distintivos similares a estas o que la imiten, o que correspondan a placas de otros países o, sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito. Realizar cambio en las características que identifican un vehículo automotor. Cambiar, modificar o adulterar los números de identificación del motor, chasis o serie de un vehículo.	8	\$234.081	SI
B4	Conducir un vehículo con placas adulteradas, retocadas o alteradas.	8	\$234.081	SI
B5	Conducir un vehículo con una sola placa, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.	8	\$234.081	SI
B6	Conducir un vehículo con placas falsas.	8	\$234.081	SI
B7	No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo	8	\$234.081	SI
B8	No pagar el peaje en los sitios establecidos.	8	\$234.081	NO
B9	Utilizar equipos de sonido a volúmenes que incomoden a los pasajeros de un vehículo de servicio público.	8	\$234.081	NO
B10	Conducir un vehículo con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, sin portar el permiso respectivo, de acuerdo a la reglamentación existente sobre la materia o, no llevar el vehículo de servicio público colectivo urbano todos los vidrios transparentes.	8	\$234.081	NO
B11	Conducir un vehículo con propaganda, publicidad o adhesivos en sus vidrios que obstaculicen la visibilidad.	8	\$234.081	NO
B12	No respetar las normas establecidas por la autoridad competente para el tránsito de cortejos fúnebres.	8	\$234.081	NO
B13	No respetar las formaciones de tropas, la marcha de desfiles, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas, debidamente autorizadas por las autoridades de tránsito.	8	\$234.081	NO
B14	Remolcar otro vehículo violando lo dispuesto por este código.	8	\$234.081	NO
B15	Conducir un vehículo de servicio público que no lleve el aviso de tarifas oficiales en condiciones de fácil lectura para los pasajeros o poseer este aviso deteriorado o adulterado	8	\$234.081	NO
B16	Permitir que en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales u objetos que incomoden a los pasajeros. No llevar el equipaje de	8	\$234.081	NO

	los pasajeros en la bodega, baúl o parrilla.			
B17	Abandonar un vehículo de servicio público con pasajeros.	8	\$234.081	NO
B18	No transitar por el carril derecho el vehículo de transporte público individual, cuando transita sin pasajeros indicando la disponibilidad para prestar el servicio, mediante luz especial o la señal luminosa de estar libre.	8	\$234.081	NO
B19	Realizar el cargue o descargue de un vehículo en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.	8	\$234.081	NO
B20	Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte.	8	\$234.081	NO
B21	Lavar vehículos en vía pública, en ríos, en canales y en quebradas.	8	\$234.081	NO
B22	Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero.	8	\$234.081	NO
B23	Utilizar radios, equipos de sonido o de amplificación a volúmenes que superen los decibeles máximos establecidos por las autoridades ambientales. De igual forma utilizar pantallas, proyectores de imagen o similares en la parte delantera de los vehículos, mientras esté en movimiento.	8	\$234.081	NO
C1	Presentar licencia de conducción adulterada o ajena, lo cual dará lugar a la inmovilización del vehículo.	15	\$438.902	SI
C2	Estacionar un vehículo en los siguientes sitios prohibidos: *Aplica únicamente en caso de abandono del vehículo, de conformidad con el artículo 127 de la Ley 769 de 2002.	15	\$438.902	SI*
C3	Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito *Aplica únicamente en caso de abandono del vehículo, de conformidad con el artículo 127 de la Ley 769 de 2002.	15	\$438.902	SI*
C4	Estacionar un vehículo sin tomar las siguientes precauciones:	15	\$438.902	NO
C5	No reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora (...)	15	\$438.902	NO
C6	No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo y los cinturones de seguridad en los asientos traseros en los vehículos fabricados a partir del año 2004.	15	\$438.902	NO
C7	Dejar de señalizar: a) Con las luces direccionales la maniobra de giro o de cambio de carril (...)	15	\$438.902	NO

C8	Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos; no llevar los vehículos de servicio público y oficial, un aviso visible tanto en el interior como en el exterior en el que se señale el número telefónico del centro de llamadas contratado por la Superintendencia de Puertos y Transporte o los vehículos de servicio público no llevar además marcado en los costados y en el techo el número de la placa o los demás elementos determinados en este código.	15	\$438.902	NO
C9	No respetar las señales de detención en el cruce de una línea férrea a una distancia mínima de cinco (5) metros de la vía férrea o conducir por la vía férrea o por las zonas de protección y seguridad de ella.	15	\$438.902	NO
C10	Conducir un vehículo con una o varias puertas abiertas.	15	\$438.902	NO
C11	No portar como mínimo el siguiente equipo de prevención y seguridad	15	\$438.902	NO
C12	Proveer de combustible un vehículo automotor con el motor encendido, con pasajeros a bordo cuando el vehículo es de servicio público de radio de acción nacional, transporte especial y escolar o proveer de combustible un vehículo de radio de acción metropolitano, distrital o municipal mientras que estén prestando el servicio.	15	\$438.902	NO
C13	Conducir un vehículo automotor sin las adaptaciones pertinentes, cuando el conductor padece de limitación física.	15	\$438.902	NO
C14	Transitar por los siguientes sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente.	15	\$438.902	SI
C15	Conducir un vehículo, particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación.	15	\$438.902	NO
C16	Conducir un vehículo escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios, esto es, no llevar los colores verde y/o blanco distribuidos a lo largo y ancho de la carrocería, en la parte posterior de la carrocería del vehículo franjas alternas de diez (10) centímetros de ancho en colores amarillo y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 60 centímetros; en la parte superior trasera y delantera de la carrocería en caracteres destacados, de altura mínima de 10 centímetros, no llevar la leyenda "ESCOLAR", además el vehículo será inmovilizado.	15	\$438.902	SI
C17	Circular con combinaciones de vehículos de dos (2) o más unidades remolcadas, sin autorización especial de autoridad competente.	15	\$438.902	NO
C18	Conducir un vehículo autorizado para prestar servicio público con el taxímetro dañado, con los sellos rotos o	15	\$438.902	SI

	etiquetas adhesivas con calibraciones vencidas o adulteradas o cuando se carezca de él, o cuando aun teniéndolo, no cumpla con las normas mínimas de calidad y seguridad exigidas por la autoridad competente o este no esté en funcionamiento, además el vehículo será inmovilizado.			
C19	Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades, al costado derecho de la vía, salvo en paraderos especiales de vías troncales que sean diseñadas y operadas con destinación exclusiva al transporte público masivo.	15	\$438.902	NO
C20	Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas; que no esté debidamente empacada, rotulada, embalada y cubierta conforme a la normatividad técnica nacional cuando este aplique, de acuerdo con las exigencias propias de su naturaleza, de manera que cumpla con las medidas de seguridad vial y la normatividad ambiental. Además, el vehículo será inmovilizado.	15	\$438.902	SI
C21	No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará el vehículo hasta tanto se remedie la situación	15	\$438.902	SI
C22	Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin cumplir con los requisitos exigidos. Además, el vehículo será inmovilizado hasta que se remedie dicha situación.	15	\$438.902	SI
C23	Impartir en vías públicas al público enseñanza práctica para conducir, sin estar autorizado para ello.	15	\$438.902	NO
C24	Conducir motocicleta sin observar las siguientes normas:	15	\$438.902	SI
C25	Transitar sin atender alguna de las siguientes reglas (...)	15	\$438.902	NO
C26	Transitar en vehículos de 3.5 o más toneladas por el carril izquierdo de la vía cuando hubiere más de un carril.	15	\$438.902	NO
C27	Conducir un vehículo cuya carga o pasajeros obstruyan la visibilidad del conductor hacia el frente, atrás o costados, o impidan el control sobre el sistema de dirección, frenos o seguridad. Además, el vehículo será inmovilizado.	15	\$438.902	SI
C28	Hacer uso de sirenas, luces intermitentes, o de alta intensidad y aparatos similares los cuales están reservados a los vehículos de bomberos, ambulancias, recolectores de basura, socorro, emergencia, fuerzas militares, policía y autoridades de tránsito y transporte; el uso de cornetas en el perímetro urbano; el uso e instalación, en cualquier	15	\$438.902	NO

	vehículo destinado a la circulación en vías públicas, de toda clase de dispositivos o accesorios diseñados para producir ruido, tales como válvulas, resonadores y pitos adaptados a los sistemas de bajo y de frenos de aire; el uso de resonadores en el escape de gases de cualquier fuente móvil y la circulación de vehículos que no cuenten con sistema de silenciador en correcto estado de funcionamiento.			
C29	Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida, la cual deberá estar señalizada en forma sectorizada, (...)	15	\$438.902	NO
C30	No atender una señal de ceda el paso.	15	\$438.902	NO
C31	No acatar las señales de tránsito o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.	15	\$438.902	NO
C32	No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos, o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas	15	\$438.902	NO
C33	Poner un vehículo en marcha sin las precauciones para evitar choques	15	\$438.902	NO
C34	Reparar un vehículo en las vías públicas, parque o acera, o hacerlo en caso de emergencia, sin atender el procedimiento señalado en este código. O Reparar vehículos automotores en la zona de seguridad y protección de la vía férrea, en los patios de maniobras de las estaciones, los apartaderos y demás anexidades ferroviarias.	15	\$438.902	NO
C35	No realizar la revisión tecnicomecánica y de emisiones contaminantes en los siguientes plazos o cuando aun portando los certificados correspondientes no cuenta con las siguientes condiciones tecnicomecánica y de emisiones contaminantes, además el vehículo será inmovilizado:	15	\$438.902	SI
C36	Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción. El vehículo será inmovilizado	15	\$438.902	SI
C37	Transportar pasajeros en el platón de una camioneta picó o en la plataforma de un vehículo de carga, trátese de furgón o plataforma de estacas.	15	\$438.902	NO
C38	Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.	15	\$438.902	NO
C39	Vulnerar las siguientes reglas de estacionamiento contenidas en el artículo 77 de este Código. En autopistas y zonas rurales, los vehículos podrán estacionarse únicamente por fuera de la vía colocando	15	\$438.902	NO

	en el día señales reflectivas de peligro, y en la noche, luces de estacionamiento y señales luminosas de peligro.			
C40	Los conductores con movilidad normal que estacionen sus vehículos en lugares públicos de estacionamiento, específicamente demarcados con el símbolo internacional de accesibilidad para los automotores que transporten o sean conducidos por personas con movilidad reducida o vehículos para centros de educación especial o de rehabilitación, incurrirán en sanción de multa de quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes.	15	\$438.902	NO
D1	Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.	30	\$877.803	SI
D2	Conducir sin portar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito ordenado por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado	30	\$877.803	SI
D3	Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.	30	\$877.803	SI
D4	No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.	30	\$877.803	SI
D5	Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.	30	\$877.803	SI
D6	Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos	30	\$877.803	SI

	de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.			
D7	Conducir realizando maniobras altamente peligrosas, siempre y cuando la maniobra viole las normas de tránsito que pongan en peligro a las personas o las cosas y que constituyan conductas dolosas o altamente imprudentes. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.	30	\$877.803	SI
D8	Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, en las horas o circunstancias señaladas a continuación, además, el vehículo será inmovilizado, cuando no le funcionen dos (2) o más de estas luces.	30	\$877.803	SI
D9	No permitir el paso de los vehículos de emergencia, esto es, ambulancias, vehículos de cuerpo de bomberos, vehículos de socorro o emergencia y de la policía o ejército. El conductor debe orillarse al costado derecho de la calzada o carril y detener el movimiento del vehículo, cuando anuncien su presencia por medio de luces, sirenas, campanas o cualquier señal óptica o audible.	30	\$877.803	NO
D10	Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad. En las vías urbanas, la velocidad no podrá ser superior a sesenta (60) kilómetros por hora y siempre y cuando se encuentre debidamente señalizada. En las carreteras nacionales y departamentales en ningún caso la velocidad podrá ser superior a ochenta (80) kilómetros por hora y siempre y cuando se encuentre debidamente señalizada.	30	\$877.803	NO
D11	Permitir el servicio público de pasajeros que no tenga la salida de emergencia en cada uno de sus costados adicionalmente a las puertas de ascenso de pasajeros. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado y al propietario. Si se tratare de vehículo particular, se impondrá la sanción solidariamente al propietario.	30	\$877.803	NO
D12	Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.	30	\$877.803	SI

D13	En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado.	30	\$877.803	SI
D14	Las autoridades de tránsito ordenarán la inmovilización inmediata de los vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados como, gas propano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones.	30	\$877.803	SI
D15	Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado el vehículo y al propietario. Además, el vehículo será inmovilizado, salvo casos de fuerza mayor que sean debidamente autorizados por el agente de tránsito.	30	\$877.803	SI
D16	Arrojar residuos sólidos al espacio público desde un vehículo automotor o de tracción animal o humana, estacionado o en movimiento.	30	\$877.803	NO
D17	Cuando se detecte o advierta una infracción a las normas de emisión contaminantes o de generación de ruido por vehículos automotores.	30	\$877.803	NO
E1	Proveer combustible a vehículos de servicio público con pasajeros a bordo.	45	\$1.316.705	NO
E2	Negarse a prestar el servicio público sin causa justificada, siempre que dicha negativa cause alteración del orden público.	45	\$1.316.705	NO
E4	Transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo personas y sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles no autorizados, etc. En estos casos se suspenderá la licencia por un (1) año y por dos (2) años cada vez que reincida. El vehículo será inmovilizado por un (1) año cada vez.	45	\$1.316.705	SI
F	F.0.2 Conducir en estado de embriaguez, con grado 0 y segunda reincidencia	135	\$3.950.114	SI
F	F.0.3 Conducir en estado de embriaguez, con grado 0 y tercera reincidencia	180	\$5.266.818	SI
F	F.1.1 Conducir en estado de embriaguez, con grado 1 y primera reincidencia	180	\$5.266.818	SI
F	F.1.2 Conducir en estado de embriaguez, con grado 1 y segunda reincidencia	270	\$7.900.227	SI
F	F.2.1 Conducir en estado de embriaguez, con grado 2 y primera reincidencia	360	\$10.533.636	SI
F	F.1.3 Conducir en estado de embriaguez, con grado 1 y tercera reincidencia	360	\$10.533.636	SI
F	F.2.2 Conducir en estado de embriaguez, con grado 2 y segunda reincidencia	540	\$15.800.454	SI

F	F.3.1 Conducir en estado de embriaguez, con grado 3 y primera reincidencia	720	\$21.067.272	SI
F	F.2.3 Conducir en estado de embriaguez, con grado 2 y tercera reincidencia	720	\$21.067.272	SI
F	F.3.2 Conducir en estado de embriaguez, con grado 3 y segunda reincidencia	1080	\$31.600.908	SI
F	F.3.3 Conducir en estado de embriaguez, con grado 3 y tercera reincidencia	1440	\$42.134.544	SI
F	Negarse a examen de alcoholemia	1440	\$42.134.544	SI
F1	Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, transitar en esta en patines, monopatines, patinetas o similares.	1	\$29.260	NO
F2	Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.	1	\$29.260	NO
F3	Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavía del ferrocarril.	1	\$29.260	NO
F4	Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.	1	\$29.260	NO
F5	Remolcarse de vehículos en movimiento.	1	\$29.260	NO
F6	Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.	1	\$29.260	NO
F7	Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales	1	\$29.260	NO
F8	Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea	1	\$29.260	NO
F9	Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando	1	\$29.260	NO
F10	Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.	1	\$29.260	NO
F11	En relación con el STTMP, estos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.	1	\$29.260	NO
F12	Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.	1	\$29.260	NO
G1	El pasajero que sea sorprendido fumando en un vehículo de servicio público, será obligado a abandonar el automotor y deberá asistir a un curso de seguridad vial.	0	\$0	NO
G2	Los peatones y ciclistas que no cumplan con las disposiciones de este Código, serán amonestados por la autoridad de tránsito competente y deberán asistir a un curso formativo dictado por las autoridades	0	\$0	NO

	de tránsito.			
H1	Circular portando defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante. Además, el vehículo será inmovilizado preventivamente hasta que sean retiradas.	5	\$146.301	SI
H2	El conductor que no porte la licencia de tránsito, además el vehículo será inmovilizado	5	\$146.301	SI
H3	El conductor, pasajero o peatón, que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumpla las normas y señales de tránsito que le sean aplicables o no obedezca las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.	5	\$146.301	NO
H4	El conductor que no respete los derechos e integridad de los peatones.	5	\$146.301	NO
H5	El conductor que no respete la prelación de paso en intersecciones o giros o según la clasificación de las vías.	5	\$146.301	NO
H6	El conductor que no tome las medidas necesarias para evitar el movimiento de vehículo estacionado. En vehículo de tracción animal no bloquear las ruedas para evitar su movimiento.	5	\$146.301	NO
H7	El conductor que lleve pasajeros en la parte exterior del vehículo, fuera de la cabina o en los estribos de los mismos. Además, el vehículo será inmovilizado preventivamente hasta que se subsane dicha situación.	5	\$146.301	SI
H8	El conductor que porte luces exploradoras en la parte posterior del vehículo. Además, el vehículo será inmovilizado preventivamente hasta que sean retiradas.	5	\$146.301	SI
H9	El pasajero que profiera expresiones injuriosas o groseras, promueva riñas o cause cualquier molestia a los demás pasajeros, además la orden de abandonar el vehículo, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.	5	\$146.301	NO
H10	Los conductores de vehículos no automotores que incurran en las siguientes infracciones (...)	5	\$146.301	NO
H11	Viajar los menores de dos (2) años solos en el asiento posterior sin hacer uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor.	5	\$146.301	NO
H12	Transitar en vehículos de alto tonelaje por las vías de sitios que estén declarados o se declaren como monumentos de conservación histórica.	5	\$146.301	NO
H13	Las demás conductas que constituyan infracción a las normas de tránsito y que no se encuentren descritas en este acto administrativo.	5	\$146.301	NO

I1	El conductor que sea sorprendido fumando mientras conduce, dará lugar a la imposición de diez (10) salarios mínimos legales diarios vigentes. Si se tratare de un conductor de servicio público, además deberá asistir a un curso de seguridad vial.	10	\$292.601	NO
I2	Quien incumpla la obligación consagrada en el artículo 21 de este código, y se le compruebe que en caso de un accidente la deficiencia de carácter orgánico o funcional fue su causa, el conductor se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos diarios legales vigentes y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por cinco (5) años.	100	\$2.926.010	NO
J1	El particular u organismo estatal que dañe, retire o modifique las señales u otros elementos reguladores o indicadores del tráfico en las ciudades, será sancionado con multa equivalente a tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes.	90	\$2.633.409	NO
J2	En caso de inmovilización de vehículos de servicio público, el incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor de subsanar la falta en un plazo no mayor a cinco (5) días, dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.	600	\$17.556.060	NO
J3	Serán sancionados con multa equivalente a mil (1.000) salarios mínimos legales diarios vigentes por cada unidad y a la cancelación de su registro, las ensambladoras o fabricantes de vehículos, carrocerías, remolques, semirremolques y similares, que los vendan sin el respectivo mecanismo de identificación.	1000	\$29.260.100	NO
J4	Será sancionado con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes el propietario de expendio que provea de combustible a un vehículo automotor de servicio público con el motor encendido y pasajeros a bordo.	100	\$2.926.010	NO
J5	El propietario o administrador del parqueadero autorizado para materializar la inmovilización de un vehículo, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción a las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta.	1500	\$43.890.150	NO
J6	El propietario o administrador del parqueadero autorizado que no entregue los elementos contenidos en el vehículo y relacionados en el inventario, así como	600	\$17.556.060	NO

	las condiciones del estado exterior descritas a su recibo, será sancionado con una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y adicionalmente, deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.			
500	DECR 155 ABR 2009 Conducir Con Parrillero Hombre, Mujer Embarazada O Con Menores De 10 Años	30	\$877.803	SI
944	DECRETO 444/2013 Las Personas Que Sean Sorprendidas En Flagrancia Haciendo Caravanas En El Distrito De Buenaventura, Se Les Aplicara Las Sanciones Establecidas En La Ley Así: A) Se Les Inmovilizara Su Motocicleta Por Cinco (5) Días Y Deberán Pagan Una Multa Equivalente A Un (1) Salario Minino Legal Vigente. B) Si Además Se Comprueba Que Han Ingerido Licor Se Les Aplicara Las Sanciones Aplicadas En El Artículo 1 De La Ley 1548 De 2012 Según El Grado De Alcholemia Que Tenga La Persona.	30	\$877.803	SI

Anexo 6. Evidencias fotográficas visita al archivo del ITTH.

ORDEN DE COMPARENDO NACIONAL N° 999999999000003967513

FECHA Y LUGAR: 25/01/2014, PUEBLO RUPA

VIAJE: VIAJE CASUAL, PLACA: KCM 357 500 AIRE

VEHICULO: BICICLETA O TRICICLO, CAMION, VOLICUETA, AUTOMOVIL, TRACTOCAMION, CAMPERO, CAMIONETA, MOTOCICLO, MOTOTRICICLO, MICROBUS, MOTOCARRO, BURETA, CUATRIEJE, REMOLQUE / SEMIREM

TIPO DE INFRACCION: CONDUCTOR PASAJERO

ORG. DE TIT. N° 10072557524

PROPIETARIO: HECTOR VEGA VELASQUEZ

EMPRESA: N/A

APellidos y Nombres Completos: PT. VEGA VELASQUEZ

PLACA O NUMERO DE IDENTIFICACION: SETRA-DEWL

NOTA: EL AGENTE DE TRANSITO QUE RECIBA DIRECTA O INDIRECTAMENTE DINERO O DADIVAS PARA RETARDAR U OMITIR ACTO PROPIO DE SU CARGO, O DE IGUAL FORMA, AL EXTENDER DOCUMENTO PUBLICO, CONSIGNE UNA FALSEDAD O CALLE TOTAL O PARCIALMENTE LA VERDAD INCURRIRA EN SANCION SEGUN LO ESTABLECIDO EN EL CODIGO PENAL (CONCUSION-COHECHO O FALSEDAD IDEOLOGICA EN DOCUMENTO PUBLICO)

16. DATOS DE LA INMOVILIZACION: GRUPO NUMERO: PLACA GRUPO:

17. OBSERVACIONES DEL AGENTE DE TRANSITO: REALIZA TRANSPORTE INFORMAL TRANSPORTANDO ALSENO DE SETRA PUEBLO CC 484466 EL CUAL A LA VEZ TRANSPORTA ALSENO DE SETRA PUEBLO CC 484466 EL CUAL A LA VEZ TRANSPORTA ALSENO DE SETRA PUEBLO CC 484466

EL PRESUNTO INFRACCION DEBERA PRESENTARSE DENTRO DE LOS SIGUIENTES CINCO (5) DIAS HABILES ANTES DEL ORGANISMO DE TRANSITO DE: DEPARTAMENTO HUILA

18. DATOS DEL TESTIGO EN CASO DE QUE APLIQUE: NOMBRE Y APELLIDOS COMPLETOS: Juan Jimenez M, C.C. No: 105064063, Direccion: Estacion de Policia Aire RG3, Telefono: 3104807034

FIRMA DEL PRESUNTO INFRACCION: APT 3104807034, C.C. No: 105064063

FIRMA DEL TESTIGO: NO FIRMA, C.C. No: 105064063

BAJO LA GRAVEDAD DEL JURAMENTO: C.C. No: 105064063

ORDEN DE COMPARENDO NACIONAL N° 999999999000003903295

FECHA Y LUGAR: 02/02/2014, PUEBLO RUPA

VIAJE: VIAJE CASUAL, PLACA: KCM 357 500 AIRE

VEHICULO: BICICLETA O TRICICLO, CAMION, VOLICUETA, AUTOMOVIL, TRACTOCAMION, CAMPERO, CAMIONETA, MOTOCICLO, MOTOTRICICLO, MICROBUS, MOTOCARRO, BURETA, CUATRIEJE, REMOLQUE / SEMIREM

TIPO DE INFRACCION: CONDUCTOR PASAJERO

ORG. DE TIT. N° 049791

PROPIETARIO: JUAN ANTONIO PALMON VIALA

EMPRESA: N/A

APellidos y Nombres Completos: Hernan Palmon Viala

PLACA O NUMERO DE IDENTIFICACION: 095562

NOTA: EL AGENTE DE TRANSITO QUE RECIBA DIRECTA O INDIRECTAMENTE DINERO O DADIVAS PARA RETARDAR U OMITIR ACTO PROPIO DE SU CARGO, O DE IGUAL FORMA, AL EXTENDER DOCUMENTO PUBLICO, CONSIGNE UNA FALSEDAD O CALLE TOTAL O PARCIALMENTE LA VERDAD INCURRIRA EN SANCION SEGUN LO ESTABLECIDO EN EL CODIGO PENAL (CONCUSION-COHECHO O FALSEDAD IDEOLOGICA EN DOCUMENTO PUBLICO)

16. DATOS DE LA INMOVILIZACION: GRUPO NUMERO: PLACA GRUPO:

17. OBSERVACIONES DEL AGENTE DE TRANSITO: Juz por transito de PUEBLO RUPA, Direccion: Estacion de Policia Aire RG3

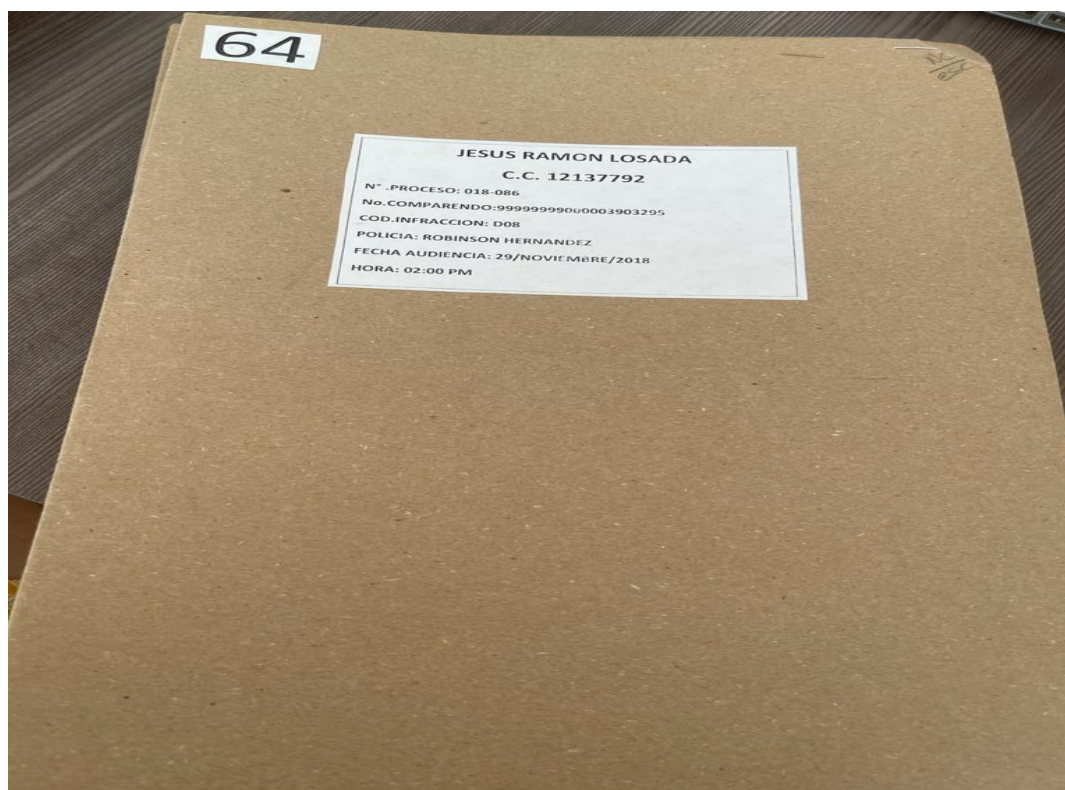
EL PRESUNTO INFRACCION DEBERA PRESENTARSE DENTRO DE LOS SIGUIENTES CINCO (5) DIAS HABILES ANTES DEL ORGANISMO DE TRANSITO DE: DEPARTAMENTO HUILA

18. DATOS DEL TESTIGO EN CASO DE QUE APLIQUE: NOMBRE Y APELLIDOS COMPLETOS: Juan Jimenez M, C.C. No: 105064063, Direccion: Estacion de Policia Aire RG3, Telefono: 3104807034

FIRMA DEL PRESUNTO INFRACCION: NO FIRMA, C.C. No: 105064063

FIRMA DEL TESTIGO: NO FIRMA, C.C. No: 105064063

BAJO LA GRAVEDAD DEL JURAMENTO: C.C. No: 105064063



INSTITUCIÓN DE INVESTIGACIÓN Y FOMENTO TECNOLÓGICO
EN INGENIERÍA DE SISTEMAS

ACTA DE LA AUDIENCIA PÚBLICA DEL INCUPLADO PROCESO N° 017-0199

AUDIENCIA PÚBLICA DE PRESENTACIÓN DEL INCUPLADO PROCESO N° 017-0199
SOBRE LA ORDEN DE COMPARECENCIA N° 3008111
DE FECHA 13-11-2017 POR EL
CÓDIGO 006 EN EL VEHÍCULO DE PLACAS 355008

20 NOV 2017

En el Municipio de Rivera (Hulla), el día 20 del mes 11 del año 2017, siendo las 03:30 pm, con comparecencia a lo establecido en los artículos 135 y siguientes de la Ley 769 de 2002, se hace presente dentro de los casos que habilitan a la elaboración del comparendo el Señor JOHANNES LEONARDO identificado (a) con C.C. No. 121150 dirección C.S. No. 10-25 con el fin de dar audiencia de comparecencia en respecto a la orden de comparendo nacional N° 3008111 por la infracción que corresponde al CÓDIGO 006 Que se lo elaborara al conducir el vehículo de placas 355008.

De esta manera, se procede a realizar Audiencia pública, y se decreta formalmente abierta. Acto seguido se procede a informar, que se establece el día 01 mes 02, año 2018 hora 6 pm, para que el presunto infractor, rinda los descargos, y presente las pruebas que pretenda hacer valer.

N° ID 121150 Conductor CC TI

CESAR AUGUSTO ARCE DUSSANPRO
PROFESIONAL UNIVERSITARIO

Juan Andres Giraldo
DINO FABRICIO PINZON HURTADO
Contralista

En el Municipio de Rivera (Hulla), el día 20 del mes de 11 del año de 2017
siendo las 3:30 pm. Se suspende audiencia.

Anexo 7. Evidencia fotográfica entrevista abierta semiestructura al funcionario de ITTH.

