NOTIFICACIÓN POR AVISO

(Artículo 69 de la Ley 1437 de 2011 - CPACA)

La Profesional Especializada de la **División Jurídica de la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja**, hace constar que dentro del término legal se remitió la respectiva citación para notificación personal al apoderado judicial del presunto infractor, la cual fue debidamente recibida; sin embargo, transcurrido el término de cinco (5) días hábiles siguientes a su entrega, el citado no compareció a esta judicatura. En consecuencia, se procedió al envío de la notificación por aviso por correo certificado a la dirección reportada y autorizada por el apoderado judicial **Dr. JOAO ALEXIS GARCIA CARDENAS** en el expediente, la cual fue devuelta por la empresa de mensajería con la anotación de que el destinatario ***no reside***

Por lo tanto, ante la imposibilidad de surtir la notificación personal ni de hacer entrega física del aviso por razones ajenas a esta entidad, y en estricto cumplimiento de lo ordenado en el inciso 2° del artículo 69 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA), se procede a efectuar la presente **NOTIFICACIÓN POR AVISO** en la Pagina web y cartelera de la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja, del siguiente acto administrativo junto con la copia íntegra del mismo

Tipo de Acto Administrativo: Resolución que resuelve Recurso de Apelación dentro del Proceso Contravencional de Transito

Número de Acto Administrativo A NOTIFICAR : Resolución No 26000867 de fecha 28 de septiembre de 2026

Comparendo: 68081000000004931797 de fecha diciembre 23 de 2024

Presunto Infractor **OMAR POLO PEREZ**

C.C. 91423489

Apoderado Judicial: JOAO ALEXIS GARCIA CARDENAS

Identificación del Apoderado: C.C. No. 91161110

Asunto: Por la cual se resuelve el recurso de apelación interpuesto contra la Resolución No. SAU25055531 DE FECHA NOVIEMBRE 25 DE 2025 ,dictada dentro del proceso contravencional de tránsito.

Sentido de la Decisión: se confirma resolución de primera Instancia

PARTE RESOLUTIVA DEL ACTO ADMINISTRATIVO-

Resolución No 26000887 de fecha 28 de septiembre de 2026

RESUELVE:

RESUELVE: ARTÍCULO PRIMERO: CONFIRMAR en todas sus partes la Resolución No. SAU25055531 de fecha 25 de noviembre de 2025, proferida por la Inspección de Policía y Tránsito de Barrancabermeja, mediante la cual se declaró contraventor al señor OMAR POLO PÉREZ, identificado con cédula de ciudadanía No. 91.423.489 por la comisión de la infracción codificada como D02, contenida en la orden de comparendo No. 68081000000004931797, de conformidad con las razones expuestas en la parte motiva del presente acto administrativo. ARTÍCULO SEGUNDO: NOTIFICAR el contenido de la

presente resolución al señor OMAR POLO PEREZ de conformidad con las disposiciones legales aplicables. ARTÍCULO TERCERO: ADVERTIR que contra la presente decisión no procede recurso alguno, por haberse resuelto el recurso de apelación y encontrarse agotada la via administrativa. ARTÍCULO CUARTO: Una vez surtida la correspondiente notificación, REMÍTASE el expediente a la Inspección Segunda de Policía y Tránsito de Barrancabermeja para lo de su competencia y cumplimiento de lo aquí dispuesto. NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE Dado en Barrancabermeja - Santander, a los veintiocho (28) días del mes de septiembre de 2026 NOTIFIQUESE Y CUMPLASE.

CESAR AUGUSTO GUZMAN AREIZA
Director

Se le informa al notificado que contra la presente Resolución EXPEDIDA por el Director de la INSPECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE BARRANCABERMEJA, que resuelve el recurso de apelación **NO PROCEDE NINGÚN RECURSO** en la vía administrativa, quedando formalmente agotada la misma de acuerdo con lo estipulado en el artículo 87 del CPACA. En consecuencia, la decisión queda en firme institucionalmente.

CONSTANCIA DE PUBLICACIÓN Y TÉRMINOS (Art. 69 CPACA):

Para efectos legales, se hace saber al interesado que el presente aviso junto con la copia íntegra del acto administrativo se publica en la pagina WEB y cartelera de la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja hoy once (11) de noviembre de 2026 por el término de cinco (5) días hábiles

La notificación se considerará surtida y perfeccionada al finalizar el día siguiente al del retiro o des fijación del mismo

Atentamente,

FABIOLA GUARIN SANABRIA
Profesional Especializada.

CONSTANCIA DE FIJACIÓN

EL PROFESIONAL ESPECIALIZADO DE LA DIVISION JURIDICA DE LA INSPECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE BARRANCABERMEJA, hace constar que el día de hoy miércoles once (11) **DE NOVIEMBRE DE DOS MIL VEINTISEIS (2026)**, siendo las **08:00 A.M.**, se procede a **FIJAR** el Aviso de Notificación junto con la copia íntegra del acto administrativo referenciado, en un lugar visible al público de las instalaciones de esta Entidad) y en la página web institucional.

Se fija el presente aviso por el término legal de cinco (5) días hábiles, advirtiendo que la notificación se considerará surtida al finalizar el día siguiente al de la desfijación del mismo.

En constancia de lo anterior, se firma en la ciudad de Barrancabermeja a los a los once (11) días del mes de noviembre de 2026.

Atentamente,

FABIOLA GUARIN SANABRIA
Profesional Especializada.

INSPECCIÓN DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE BARRANCABERMEJA

RESOLUCIÓN No. 2600087 / 28 SEP 2026

POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE APELACIÓN

El director de la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja, conforme a las facultades legales especialmente las conferidas por los artículos 3º de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2º de la Ley 1383 de 2010, y 134 ibidem; procede a resolver el recurso de apelación interpuesto por el Doctor **JOAO ALEXIS GARCIA CARDENAS,** apoderado del señor **OMAR POLO PEREZ** identificado con la cédula de ciudadanía Número **91.423.489,** en virtud de la **RESOLUCION No. SAU25055531** de fecha **25 de noviembre de 2025** proferida por el(la) inspector(a) de Tránsito, con relación a la orden de comparendo **No. 68081000000004931797, de fecha diciembre 23 de 2024,** previo los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Que el día 23 de diciembre de 2024 fue elaborada la orden de comparendo No. **68081000000004931797**, respecto del vehículo de placas **CKX11B**, por la presunta comisión de la infracción D02, consistente en conducir sin portar los seguros ordenados por la ley.

2. Que el señor **OMAR POLO PÉREZ**, identificado con cédula de ciudadanía No. **91.423.489**, manifestó su inconformidad frente al comparendo y, a través de apoderado judicial, solicitó ser escuchado en audiencia pública.

3. Durante la actuación se incorporaron las evidencias de la fotodetección, la información correspondiente al estado del SOAT, la documentación relacionada con la señalización del punto SAST y las declaraciones de la agente validadora y del ingeniero del Consorcio STB, quien se pronunció sobre la instalación y características de la señalización existente en el lugar de los hechos.

4. Surtidas las etapas del procedimiento, mediante Resolución No. **SAU25055531** del 25 de noviembre de 2025 se profirió decisión de fondo, contra la cual el señor **OMAR POLO PÉREZ**, a través de su apoderado, interpuso recurso de apelación, cuestionando principalmente el régimen normativo aplicable a la autorización y señalización del SAST.

FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES Y LEGALES.

Para decidir, este despacho tendrá en cuenta los siguientes parámetros de carácter constitucional y legal**:**

En principio, la constitución política de Colombia consagra en el artículo 4, Título I "De los principios fundamentales", el deber de todos los nacionales y extranjeros en Colombia, de acatar la Constitución y Las leyes además del respeto y obediencia de estos frente a las Autoridades legalmente establecidas.

El artículo 6 de la norma superior, en concordancia con lo anterior, señala, *"Los particulares solo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución y la Leyes…"*

Así mismo, el artículo 24 de la carta, establece que *"Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la Ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él y a permanecer y a residenciarse en Colombia"*

Bajo estos supuestos, la potestad sancionatoria del Estado como forma de garantizar la observancia de la Constitución y las Leyes por parte de los particulares, cuanta con una serie de medidas de carácter coercitivo, las cuales, deben ser ejercidas siguiendo los postulados del artículo 29 de la Constitución Política Colombiana que dispone:

ARTICULO 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, la ley permisiva o favorable, aun cuando sea posterior, se aplicará de preferencia a la restrictiva o desfavorable.

Toda persona se presume inocente mientras no se la haya declarado judicialmente culpable. Quien sea sindicado tiene derecho a la defensa 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 dilaciones injustificadas; a presentar pruebas y a controvertir las que se alleguen en su contra; a impugnar la sentencia condenatoria, y a no ser juzgado dos veces por el mismo hecho.

Una vez relacionados los principales aspectos Constitucionales del caso, para decir lo relacionado con el recurso, procede este despacho a enunciar los aspectos Legales aplicables al caso.

2. FUNDAMENTOS LEGALES:

El Congreso de la República, dando cumplimiento a las funciones establecidas en el numeral 2 del artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, expidió la Ley 769 de 2002 "CODIGO NACIONAL DE TRANSITO TERRESTRE", el cual tiene como fin regular la circulación de peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas y ciertas vías privadas; así como las actuaciones y procedimientos de las autoridades de tránsito (artículo 1 modificado por la Ley 1383 de 2010).

LEY 769 DE 2002

Artículo 1°. Ámbito de Aplicación y Principios. Modificado Artículo 1º Ley 1383 de 2010. Las normas del presente código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

Así mismo, en los artículos 3 ibídem, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010.

Artículo 3°. Autoridades de tránsito. Modificado Artículo 2º Ley 1383 de 2010. Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

El Ministro de Transporte.
Los Gobernadores y los Alcaldes.
Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital.
La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.
Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.
La Superintendencia General de Puertos y Transporte.
Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5º de este Artículo.
Los Agentes de Tránsito y Transporte.

El artículo 7 de la misma obra determina quienes tienen la autoridad de tránsito; las competencias y funciones de estas se enuncian de la siguiente forma:

Artículo 7. Cumplimiento Régimen Normativo. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías (…)

Por su parte, establece el artículo 55 ibídem unos criterios básicos de comportamiento a seguir por parte de conductores, pasajeros y peatones, de tal forma que no obstaculicen, perjudiquen o pongan en riesgo a los demás administrados, además del conocimiento y cumplimiento de las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como la obediencia de las indicaciones que les den las autoridades de tránsito:

Artículo 55. Comportamiento del conductor, pasajero o peatón. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito

Así mismo el artículo 3 y 6 de la norma referida, (modificado por el artículo 2 de la ley 1383 de 2010) determina quienes tienen la calidad de autoridad de tránsito, las competencias y funciones de estas. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y SANCIONATORIO y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

Respecto a las sanciones a las que se hará acreedor el contraventor a las normas de tránsito, y el procedimiento para imponer dichas sanciones, se debe estar a lo dispuesto; así:

Artículo 122. Tipos de sanciones. Modificado Artículo 20 Ley 1383 de 2010. Las sanciones por infracciones del presente código son:
1. Amonestación.
2. Multa.
3. Retención preventiva de la licencia de conducción.
4. Suspensión de la licencia de conducción.
5. Suspensión o cancelación del permiso o registro.
6. Inmovilización del vehículo.
7. Retención preventiva del vehículo.
8. Cancelación definitiva de la licencia de conducción.

Las sanciones señaladas en este Artículo se impondrán como principales o accesorias al responsable de la infracción, independientemente de las sanciones ambientales a que haya lugar por violación de cualquiera de las regulaciones, prohibiciones y restricciones sobre emisiones contaminantes y generación de ruido por fuentes móviles. (...)

El código Nacional de tránsito ley 769 de 2002, en su artículo 131 modificado por el artículo 21 de ley 1383 de 2010, impone una multa equivalente a 30 SMLDV, el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: ***D02 CONDUCIR SIN PORTAR EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT) ORDENADO POR LA LEY.*** *EL VALOR DE LA MULTA SERA DE 30 SALARIOS MINIMOS MENSUALES LEGALES Y VIGENTES.*

REGLAS GENERALES Y EDUCACIÓN EN EL TRÁNSITO. ARTÍCULO 55. *COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.*

LEY 1843 DE 2017

La Ley 1843 de 2017 reguló la instalación, operación y utilización de los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y Otros Medios Tecnológicos para la Detección de Infracciones de Tránsito (SAST), estableciendo el procedimiento para la validación, notificación y trámite de las infracciones detectadas mediante dichos mecanismos tecnológicos.

El propósito de esta normativa se encuentra orientado al fortalecimiento de la seguridad vial, la prevención de la siniestralidad, la protección de la vida e integridad de los actores viales y la garantía de una movilidad segura, permitiendo a las autoridades de tránsito ejercer labores de vigilancia y control mediante herramientas tecnológicas previamente autorizadas por las autoridades competentes.

En particular, los artículos 7 y 8 de la Ley 1843 de 2017 establecen el procedimiento de validación de las evidencias obtenidas por medios tecnológicos, la identificación de los datos asociados al vehículo involucrado y la vinculación del propietario al procedimiento administrativo sancionatorio correspondiente.

(...) ARTÍCULO 136. REDUCCIÓN DE LA MULTA. Una vez surtida la orden de comparendo, si el inculpado acepta la comisión de la infracción, podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa: 1. Cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa dentro de los cinco (5) días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito o en un Centro de Enseñanza Automovilística o un Centro integral de atención debidamente registrados ante el RUNT. Si el curso se realiza ante un centro de enseñanza automovilística o en centro integral de atención, o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a este se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción;

(...) RTÍCULO 8o. Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación: El envío se hará por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo. Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción con ayudas tecnológicas se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en

la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito.
PARÁGRAFO 1o.

PARÁGRAFO 2o. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el recaudo y cobro de las multas.

PARÁGRAFO 3o. Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso. La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información: a) Dirección de notificación; b) Número telefónico de contacto; c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.

RESOLUCION 20243040045005 DE 2024 MINISTERIO DE TRANSPORTE, "Por medio de la cual se sustituye el Capitulo 1 del Titulo 8 de la Resolución Única de Transito 20203040011245 de 2022 y se adopta el Manual de Señalización Vial Colombiana. Dispositivos, informe de infraestructura vial, para la regulación del transito y de la seguridad vial"

(…) Artículo 3. Transición. Por el término de seis (6) meses contados a partir del día siguiente de la publicación en el diario oficial de la presente sustitución, la implementación del "Manual de Señalización Vial de Colombia: Dispositivos Uniformes en la Infraestructura Vial, para la Regulación del Tránsito y la Seguridad Vial", establecido en el Anexo 76 de la presente resolución, se tendrán en cuenta los siguientes parámetros:

1. La señalización vial (vertical y horizontal) y demás dispositivos uniformes instalados por la autoridades y entidades competentes o en virtud de los contratos en ejecución, se renovarán en las condiciones en que fueron contratados, por el deterioro de sus condiciones, por daño o pérdida, o cualquier situación que implique el daño del elemento, sin perjuicio de que voluntariamente se considere procedente su actualización conforme a las disposiciones adoptadas en el presente capítulo.

2. Los diseños aprobados por las entidades territoriales competentes, antes de la entrada en vigencia del presente capitulo, de conformidad con el "Manual de señalización vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia" adoptado en la Resolución 1885 de 2015, compilado en el Anexo 68 de la Resolución 20223040045295 de 2022, se implementarán en los términos y condiciones que fueron aprobados, sin perjuicio que dichas entidades voluntariamente consideren procedente la aplicación conforme a las disposiciones adoptadas en el presente capitulo".

SENTENCIA C-038 DE 2020

La Corte Constitucional, mediante Sentencia C-038 de 2020, analizó diversos apartes de la Ley 1843 de 2017, concluyendo que la imposición de sanciones derivadas de sistemas automáticos de detección debía ajustarse plenamente a los principios constitucionales que gobiernan el derecho administrativo sancionador, especialmente los principios de legalidad, debido proceso, culpabilidad y responsabilidad personal.

No obstante, fue mediante la Sentencia C-321 de 2022 que la Corte Constitucional fijó el precedente actualmente vigente en materia de responsabilidad administrativa derivada de infracciones detectadas por sistemas automáticos de tránsito.

En dicha providencia, la Corte examinó nuevamente el alcance del parágrafo 1° del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, precisando que la vinculación del propietario del vehículo al procedimiento administrativo sancionatorio resulta constitucionalmente válida, siempre que la autoridad de tránsito determine, dentro del respectivo procedimiento, la existencia de una conducta atribuible a dicho propietario desde la perspectiva de la culpa.

La Corte fue enfática en señalar que en el ordenamiento jurídico colombiano se encuentra proscrita toda forma de responsabilidad objetiva en materia sancionatoria, razón por la cual la sola calidad de propietario no constituye fundamento suficiente para imponer una sanción administrativa.

Sin embargo, igualmente precisó que ello no significa que el propietario quede automáticamente exonerado cuando no sea posible individualizar plenamente al conductor del vehículo, pues el análisis de responsabilidad debe extenderse a los deberes jurídicos que le corresponden como titular del automotor.

En este sentido, la Corte reconoció que el propietario mantiene una posición jurídica especial respecto del vehículo, derivada de su facultad de disposición, administración, control y vigilancia sobre el mismo, razón por la cual puede resultar responsable administrativamente cuando se acredite que incumplió los deberes de cuidado que le eran exigibles respecto del uso del automotor.

Bajo este entendimiento, la responsabilidad del propietario no surge por el simple hecho de figurar inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito —RUNT—, sino por la demostración, dentro del proceso administrativo, de una conducta culposa relacionada con la falta de control, vigilancia, supervisión o custodia del vehículo involucrado en la infracción.

Así las cosas, la Sentencia C-321 de 2022 no eliminó la posibilidad jurídica de sancionar al propietario de un vehículo en los procedimientos adelantados por fotodetección; por el contrario, condicionó dicha facultad a que la autoridad administrativa motive adecuadamente la existencia de un elemento subjetivo de responsabilidad y demuestre, con fundamento en las pruebas obrantes en el expediente, el incumplimiento de los deberes jurídicos que recaen sobre el titular del automotor.

En consecuencia, cuando dentro de la actuación administrativa se encuentra acreditado que el propietario conservaba el control jurídico y material del vehículo, que no existió pérdida de posesión, hurto, uso inconsentido o circunstancias constitutivas de fuerza mayor o caso fortuito, y adicionalmente no se aportan elementos que desvirtúen el incumplimiento de sus deberes de vigilancia y custodia, resulta jurídicamente procedente la imposición de la sanción administrativa correspondiente, sin que ello implique el desconocimiento de los parámetros fijados por la Corte Constitucional.

De esta manera, la interpretación sistemática de la Ley 1843 de 2017 y de la Sentencia C-321 de 2022 permite concluir que la responsabilidad del propietario en materia de fotodetección no es automática ni objetiva, pero tampoco desaparece por la sola ausencia de identificación plena del conductor, correspondiendo a la autoridad administrativa valorar integralmente las circunstancias particulares de cada caso para establecer si existió o no incumplimiento de los deberes de control, vigilancia y custodia exigibles al titular del vehículo.

Luego de las anteriores consideraciones generales, el Despacho procede a analizar el caso concreto con el fin de determinar si existe o no mérito para confirmar en todas sus partes la sanción contenida en la parte resolutiva de la Resolución **SAU25047697** de fecha 04 de noviembre de 2025**,** conforme lo determina el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

ARGUMENTOS DEL RECURRENTE

El apoderado del señor **OMAR POLO PÉREZ** manifiesta su inconformidad con la decisión sancionatoria al considerar que la autoridad de primera instancia realizó una interpretación errónea del régimen jurídico aplicable al Sistema Automático, Semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito – SAST.

Sostiene que la Resolución 20203040011245 de 2020 sí resulta aplicable respecto de las condiciones de operación y señalización del sistema, aun cuando la autorización inicial del SAST hubiese sido otorgada bajo la normativa anterior. En ese sentido, diferencia entre las reglas aplicables al trámite de autorización y aquellas relacionadas con el funcionamiento posterior del dispositivo.

Alega igualmente que, una vez entrada en vigencia la Resolución 20203040011245 de 2020 y derogada la Resolución 718 de 2018, la autoridad de tránsito tenía la obligación de adecuar la señalización del punto SAST a las nuevas exigencias normativas, sin que ello implicara solicitar nuevamente autorización para su funcionamiento.

De manera particular, afirma que la señalización instalada en el lugar de los hechos no cumplía con las distancias y características que, a su juicio, exigía la regulación posterior, al señalar que debían existir señales informativas ubicadas entre 300 y 400 metros, entre 100 y 200 metros y otra al inicio del punto SAST, indicando expresamente la distancia y la palabra "inicio".

Asimismo, invoca el artículo 29 de la Constitución Política, el principio de favorabilidad y distintas disposiciones y precedentes jurisprudenciales, argumentando que dentro de un procedimiento administrativo sancionatorio debe aplicarse la norma que resulte más favorable al investigado.

En consecuencia, solicita que se revoque la decisión sancionatoria, se exonere al señor **OMAR POLO PÉREZ** del pago de la multa y se retiren los registros correspondientes de las plataformas SIMIT y RUNT.

PROBLEMA JURÍDICO

Corresponde a este Despacho determinar si la decisión sancionatoria proferida contra el señor **OMAR**

POLO PÉREZ por la infracción D02 se encuentra ajustada a derecho, particularmente frente al régimen normativo aplicable a la autorización y operación del SAST, así como al cumplimiento de las condiciones de señalización exigibles para la fecha de los hechos.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Frente a los argumentos formulados por el recurrente, corresponde establecer si para la fecha de los hechos el Sistema Automático, Semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito – SAST ubicado en la Calle 52 con Carrera 30 se encontraba autorizado y operando conforme al régimen normativo aplicable, y si la señalización instalada debía ajustarse de manera inmediata a las exigencias introducidas por normas expedidas con posterioridad a su autorización inicial.

Se encuentra acreditado dentro del expediente que el punto SAST objeto de discusión contaba con autorización inicial otorgada en el año 2019, esto es, con anterioridad a la entrada en vigencia del Decreto Ley 2106 de 2019 y de la Resolución 20203040011245 de 2020. Durante la audiencia, el ingeniero **JOSÉ ANDRÉS ARDILA BANDERA,** vinculado al Consorcio STB, manifestó que la autorización inicial correspondía al 6 de septiembre de 2019 y que fue expedida por un término de cinco años, con posibilidad de renovación. Sobre este aspecto, el artículo 20 de la Resolución 20203040011245 de 2020 dispuso expresamente que las autorizaciones otorgadas por el Ministerio de Transporte con anterioridad a la expedición del Decreto Ley 2106 de 2019 no requerían refrendación ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial, por tratarse de situaciones consolidadas bajo la normatividad anterior. La misma disposición estableció que su vigencia sería de cinco años contados a partir de la entrada en vigencia del Decreto Ley 2106 de 2019.

De igual forma, el artículo 22 de dicha resolución estableció un régimen de transición para las solicitudes de autorización que se encontraban en curso antes de su entrada en vigencia, determinando que continuarían tramitándose bajo la normativa vigente al momento de su radicación. Esta disposición evidencia que el legislador reglamentario quiso preservar los efectos de las situaciones jurídicas constituidas o iniciadas válidamente bajo el régimen anterior, sin imponer una aplicación retroactiva de los nuevos requisitos técnicos.

En consecuencia, no resulta jurídicamente acertado concluir que la expedición de la Resolución 20203040011245 de 2020 hubiera dejado sin efectos la autorización previamente concedida al SAST o que hubiese obligado a tramitar nuevamente su autorización. La derogatoria de la Resolución 718 de 2018 produjo efectos hacia el futuro, pero no desconoció las situaciones consolidadas bajo dicha regulación.

Ahora bien, la controversia planteada por la defensa se concentra especialmente en la señalización existente en el punto SAST, pues sostiene que, aunque la autorización inicial permaneciera vigente, la entrada en vigor de la Resolución 20203040011245 de 2020 obligaba a modificar inmediatamente la señalización previamente instalada, incorporando nuevas distancias y características, frente a ello, debe tenerse en cuenta que durante la actuación probatoria el ingeniero del Consorcio STB manifestó que para el momento de la autorización inicial la señalización instalada correspondía a la señal SI-27, conforme al régimen vigente para aquella época, y que las señales directamente relacionadas con el punto de detección se encontraban aproximadamente a 30 y 250 metros. Asimismo, indicó expresamente que, bajo el Manual de Señalización Vial vigente al momento de la aprobación, no era exigible que dichas señales incorporaran en su contenido la distancia expresada en metros.

Este Despacho considera que este análisis debe complementarse con la Resolución 20243040045005 del 17 de septiembre de 2024 del Ministerio de Transporte, mediante la cual se adoptó el nuevo Manual de Señalización Vial de Colombia y se sustituyó el Capítulo 1 del Título 8 de la Resolución Única de Tránsito 20223040045295 de 2022.

La citada Resolución resulta especialmente relevante para resolver el argumento del recurrente, pues su artículo 3 estableció expresamente un régimen de transición de seis meses para la implementación del nuevo Manual de Señalización Vial. Además, dispuso que la señalización vertical y horizontal y demás dispositivos ya instalados por las autoridades o en virtud de contratos en ejecución se renovarían en las condiciones en que fueron contratados cuando se produjera su deterioro, daño, pérdida u otra situación que hiciera necesaria su sustitución, sin perjuicio de que voluntariamente pudieran actualizarse al nuevo manual; la misma disposición estableció que los diseños aprobados por las entidades territoriales antes de la entrada en vigencia del nuevo Manual, conforme al Manual de Señalización Vial adoptado mediante Resolución 1885 de 2015, podían ser implementados en los términos y condiciones en que hubieran sido aprobados, sin perjuicio de su actualización voluntaria.

Así, contrario a lo sostenido en el recurso, la Resolución 20243040045005 de 2024 no estableció la obligación de sustituir inmediatamente toda señalización previamente instalada o aprobada, sino que

reconoció expresamente un régimen de transición para proteger los elementos, diseños y actuaciones que se encontraban vigentes bajo el Manual anterior, este aspecto resulta determinante en el caso concreto, toda vez que la presunta infracción ocurrió el 23 de diciembre de 2024, es decir, dentro del período de transición previsto en la Resolución 20243040045005 de 2024, cuya implementación gradual se extendía por seis meses desde su publicación. Por tanto, no puede sostenerse que para dicha fecha la señalización instalada conforme al régimen anterior hubiera perdido automáticamente validez por la sola entrada en vigor del nuevo Manual.

De igual forma, es nuestra obligación señalar que la Resolución 20243040045005 de 2024 derogó el anterior Manual de Señalización Vial adoptado mediante Resolución 1885 de 2015, pero lo hizo acompañada precisamente de reglas de transición dirigidas a evitar que los elementos previamente instalados o los diseños ya aprobados quedaran automáticamente sin efectos, así las cosas, tampoco resulta procedente interpretar la derogatoria normativa como si hubiese generado una obligación automática de reemplazar, desde el primer día de vigencia de la nueva disposición, todas las señales existentes en los puntos SAST. Una interpretación de esa naturaleza desconocería las reglas transitorias expresamente previstas por el propio Ministerio de Transporte.

En cuanto al argumento de la defensa según el cual debían existir señales ubicadas entre 300 y 400 metros, entre 100 y 200 metros, y otra al inicio del sistema con indicación expresa de distancia, este Despacho advierte que dicha exigencia no puede aplicarse retroactivamente para invalidar una señalización instalada y aprobada bajo el régimen vigente al momento de la autorización inicial, máxime cuando las reglas posteriores reconocieron expresamente la permanencia temporal de diseños y elementos anteriores.

La prueba practicada dentro del proceso permitió establecer, además, que existía señalización previa al punto de detección. La agente de tránsito manifestó que en el sentido de circulación se encontraban instaladas varias señales informativas y, una vez exhibido el plano durante la audiencia, se identificaron señales ubicadas aproximadamente a 30 y 250 metros del punto SAST, igualmente debe resaltarse que el ingeniero del Consorcio STB indicó también que las señales fueron instaladas antes de la puesta en funcionamiento del sistema y que la autorización inicial se otorgó teniendo en cuenta las condiciones técnicas y de señalización existentes para la época; así las cosas, no se encuentra demostrado que la señalización existente para la fecha de los hechos hubiera sido jurídicamente inválida o que el sistema hubiese perdido su habilitación para operar como consecuencia de la expedición de normas posteriores.

Ahora bien, frente al principio de favorabilidad invocado por el recurrente, debe precisarse que su aplicación en materia administrativa sancionatoria no implica otorgar efecto retroactivo automático a toda disposición técnica posterior, ni permite desconocer los regímenes de transición expresamente previstos por la autoridad competente. En el presente caso, las normas posteriores no eliminaron la infracción ni establecieron una situación sustancialmente más favorable respecto de la conducta investigada, sino que modificaron criterios técnicos de señalización cuya implementación fue sometida expresamente a reglas transitorias.

Consecuentemente, es de señalar que la infracción objeto del presente asunto corresponde al código D02, relacionada con la circulación del vehículo sin contar con SOAT vigente; dentro de la audiencia, la agente DEYSI GRILLO MONTAÑEZ manifestó que, al realizar la validación, verificó en el sistema que el SOAT correspondiente a la motocicleta de placas **CKX11B** se encontraba vencido desde el 7 de julio de 2018, y que las características y placa del vehículo coincidían con la información registrada en el RUNT; por tanto, los cuestionamientos formulados por la defensa se dirigen principalmente contra las condiciones técnicas y de señalización del sistema, pero no desvirtúan la información probatoria relativa a la ausencia de SOAT vigente para la fecha de los hechos.

En conclusión, del análisis conjunto de las disposiciones aplicables y del material probatorio obrante en el expediente se establece que el SAST contaba con una autorización otorgada válidamente bajo el régimen anterior; que la Resolución 20203040011245 de 2020 respetó las situaciones consolidadas y estableció reglas de transición; y que la Resolución 20243040045005 de 2024, lejos de imponer la sustitución inmediata de toda señalización preexistente, contempló expresamente un período y unas condiciones de transición para los dispositivos instalados y los diseños previamente aprobados.

En consecuencia, los argumentos formulados por el recurrente respecto de la autorización y señalización del SAST no resultan suficientes para desvirtuar la legalidad de la actuación ni la configuración de la infracción D02 atribuida al señor **OMAR POLO PÉREZ.**

EL RECURSO y DECISION

Corresponde a este Despacho resolver el recurso de apelación interpuesto por el señor **OMAR POLO PÉREZ,** a través de apoderado judicial, contra la Resolución No. **SAU25055531** del 25 de noviembre de

2025, mediante la cual fue declarado contraventor por la infracción D02, relacionada con el comparendo No. **68081000000004931797.**

Una vez analizados los argumentos de la defensa, las pruebas incorporadas al expediente y el régimen normativo aplicable, este Despacho encuentra que los reparos formulados no están llamados a prosperar.

En efecto, la defensa sostiene que la señalización del SAST debía adecuarse de manera inmediata a las exigencias posteriores contenidas en la Resolución 20203040011245 de 2020 y en la regulación subsiguiente. No obstante, dentro de la actuación se acreditó que el punto SAST contaba con autorización inicial otorgada bajo el régimen anterior y que la señalización existente correspondía a las condiciones técnicas vigentes para el momento de dicha aprobación. El ingeniero del Consorcio STB indicó que la autorización inicial fue otorgada el 6 de septiembre de 2019, por un término de cinco años, y explicó las condiciones bajo las cuales se encontraba instalada la señalización.

Asimismo, la entrada en vigencia de la Resolución 20243040045005 de 2024 del Ministerio de Transporte no implicó la pérdida automática de validez de la señalización previamente instalada, toda vez que dicha regulación contempló un régimen de transición respecto de los dispositivos y diseños existentes. En consecuencia, no resulta procedente aplicar las nuevas exigencias técnicas de manera retroactiva para invalidar una señalización instalada y aprobada conforme al régimen vigente al momento de la autorización inicial.

De igual manera, durante la etapa probatoria se verificó la existencia de señalización previa al punto SAST y se incorporaron al expediente los planos, documentos y testimonios relacionados con su instalación y ubicación. La propia actuación registra señales vinculadas al punto de detección ubicadas aproximadamente a 30 y 250 metros, sin que se hubiese acreditado que para la fecha de los hechos el sistema estuviera inhabilitado para operar por incumplimiento de las condiciones técnicas exigibles.

Por otra parte, debe resaltarse que la infracción objeto del presente asunto corresponde al código D02. La agente de tránsito DEYSI GRILLO MONTAÑEZ manifestó que, al efectuar la validación, verificó que el SOAT del vehículo de placas CKX11B se encontraba vencido desde el 7 de julio de 2018, además de comprobar la correspondencia entre la placa y las características del automotor registradas en el sistema.

En consecuencia, los argumentos del recurrente relacionados con el régimen de autorización, señalización y principio de favorabilidad no logran desvirtuar ni la legalidad de la operación del sistema para la fecha de los hechos ni la evidencia relativa a la falta de SOAT vigente.

Así las cosas, este Despacho encuentra que la decisión de primera instancia se encuentra sustentada en el material probatorio incorporado al expediente y que no se acredita una irregularidad con entidad suficiente para afectar la validez de la actuación.

Por lo anterior, resulta procedente confirmar la Resolución No. **SAU25055531** del 25 de noviembre de 2025, mediante la cual se declaró contraventor al señor **OMAR POLO PÉREZ** por la infracción D02, relacionada con el comparendo No. **68081000000004931797.**

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: CONFIRMAR en todas sus partes la Resolución **No. SAU25055531 de fecha 25 de noviembre de 2025,** proferida por la Inspección de Policía y Tránsito de Barrancabermeja, mediante la cual se declaró contraventor al señor **OMAR POLO PÉREZ,** identificado con cédula de ciudadanía **No. 91.423.489** por la comisión de la infracción codificada como D02, contenida en la orden de comparendo **No. 68081000000004931797,** de conformidad con las razones expuestas en la parte motiva del presente acto administrativo.

ARTÍCULO SEGUNDO: NOTIFICAR el contenido de la presente resolución al señor **OMAR POLO PEREZ** de conformidad con las disposiciones legales aplicables.

ARTÍCULO TERCERO: ADVERTIR que contra la presente decisión no procede recurso alguno, por haberse resuelto el recurso de apelación y encontrarse agotada la vía administrativa.

ARTÍCULO CUARTO: Una vez surtida la correspondiente notificación, **REMÍTASE** el expediente a la Inspección Segunda de Policía y Tránsito de Barrancabermeja para lo de su competencia y cumplimiento de lo aquí dispuesto.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Barrancabermeja – Santander, a los veintiocho (28) días del mes de septiembre de 2026

NOTIFIQUESE Y CUMPLASE.

CESAR AUGUSTO GUZMAN AREIZA
Director

PROYECTO: Jessica F. Rojas Vilardy

REVISO: Fabiola Tuanama Sanabria