 <p>INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO Ciencia, educación y desarrollo Vigilada Mineducación</p>	<b>ARTÍCULO ACADÉMICO PROGRAMA DE ESPECIALIZACIÓN FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS</b>	<b>Código:</b> F-DO-0038
		<b>Versión:</b> 01
		Página 1 de 21

**Revisión del código de tráfico y la seguridad vial española frente a la necesidad de  
actualizar el código nacional de tránsito de Colombia**

**Revision of the Spanish traffic code and road safety in light of the need to update the  
Colombian national traffic code**

Pedro Luis Sarmiento Torres<sup>1</sup>

José Daniel Pérez Cardona<sup>2</sup>


Institución Universitaria de Envigado

Especialización en derecho administrativo

2023

---

Pedro Luis Sarmiento Torres. Abogado del Politécnico GranColombiano, estudiante de la especialización derecho administrativo de la Institución Universitaria de Envigado 2023. E mail Pesarmiento@gmail.com  
José Daniel Pérez Cardona, Abogado del Politécnico GranColombiano, estudiante de la especialización derecho administrativo de la Institución Universitaria de Envigado 2023. E mail josedanielp756@gmail.com


	<b>ARTÍCULO ACADÉMICO PROGRAMA DE ESPECIALIZACIÓN FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS</b>	<b>Código:</b> F-DO-0038
		<b>Versión:</b> 01
		Página 2 de 21

## Resumen

En este trabajo se busca establecer cuáles son los elementos necesarios que están estipulados en la norma, con base en las necesidades de actualizar el Código nacional de tránsito colombiano y que se pueda establecer la eficiencia de las últimas reformas que se encuentran aplicadas al código nacional de tránsito, por lo que, el objetivo general consiste en determinar cuáles son las medidas que se requiere sean aplicadas en el código nacional de tránsito colombiano para disminuir el nivel de accidentalidad en el país.

Por lo que, se necesitan estrategias efectivas, para que se pueda disminuir la accidentalidad y siniestralidad vial, para esto se requiere de planificación y de estrategias que permitan educar a las personas y que se concienticen de la importancia que tienen las normas de tránsito

**Palabras Claves:** Código nacional de tránsito, Código de tráfico y seguridad vial, cambios, adaptaciones, actualización


 <p>INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENIGADO</p> <p>Ciencia, educación y desarrollo Vigilada Mineducación</p>	<p><b>ARTÍCULO ACADÉMICO PROGRAMA DE ESPECIALIZACIÓN FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS</b></p>	<p><b>Código:</b> F-DO-0038</p>
		<p><b>Versión:</b> 01</p>
		<p><b>Página</b> 3 de 21</p>

## **Abstract**

This work seeks to establish which are the necessary elements that are stipulated in the norm, based on the needs to update the Colombian National Traffic Code and to establish the efficiency of the latest reforms that are applied to the National Traffic Code, therefore, the general objective is to determine which measures are required to be applied in the Colombian National Traffic Code to reduce the level of accidents in the country.

Therefore, effective strategies are needed in order to reduce the accident rate and road accidents, for which planning and strategies are required to educate people and make them aware of the importance of traffic regulations.

**Key words:** National traffic code, traffic and road safety code, changes, adaptations, updating.

	<b>ARTÍCULO ACADÉMICO PROGRAMA DE ESPECIALIZACIÓN FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS</b>	<b>Código:</b> F-DO-0038
		<b>Versión:</b> 01
		Página 4 de 21

### **Pregunta problemita**


¿Qué adaptaciones son necesarias para que se pueda actualizar el Código de Tránsito en Colombia, con relación al Código de Tránsito de España, con el propósito de poder disminuir el porcentaje de accidentalidad en el país?

### **Introducción**

Es importante tener en cuenta que en el país hace aproximadamente 120 años se empezó a generar un desarrollo vial que se dio en ese momento con la llegada de los primeros automotores, esta industria fue presentando un crecimiento, por lo que surgió la necesidad de regular el transporte, por lo que en el año 1970 se promulgó el Decreto- Ley 1344 del código nacional de tránsito terrestre, en el cual desde el ministerio de obras públicas se estableció la responsabilidad de ser la autoridad máxima del tránsito, y que se pudieran otorgar funciones a otras instituciones.

Mientras que, en el año 1986 el Congreso de la República, se encargó de modificar el Código Nacional de Tránsito Terrestre, por medio del cual se reestructuró el periodo de transición y adaptación de nuevas tipologías de vehículos y la obligatoriedad que cada vehículo portara un seguro obligatorio, para poder cubrir cualquier accidente que ocurriera.

Fue así como a mitad del año 2000, se realizaron distintos intentos que no fueron exitosos para poder entregar una normatividad que estuviera acorde con las problemáticas que se estaban evidenciando en el contexto urbano, y ante la Cámara de Representantes del Congreso de la República se expusieron los motivos del proyecto de ley 001, que contenía como se debía regir la manera de interactuar en la vía, teniendo en cuenta las disposiciones legales con relación al comportamiento vial, las sanciones y amonestaciones sobre las

	<b>ARTÍCULO ACADÉMICO PROGRAMA DE ESPECIALIZACIÓN FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS</b>	<b>Código:</b> F-DO-0038
		<b>Versión:</b> 01
		Página 5 de 21


contravenciones a las normas de tránsito, por lo tanto, este proyecto se convirtió en la Ley 769 de 2002, código nacional de tránsito vigente.

Es así como el código ha venido presentado varias reformas, modificaciones y actualizaciones que se encuentran enfocadas en interpretar, aplicar y normalizar a las entidades públicas y privadas que se encuentran involucradas en algunas actividades complementarias al tránsito, en el cual se incluyen los funcionarios que son los que se encargan de ejercer funciones de control y vigilancia, teniendo en cuenta que las modificaciones que se han hecho no han sido suficientes y tampoco se han integrado las nuevas tecnologías automotrices, que se encuentren enfocadas en reducir los errores humanos por los cuales se genera la siniestralidad.

Por consiguiente, desde la planeación vial se buscan crear soluciones que ofrezcan seguridad a los usuarios pensando en los actores viales, sin embargo, hacen falta leyes que apoyen esto y que se hagan adaptaciones enfocadas en disminuir la siniestralidad del país, por lo que se considera necesario resaltar que, el Código de Tráfico y Seguridad Vial Española es un modelo a seguir, dado que es una de los países con menor índice de muertos por accidentes de tránsito e inseguridad vial y que, adicionalmente, comparte con Colombia su idioma y la semejanza cultural entre ambos países.

Por lo tanto, es necesario efectuar una indagación normativa de tránsito, por medio de una revisión bibliográfica detallada del Código de Tráfico y Seguridad Vial Española, que permita que se establezca la actualización del Código de Tránsito de Colombia, debido a que, en el país existe una poca heterogeneidad en la aplicación y el cumplimiento del código nacional de tránsito.

Por consiguiente, el objetivo general consiste en determinar cuáles son las medidas que se requiere sean aplicadas en el código nacional de tránsito colombiano para disminuir el nivel de accidentalidad en el país. Seguido a que el primero objetivo específico es realizar un análisis detallado del Código de tráfico y seguridad vial español para determinar la importancia de la actualización del Código nacional de tránsito en Colombia, el segundo consiste en identificar qué aspectos se encuentran establecidos en él Código de tráfico y

	<b>ARTÍCULO ACADÉMICO PROGRAMA DE ESPECIALIZACIÓN FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS</b>	<b>Código:</b> F-DO-0038
		<b>Versión:</b> 01
		Página 6 de 21

seguridad vial española y que podrían adaptarse al Código Nacional de Tránsito de Colombia y el tercero consiste en establecer los aspectos importantes que se necesitan para disminuir el porcentaje de accidentalidad y de infracciones que se presentan en el país.


## **Capítulo I. Comparativa Código de tráfico y seguridad vial española**

En el código de tráfico español, se tienen medidas que buscan mejorar la seguridad del camino, además, se tiene como objetivo mejorar el transporte, la circulación y la seguridad vial, facilitando la aplicación de sanciones contra conductores que cometen una ofensa, en la cual se asegura que se promueva la eficiencia de las políticas constituidas (Szwarc, 2015).

De acuerdo a lo establecido por Sager y Kaufmann (2002) se relaciona con tres elementos fundamentales en las políticas de tránsito españolas como son: la coordinación, el diseño de la política y la innovación, las cuales son consideradas inherentes a la normativa de transporte, en cuanto a la coordinación, esta es importante, ya que, se basa en la necesidad de establecer un nivel de sincronización entre diferentes entidades del Estado, haciendo que los objetivos se encuentren alineados en la misma dirección.

En cuanto al diseño de tránsito, este es un factor importante no solo para este conjunto de normas, sino en general para todas las políticas públicas, determinando que, las políticas de transporte se constituyen de diferentes implicaciones intersectoriales, de esta manera las metas de su diseño se reflejan de manera interdependiente (Sager y Kaufmann, 2002), siendo uno de los principales pilares y fenómenos de la movilidad en la sociedad actual.

En este código se establece que otro factor importante es la innovación como fundamento de las políticas de transporte de España, es así como las políticas de transporte se consideran dependientes del campo de la tecnología, de la información y de la ciencia, ya que, cuando se habla de progreso tecnológico, es necesario mencionar que, a pesar de que este aspecto ofrece grandes oportunidades, ofrece también grandes retos, siendo entonces una

	<b>ARTÍCULO ACADÉMICO PROGRAMA DE ESPECIALIZACIÓN FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS</b>	<b>Código:</b> F-DO-0038
		<b>Versión:</b> 01
		Página 7 de 21


oportunidad a la capacidad de solucionar problemas políticos que están relacionados con el transporte sin que esto rete la naturaleza móvil de la sociedad y como retos se encuentre un nivel adecuado donde se balanceen las soluciones a los problemas derivados de la tecnología y de la aplicación a problemas políticos, con base técnica, sin que se ignoren todos los componentes sociales que conforman la cotidianidad (Sager y Kaufmann, 2002).

Por lo tanto, con el paso de los años, la mayoría de los países europeos vienen experimentado reformas en sus regulaciones de transporte, uno de los momentos más importantes para el establecimiento de políticas de tránsito se ve marcado hace años por el inicio del funcionamiento del ferrocarril, lo que marco el inicio de una era donde los cambios tecnológicos, informáticos y científicos, comenzaron a avanzar a gran velocidad, inspirando a la transformación de diferentes regiones en el continente (Lehmkuhl, 2002).

Por lo que surgió, la necesidad de establecer nuevas leyes, que estuvieran adecuadas a las exigencias del mundo actual, haciendo que las personas se adapten y se asocien un nuevo comportamiento frente a estas, reduciendo accidentes y lesiones (Brubacher et. Al, 2014). Y que se ajuste la normativa de manera que las multas se relacionen con las situaciones generadas por las variables resultantes a los cambios tecnológicos, como sucede en España, y que significa el acercamiento al cumplimiento de objetivos no solo en cuanto a la reducción de accidentes en el país, sino también a mejorar los procesos cuyas normativas han sido delimitadas tiempo atrás.

Por otro lado, se encuentra el Código nacional de tránsito de Colombia, en el cual se considera el artículo 17, que determina las normas referentes al otorgamiento de las licencias de conducción, por medio del artículo 51 que establece la necesidad por parte de los vehículos a someterse a revisiones técnico mecánicas anuales y a revisiones de emoción de contaminantes, también se tendrán en cuenta aspectos como la infraestructura vial, las autoridades de tránsito, el apoyo de la gestión vial, el uso de las tecnologías y el comportamiento humano, entre otros.


En cuanto a las reformas que se han establecido lo que se busca es que se pueda atender la necesidad que se tiene de considerar conductas y tecnologías nuevas y de

 <p>INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO</p> <p>Ciencia, educación y desarrollo Vigilada Mineducación</p>	<p><b>ARTÍCULO ACADÉMICO PROGRAMA DE ESPECIALIZACIÓN FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS</b></p>	<p><b>Código:</b> F-DO-0038</p>
		<p><b>Versión:</b> 01</p>
		<p><b>Página</b> 8 de 21</p>


interponer sanciones que minimizaran los índices de infracciones y de accidentes, como una manera correctiva (Ramírez & Ortiz, 2011), además, de tener en cuenta el tipo de infracciones que se comete y cuando se cataloga como leve, grave y muy grave, que son sanciones que, constituyen diferentes tipos de multas económicas y que pueden llegar a significar la retención, suspensión o cancelación del documento acreditado para conducir (Código de Tráfico y Seguridad Vial, s.f.).

**Tabla 1. Comparativo de España y Colombia**




 <p><b>INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENIGADO</b> Ciencia, educación y desarrollo Vigilada Mineducación</p>	<p><b>ARTÍCULO ACADÉMICO PROGRAMA DE ESPECIALIZACIÓN FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS</b></p>	<b>Código:</b> F-DO-0038
		<b>Versión:</b> 01
		<b>Página</b> 9 de 21


	<b>Normativa vigente frente a límites de velocidad</b>	<b>Normativa vigente frente a amonestaciones o fallas</b>	<b>Normativa vigente frente al objeto o ámbito de aplicación</b>	<b>Normativa vigente frente a las autoridades consideradas por el Código</b>	<b>Normativa vigente frente a la licencia de conducción</b>	<b>Normativa vigente frente a las condiciones técnicas del vehículo</b>	<b>Normativa vigente frente a aspectos tecnológicos</b>
<b>Código de tráfico y seguridad vial España</b>	Los límites de velocidad establecidos en zonas urbanas corresponden a 20 km/h en aquellas vías donde se disponga únicamente de una calzada y acera, 30 km/h en vías donde existan un único carril	Pueden ser catalogadas como leves, graves o muy graves, las faltas podrían ser sancionadas cuando son consideradas leves, con una multa de hasta 100 euros, graves hasta con multas de 200 euros y muy graves con multas de hasta 500 euros. No obstante, aquellas infracciones relacionadas con tasas de alcohol superiores a las	Tiene como objetivo de regulación los elementos que conforman tanto la seguridad activa y pasiva, como su régimen de utilización y las condiciones técnicas que deben tener los vehículos y actividades	A través de los artículos 4, 5, 6 y 7, se definen las competencias específicas de cada agente regulador considerando el Código	Resultado de la presentación de requisitos enfocados a la capacidad, conocimientos y habilidades consideradas necesarias para la conducción de un vehículo, según lo	El incumplimiento de esta revisión se encuentra catalogada como una falta grave, lo que significa para el infractor multas hasta de 200 euros	Bajo el reglamento establecido, será posible establecer diferentes excepciones a las prohibiciones que se encuentran descritas en el mismo, teniendo como base los avances. Puede ser permitido el uso de los diferentes elementos físicos y tecnológicos que contribuyen a facilitar las labores desarrolladas por

	<b>ARTÍCULO ACADÉMICO PROGRAMA DE ESPECIALIZACIÓN FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS</b>	<b>Código:</b> F-DO-0038
		<b>Versión:</b> 01
		<b>Página</b> 10 de 21

	<p>ubicado por sentido de circulación y 50 km/h en las vías donde se identifiquen 2 o más carriles por sentido de circulación</p>	<p>permitidas, podrían ser sancionadas con multas hasta de 1000 euros y en casos muy específicos también podrá ser considerada como sanción la suspensión de la autorización de conducción por un periodo de hasta un año</p>	<p>industriales que afecten de manera directa la seguridad vial, los criterios de señalización de las vías de utilización general, las autorizaciones otorgadas por parte de la administración, con el fin de garantizar seguridad y fluidez de circulación de vehículos frente a las respectivas medidas cautelares que sean</p>		<p>establecido en el reglamento</p>		<p>las diferentes autoridades de tráfico tecnológico que sean producidos.</p>
--	---	---	---	--	-------------------------------------	--	---

	<b>ARTÍCULO ACADÉMICO PROGRAMA DE ESPECIALIZACIÓN FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS</b>	<b>Código:</b> F-DO-0038
		<b>Versión:</b> 01
		<b>Página</b> 11 de 21

			determinadas para tal objetivo.				
<b>Código Nacional de Tránsito de Colombia</b>	En las vías urbanas la velocidad máxima serán determinadas y debidamente señalizadas por el criterio que la autoridad de tránsito vigente considere pertinente, sin embargo, en ningún paso podrá superar los 80 km/h. Además,	Las sanciones establecidas frente al incumplimiento de las diferentes normas estipuladas, corresponden a la amonestación, la multa, la suspensión de la licencia de conducción, la suspensión o cancelación del permiso o registro, la inmovilización del vehículo, la retención preventiva del vehículo, la cancelación definitiva de la licencia de conducción. Las autoridades pueden amonestar a un conductor	Establecimiento de normas que rigen en todo el territorio y buscan regular la circulación tanto de conductores, como de usuarios, como de pasajeros, motociclistas, agentes de tránsito, vehículos por las diferentes vías públicas o privadas que hacen parte del territorio nacional, al igual que	Mención acerca de las autoridades de tránsito consideradas en el Código los cuales son: 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	Criterios tales como el saber leer y escribir, tener una edad de 16 años o más, aprobar un examen diseñado de manera teórico-práctica o la presentación de un certificado de aptitud en conducción respaldado por un centro de enseñanza y	Multas de aproximadamente \$522.900 pesos colombianos	El uso de elementos de tecnología será permitido en la obtención de pruebas digitales, ya sean fotos, videos, entre otros. El proceso para la obtención de licencia de conducción ya sea por primera vez, re categorización, renovación o refrendación necesita que sea demostrado ante las autoridades de tránsito permitentes, la aptitud física, mental y de

	<b>ARTÍCULO ACADÉMICO PROGRAMA DE ESPECIALIZACIÓN FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS</b>	<b>Código:</b> F-DO-0038
		<b>Versión:</b> 01
		<b>Página</b> 12 de 21

	establece que el límite de velocidad en zonas escolares o en zonas residenciales será hasta de 30 km/h	son la asistencia a diferentes cursos, considerados obligatorios sobre la educación vial. El infractor que incumpla con dicha citación será sancionado con multa equivalente a cinco salarios mínimos. Así mismo las multas dictadas por los diferentes entes reguladores pueden llegar a ser de 30 salarios mínimos dependiendo del caso específico	actuación, intervención y los procedimientos de las autoridades de tránsito establecidas	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, los agentes de tránsito y transporte.	aprobado por el Ministerios de transporte. Así mismo, se establece como necesario la entrega de un certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz dirigido a la conducción.		coordinación motriz, haciendo uso de diferentes elementos tecnológicos sistematizados y digitalizados, si son requeridos para su valoración.
--	--	--	--	--	---	--	--

Fuente: Elaboración propia

**Tabla 2. Comparativos siniestros y fallecidos**

Años	Siniestros	Variación (%) Siniestros	Fallecidos	Variación (%) Fallecidos
2010	173.171		5.696	
2011	183.287	5,8%	5.773	1,4%
2012	194.221	6,0%	6.136	6,3%
2013	177.082	-8,8%	6.211	1,2%
2014	180.519	1,9%	6.352	2,3%
2015	212.262	17,6%	6.831	7,5%
2016	204.803	-3,5%	7.159	4,8%
2017	194.014	-5,3%	6.719	-6,1%
2018	245.277	26,4%	6.850	1,9%
2019	230.405	-6,1%	6.826	-0,4%

Fuente: Elaboración propia

**Tabla 3. Accidentes con víctimas y fallecidos**

Accidentes con víctimas	Fallecidos
<b>66.741</b>	<b>519</b>


Fuente: Elaboración propia

## Capítulo 2. Consideraciones Jurídicas

De acuerdo a la parte normativa del derecho el cual se encuentra asociado a los conceptos que se llaman validez, fuerza forzosa y aplicabilidad de las reglas jurídicas, a medida que la parte social tiene relación con la efectividad de las reglas y las teorías jurídicas establecidas (Navarro & Moreso, 1996), se determina que, su iniciativa central se basa en que las reglas se consideran eficaces una vez que existe una interacción de correspondencia que se basa en las ocupaciones humanas ejecutadas ante las mismas, por consiguiente, la efectividad es comúnmente estudiada relacionadas con la observación de las reglas (Navarro & Moreso, 1996).

Según Kelsen es necesario tener en cuenta que, la eficacia como un concepto instrumental y simbólico, siendo la definición instrumental aquella que permite medir la incidencia que puede tener una norma sobre las acciones humanas, estas se encuentran adaptadas a los preceptos jurídicos establecidos, que agregan que una norma puede llegar a perder la validez si se considera que esta permanece ineficaz durante un largo periodo de tiempo (Kelsen, citado por Osorio y Correa, 2010).

Por otro lado, la Corte Constitucional menciona la eficacia de las normas, definiéndola como que la eficacia de las normas se entiende desde el sentido jurídico y desde sentido sociológico, por lo que, es necesario determina que esto hace relación a la producción

	<b>ARTÍCULO ACADÉMICO PROGRAMA DE ESPECIALIZACIÓN FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS</b>	<b>Código:</b> F-DO-0038
		<b>Versión:</b> 01
		Página 14 de 21

de efectos en el ordenamiento jurídico por la norma en cuestión, es decir, a la aptitud que tiene dicha norma y que podría generar consecuencias en derecho que ordena, permite o prohíbe algo, por su parte, el sentido sociológico de eficacia hace referencia a la forma y al grado en que la norma es cumplida en la realidad, por lo que deberá ser respetada y orientando su comportamiento o las decisiones por ellos adoptadas (Sentencia C-873, 2003)

Se considera que una norma es eficaz cuando la norma jurídica que prohíbe o exige una conducta determinada que es acatada, cuando un órgano del poder público o un particular aplican el acto coactivo establecido en la norma jurídica (Osorio & Correa, 2010)


Sin embargo, otros autores, como Kelsen, establecen que la norma es eficaz antes de ser aplicada y obedecida, de lo contrario, los efectos se tienen trascendencia en un momento posterior a la promulgación y solamente ahí se podría tener en cuenta como existente (Kelsen), mientras que autores como Soriano, consideran que una norma es eficaz dependiendo de las determinadas condiciones socio jurídicas que la rodeen, haciendo que estos factores influyan directamente en la percepción y en la visibilidad que tiene la norma en la sociedad a la que es dirigida (Soriano, citado por Osorio y Correa, 2010).

Es necesario mencionar que España tiene como objetivo a largo plazo, en cuanto a materia vial, acercarse al cero número de víctimas mortales y heridos graves en el transporte por carretera, con un lapso que tiene en cuenta desde la actualidad hasta el año 2030, debido a que, según el observatorio nacional de seguridad vial de la DGT y dentro de la premisa de Sistema Seguro, es uno de los objetivos de la estrategia 2021-2030 bajo pilares como el conductor, vehículo seguro, vías, entre otros sistemas de seguridad en cuanto a sistemas de tránsito refiere.

Por lo tanto, la coordinación y la colaboración mutua se consideran imprescindibles para la consecución de objetivos comunes de forma rápida y lo más eficiente posible, siendo importante seguir perseverando en el diseño y ejecución de medidas, sobre todo en aquellas que demuestren su efectividad, y que alinean a todos los actores como la ciudadanía, las empresas y la administración, que son las que intervienen en este proceso, que permite trabajar de forma sincronizada y sinérgica (Dirección general de tráfico, 2020).

En cuanto a la efectividad la Ley 769 de 2002, regula la circulación de los diferentes actores viales como: peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos, en las vías de Colombia, ya sean estas públicas o privadas, al igual que los procedimientos y la ejecución de normas relacionadas al tránsito por parte de las correspondientes autoridades.

Uno de los grandes pilares de esta modificación fue el artículo 28 de la Ley 769 del 2002, que se encuentra modificado por el artículo 51 de la Ley 1383 del 2010, con esta nueva modificación lo que se pretendió fue disminuir la accidentalidad vial donde se comprometió con las fallas mecánicas que están involucrados en accidentes con víctimas fatales, por lo tanto, con relación a la nueva normatividad le dio un alivio al Ministerio de transporte y

	<b>ARTÍCULO ACADÉMICO PROGRAMA DE ESPECIALIZACIÓN FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS</b>	<b>Código:</b> F-DO-0038
		<b>Versión:</b> 01
		Página 15 de 21

Superintendencia de Transporte, donde esta modificación ofrece la facilidad de hacer cumplir la normatividad en los centros de diagnósticos autorizados y hacer una vigilancia y auditoría institucional donde se cumpla con los protocolos cuando un vehículo no cumpliera con las condiciones tanto técnicas como mecánicas y así poder contribuir con el medio ambiente (Ley 769, 2022).


En cuanto a la eficacia de las normas establecidas, en algunos estudios realizados sobre el impacto generado por la Ley 1383 de 2010, se demostró a través de la implementación de diferentes encuestas la necesidad de capacitación e interiorización por parte tanto de los agentes de tránsito como de la población civil de Colombia (Márquez & Saldarriaga, 2011), mencionando además la necesidad de compromiso por parte de los entes territoriales para promover espacios académicos donde sea posible entender lo que el código estipula.

Desde el año 2007 se vienen presentando accidentes viales que generan lesiones, traumas y muertes que son ocasionadas por accidente de tránsito, de acuerdo al informe que presentó la Organización Mundial de la Salud en el año 2014 se reportaron 1,24 millones de muertes anuales a nivel mundial esto ocurrido por incidentes de tráfico en vías públicas, teniendo en cuenta que, los países que tienen ingresos medios presentaron las mayores tasas de mortalidad, mientras que, los países que conforman las naciones de las Américas, el porcentaje de muertes por accidentes alcanzó el 42%, por otro lado, los países que cuentan con ingresos altos el porcentaje fue del 23%, entre este grupo más vulnerable se encuentran peatones, ciclistas y motociclistas siendo el grupo humano más vulnerables en las vías (OMS, 2013).

Fue así como uno de los años que más muertes ha tenido Colombia fue el 2014, para ese momento el Instituto Nacional de Medicina Legal registró 50.574 casos atendidos por accidentes de tránsito, de las cuales 6.402 personas fallecieron por dicha causa, y hubo 44.172 lesionados, aumentando la cifra del año 2013, las causas principales de estas muertes se relacionan con el exceso de velocidad y la violación a las normas de tránsito (Vargas, 2015).

En el año 2022 en Colombia entre enero y diciembre del año 2022 se registraron 328 fallecidos, mientras que, entre enero y junio de 2023 se registraron 157 muertes, siendo una cifra que tiene un aumento de 22 personas, comparándolo con el año anterior, mientras que, en España, las muertes que fueron registradas por accidentes de tránsito fueron julio con 130, seguido de diciembre con 102 y enero con 101, comparado con la cantidad de habitantes de cada país, la accidentalidad con víctimas mortales en España es menor (El País, 2022)

Por lo tanto, se debe tener en cuenta que, la ley 1383 de 2010, de marzo 16, reformó la **Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, por el cual se dictaron otras disposiciones, siendo esta la que rige actualmente en todo** el territorio nacional y se

	<b>ARTÍCULO ACADÉMICO PROGRAMA DE ESPECIALIZACIÓN FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS</b>	<b>Código:</b> F-DO-0038
		<b>Versión:</b> 01
		Página 16 de 21

encarga de regular la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos tanto por las vías públicas como las privadas que se encuentran abiertas al público, o en las vías privadas, en las cuales internamente circulan vehículos, así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

### **Capítulo 3. Aspectos importantes que se necesitan para disminuir la accidentalidad en Colombia.**


Es necesario que se tengan en cuenta aspectos importantes que se necesitan para que se pueda disminuir el porcentaje de accidentalidad y de infracciones que se presentan en el país, por lo que se requiere de controles con medios tecnológicos y que, además, de esto cada conductor cumpla con unos requisitos necesarios para que pueda salir a conducir en las vías locales o nacionales, uno de estos es que debe tener vigente la licencia de tránsito y que si debe renovarla necesita presentar el documento original, deberá estar inscrito en el Runt, estar a paz y salvo por multas e infracciones a las normas de tránsito, realizar el pago de los derechos del trámite, esto se realiza en los puntos de atención, teniendo en cuenta que, la tarifa para automóvil es de \$106.700 y para moto de \$182.800, además, la persona deberá presentar el certificado de examen físico, mental y de coordinación motriz para conducir, incorporado en el Runt, expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores (CRC) habilitado por el Ministerio de Transporte, y no debe presentar multas de tránsito en ese momento o tener vigente un acuerdo de pago.

Factores como la reducción de los límites de velocidad, en las vías que tienen mas accidentalidad con victimas fatales en accidentes de transito con muertes u/o lesiones, incentivando la consciencia ciudadana.

Es así como en España, para poder renovar la licencia de transito lo que se necesita es superar el reconocimiento médico sin que sea necesario algún examen, esta renovación podrá realizarla hasta 3 meses antes de su fecha de caducidad, sin embargo, que se adelante el tramite no significa que se pierda los días de validez, ya que, la prórroga de la licencia se cuenta desde el día que la anterior caduca, esto también podría realizarse aunque el permiso ya haya caducado, pero no se podrá conducir con el permiso vencido

En Colombia las faltas graves consisten en que una persona conduzca un vehículo bajo influencia de las drogas o estupefacientes, que no respete la señal de pare, no respete la luz roja del semáforo o que conduzca un vehículo a mayor velocidad de la máxima legal permitida, además, el vehículo que conduce deberá contar con el Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito SOAT, siendo obligatorio para la vinculación y la permanencia de los propietarios de los vehículos, so pena de las sanciones que serán aplicadas por la



 <p>INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENIGADO</p> <p>Ciencia, educación y desarrollo Vigilada Mineducación</p>	<b>ARTÍCULO ACADÉMICO PROGRAMA DE ESPECIALIZACIÓN FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS</b>	<b>Código:</b> F-DO-0038
		<b>Versión:</b> 01
		Página 17 de 21

Superintendencia de Transporte o la autoridad de transporte de la respectivo jurisdicción, cuando se incumplen estas medidas.


Teniendo en cuenta que, cuando se está frente a una falta de tránsito inicialmente se realiza una amonestación, seguido de una multa, la retención de la licencia de conducción, se puede suspender de manera preventiva la licencia, se puede cancelar la licencia, inmovilizar el vehículo, y realizar la retención preventiva del vehículo (Ley 1383 de 2010).

La importancia de que esto suceda radica en la revisión realizada con el Código de tráfico y seguridad vial español, donde se evidencia que son tenidos en cuenta aspectos que abarcan un espectro más amplio, por ejemplo en la definición del objeto del código, la inclusión del concepto de tecnología como un factor que puede modificar, permitir o prohibir, ciertos aspectos del código actual, el concepto a detalle de quienes se encuentran en capacidad de aplicar y regular lo que el código establece y de qué manera se tiene la capacidad de hacerlo, la inclusión de multas económicas con valores elevados, entre otros, fue así como la ley 1383 de 2010, de marzo 16, reformo la **Ley 769 de 2002**, además, se estableció la ley 2251 de 2022- Ley Julián Esteban, que busca que se pueda garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todas las personas que se encuentran en el territorio nacional, en el cual se promueve la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras viales, la seguridad vehicular, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo principios de seguridad vial

Por lo tanto, España es uno de los lugares con menor índice de muertes e inseguridad vial y que busca implementar una estrategia que para el año 2030 permita que se reduzca los siniestros viales, teniendo en cuenta que, la movilidad se encuentra cambiando cada escenario, ya que, cada entorno urbano es cada vez más concurrido y compartido por distintas formas de movilidad, es así como se determina que, los vehículos son cada vez más tecnológicos y conectados, por lo que se necesita de una estrategia que permita salvar vidas y se proteja al más vulnerable, determinando que, la seguridad depende principalmente del respeto y de la protección de los demás.

Dicha estrategia actuara de manera transversal sobre la infraestructura, los entornos, los vehículos, las vías y el usuario, por medio de la legislación, vigilancia, tecnología, educación y formación, buscando que se salven por lo menos 900 vidas y se eviten 4.300 lesiones graves, esto para que se concreten planes de actuaciones con las acciones en materia de seguridad vial (DGT, 2023).

En Colombia lo que se busca es que se pueda implementar una estrategia integral que permita que se pueda controlar y se pueda enseñar de manera transversal, implementando los elementos que conforman el sistema seguro, desde la planificación de cada ciudad y de los

	<b>ARTÍCULO ACADÉMICO PROGRAMA DE ESPECIALIZACIÓN FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS</b>	<b>Código:</b> F-DO-0038
		<b>Versión:</b> 01
		Página 18 de 21

riesgos viales que se tienen, en donde se quiere diseñar un enfoque que se centre en las personas, los vehículos y las velocidades seguras.


Siendo una estrategia desde el gobierno que aún no se inicia, en el cual lo que se quiere es aplicar medidas que sean efectivas en la seguridad vial y que disminuyan la alta siniestralidad, en horarios días, conductas y riesgos que se cometen, para que se mitiguen los accidentes y que también se pueda fortalecer el marco legal para que se disuada al ciudadano por medio de sanciones efectivas con una detección, notificación, fallo y el cobro oportuno por el incumplimiento de la norma de tránsito.

Por último, se requiere de la conciencia del conductor, ya que, es necesario que se genere responsabilidad y se conozca el alto índice de accidentes de tránsito que ocurren en el país, que afecta a todos, tanto a conductores, como peatones, ciclistas, pasajeros, y que es necesario que se disminuyan las cifras dadas por el Ministerio de Transportes y Tránsito, debido a que, esta es la segunda causa de muerte en Colombia después de la violencia, por lo que se requiere la implementación de las estrategias que se encuentran sobre el papel para que estos índices disminuyan cada año y que cada vez sean menos las víctimas mortales por accidentes de tránsito cada año.

## **Conclusión**

Frente a la inclusión de elementos tecnológicos, en el código nacional de tránsito de Colombia, este tipo de situaciones son mencionadas bajo casos específicos, que establecen que, el uso de elementos de tecnología es permitido en la obtención de pruebas digitales, ya sean fotos, videos, entre otros, regulado por la Ley 769 del Código Nacional de Policía, el cual avala las foto multas como legales y permite el uso de cámaras de video y de los equipos electrónicos para que se pueda realizar la identificación al vehículo o al conductor que ha cometido la infracción. Y en el artículo 19 donde se establece en el párrafo 1 que el proceso para la obtención de licencia de conducción ya sea por primera vez, recategorización, renovación o refrendación, necesita que sea demostrado ante las autoridades de tránsito pertinentes, la aptitud física, mental y de coordinación motriz, haciendo uso de diferentes medio tecnológicos sistematizados y digitalizados, si son requeridos para su valoración, permitiendo la evaluación que sea considerada necesaria dentro de los rangos que se encuentran establecidos por el ministerio de transporte (Ley 1383, 2010).

Por otro lado, el código de tráfico y seguridad vial español (s.f.) menciona la tecnología en el artículo 3, donde establece que, bajo el reglamento establecido, será posible establecer diferentes excepciones a las prohibiciones que se encuentran descritas en el mismo, teniendo como base los avances tecnológicos que sean producidos. De igual manera es importante mencionar las semejanzas y diferencias establecidas en el Código de tráfico y seguridad vial español y el Código Nacional de tránsito de Colombia, frente las diferentes


	<b>ARTÍCULO ACADÉMICO PROGRAMA DE ESPECIALIZACIÓN FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS</b>	<b>Código:</b> F-DO-0038
		<b>Versión:</b> 01
		Página 19 de 21

infracciones y sanciones establecidas. Frente a esto, el Código de tráfico y seguridad vial español hace referencia a una clasificación donde las acciones u omisiones contrarias a la ley dispuesta, pueden ser catalogadas como leves, graves o muy graves. Al hablar de infracciones leves, se mencionan aquellas que se cometen contra las normas y los reglamentos establecidos que no clasifican como graves o muy graves, por ejemplo: el uso de elementos reflectantes por parte de los ciclistas, como se encuentra descrito por la ley (Código de Tráfico y Seguridad Vial, s.f.).

Por lo que, entre el Código de Tráfico y seguridad vial Español y el Código Nacional de tránsito de Colombia, de acuerdo a la ejecución del presente trabajo, se decidió limitar el concepto a una revisión entre ambos códigos, con el fin de analizar aspectos en contraste como la eficacia y de allí concluir sobre la necesidad de que el Código Nacional de tránsito sea o no actualizado, por lo que, se deberá analizar que, a pesar de las últimas reformas realizadas sobre el código nacional de tránsito de Colombia, es importante que se tengan en cuenta diferentes consideraciones a las que se tuvieron en el 2010, última vez en que se aplicaron reformas sobre este, tales como la inclusión de diferentes tecnologías y la explicación a detalle del papel que ejecuta las autoridades determinadas por el código como tal.

## Referencias

- Agencia nacional de seguridad vial. (2019). Boletín estadístico Colombia, fallecidos y lesionados 2018- 2019. Disponible en [https://ansv.gov.co/observatorio/public/documentos/boletin\\_mensual\\_nacional\\_agosto.pdf](https://ansv.gov.co/observatorio/public/documentos/boletin_mensual_nacional_agosto.pdf)
- Arrieta, J. (2014). Comunicación e interacción en el código nacional de tránsito. Disponible en <http://35.227.45.16/bitstream/handle/20.500.12277/974/00002081.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Congreso de la República de Colombia. (2002, 7 de agosto). *Ley 769 de 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.* Diario Oficial n.º 44.893. <http://www.suinjuriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes%2F1826223>
- Congreso de la República de Colombia. (2010, 16 de marzo). *Ley 1383 de 2010. Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.* Diario Oficial n.º 47.653. [https://normograma.info/medellin/normograma/docs/ley\\_1383\\_2010.htm](https://normograma.info/medellin/normograma/docs/ley_1383_2010.htm)

	<b>ARTÍCULO ACADÉMICO PROGRAMA DE ESPECIALIZACIÓN FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS</b>	<b>Código:</b> F-DO-0038
		<b>Versión:</b> 01
		Página 20 de 21

Constitución Política de Colombia (1991). Gaceta Asamblea Constituyente de 1991 N°

85. <http://www.secretariassenado.gov.co/index.php/constitucion-politicaCorte>

Corte Constitucional de Colombia. (2003, 30 de septiembre). Sentencia C-873/03.

(Manuel Jose Cepeda Espinosa, M.P.). Disponible en

<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2003/c-873-03.htm>

Dirección General de Tráfico. (2019). El 70% de los fallecidos, peatones, ciclistas y motociclistas.

<https://revista.dgt.es/es/noticias/internacional/2019/0614Siniestralidadvulnerables-UE.shtml>

Dirección General de Tráfico. (2021). Los accidentes de tráfico se cobran la vida de 870 personas durante el año pasado. Disponible en [https://www.dgt.es/es/prensa/notas-deprensa/2021/Los\\_accidentes\\_de\\_trafico\\_se\\_cobran\\_la\\_vida\\_de\\_870\\_personas\\_durante\\_el\\_ano\\_pasado.shtml#:~:text=Por%20medio%20de%20desplazamiento%2C%20son,97%20menos%20que%20en%202019.](https://www.dgt.es/es/prensa/notas-deprensa/2021/Los_accidentes_de_trafico_se_cobran_la_vida_de_870_personas_durante_el_ano_pasado.shtml#:~:text=Por%20medio%20de%20desplazamiento%2C%20son,97%20menos%20que%20en%202019.)

Dirección General de Tránsito. (2020). El Gobierno aprueba un paquete de reformas legales para reducir los accidentes de tráfico. [https://www.dgt.es/es/prensa/notas-deprensa/2020/El\\_Gobierno\\_aprueba\\_un\\_paquete\\_de\\_reformas\\_legales\\_para\\_reducir\\_los\\_accidentes\\_de\\_trafico.shtml](https://www.dgt.es/es/prensa/notas-deprensa/2020/El_Gobierno_aprueba_un_paquete_de_reformas_legales_para_reducir_los_accidentes_de_trafico.shtml)

El País (2022). Las muertes en carretera en julio descienden un 6% respecto a 2021.

Disponible en <https://elpais.com/espana/2023-07-29/las-muertes-en-carretera-en-julio-descienden-un-6-respecto-a-2022.html>

EVA (2022). Ley 2251- Ley Julián Esteban

EVA (2010). Ley 1383. Disponible en

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=39180>

Fuentes, R. E. (2010). La Globalización y su impacto en el derecho constitucional.

Disponible en


<https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/32074/refgs1de1.pdf?sequence=1>

Jiménez, A. M. (2013). Desarrollo tecnológico y su impacto en el proceso de globalización económica: Retos y oportunidades para los países en desarrollo en el marco de la era del acceso. *Visión gerencial*, (1), 123-150.

<https://www.redalyc.org/pdf/4655/465545895010.pdf>

Kelsen, H. (s.f.). Teoría pura del Derecho.

[https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=feP8DwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR4&dq=teoria+del+derecho+kelsen&ots=Jd1Q2O1dfV&sig=QyKqdTVubjoA4\\_V](https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=feP8DwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR4&dq=teoria+del+derecho+kelsen&ots=Jd1Q2O1dfV&sig=QyKqdTVubjoA4_V)

 <p>INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENIGADO</p> <p>Ciencia, educación y desarrollo Vigilada Mineducación</p>	<p><b>ARTÍCULO ACADÉMICO PROGRAMA DE ESPECIALIZACIÓN FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS</b></p>	<b>Código:</b> F-DO-0038
		<b>Versión:</b> 01
		Página 21 de 21

- J5JpxZAHJsrl#v=onepage&q=teoria%20del%20derecho%20kelsen&f=false
- Lehmkuhl. (2002). Harmonisation and Convergence? National Responses to the Common European Transport Policy. *German Policy Studies/Politikfeldanalyse*, 2(4), 1–26.
- Navarro, P., & Moreso, J. (1996). *Aplicabilidad y eficacia de las normas jurídicas*.
- Osorio, V. C., & Correa, L. R. (2010). La eficacia en el ordenamiento jurídico colombiano el caso de la ley 789 de 2002. Disponible en [https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/12065/Valentina\\_CoulsonOsorio\\_Laura\\_RamirezCorrea2010.pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/12065/Valentina_CoulsonOsorio_Laura_RamirezCorrea2010.pdf?sequence=2&isAllowed=y)
- Pareja, R. (2019). ¿Cuáles son los países más seguros de la UE para conducir? ¿Y los menos? Disponible en <https://www.caranddriver.com/es/coches/planeta-motor/a59573/paisesde-la-ue-mas-seguros-para-conducir/>
- Vargas D (2015). Comportamiento de muertes y lesiones por accidentes de transporte. Colombia 2014. Disponible en <http://www.medicinalegal.gov.co/documents/88730/1656998/Forensis+Interactivo+2014.24-JULpdf.pdf/9085ad79-d2a9-4c0d-a17b-f845ab96534b>