

REGULACIÓN INTEGRAL DEL TRÁNSITO TERRESTRE EN COLOMBIA

CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE
Legislación, Reglamentación, Jurisprudencia y Doctrina

Oscar David Gómez Pineda
Codificador, Editor y Compilador

Gustavo Hernando Cortés Valestt
Colaborador

Julio de 2014

*A Dios, por darme la oportunidad de ver el mundo como nadie lo puede,
A mis padres, por enseñarme a luchar, luchar y luchar
A mis hermanos, por darme las herramientas para ser feliz,
A Marcela, por regalarme la felicidad,
A Matías, por entregarme en cada sonrisa la esperanza para todo*

PRÓLOGO

Para la Federación Colombiana de Municipios - Dirección Nacional Simit, es motivo de orgullo la invitación que el autor nos ha extendido para prologar su obra.

A partir de 2002, año en que se promulgó la ley que contiene el Código Nacional de Tránsito Terrestre, esta herramienta otorgó a las autoridades un marco jurídico para el ordenamiento del tránsito en el territorio nacional y un instrumento normativo para la prevención de accidentalidad en Colombia. Sin embargo, es de vital importancia como responsabilidad de todos los estamentos involucrados, darlo a conocer y difundirlo para garantizar su aplicación.

Además de su valor jurídico al comentar cuidadosamente la ley, este documento es, en mi opinión un instrumento pedagógico que bien valdría la pena que fuera consultado por autoridades y por ciudadanos, como un manual de convivencia en materia de tránsito y movilidad que logre cumplir con el objetivo.

Este trabajo cuenta con un aporte significativo a la aplicabilidad de la norma, pero sobre todo al valor ético y la responsabilidad social que a todos nos compete y que el autor aborda con maestría, al plantear cuestiones de actualidad de forma práctica y proponer transformaciones profundas en beneficio del desarrollo del país, a partir de una mirada jurídica rigurosa.

Gilberto Toro Giraldo
Director Ejecutivo
Federación Colombiana de Municipios

LEY 769 DE 2002 (Agosto 6)

"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS **LEY 769 DE 2002**

"Después de varios intentos fallidos, tratando de entregarle al país una normatividad seria, acorde con los avances y la tecnología moderna, pero además para afrontar los retos del siglo XXI, es trascendental el momento histórico, para quienes tenemos la responsabilidad de legislar y de definir el marco jurídico del tránsito terrestre.

Actualmente el estado Colombiano cuenta con una normatividad nacional un tanto obsoleta, poco ágil y además, alejada de la realidad de la problemática especialmente la urbana y por consiguiente, sin herramientas para resolver o iniciar la solución al caos existente lo que está causando una altísima inseguridad vial e influyendo negativamente en la eficiencia económica para el sector.

El Código Nacional de Tránsito terrestre será un conjunto armónico y coherente de normas y como objeto tendrá, entre otros, la organización del tránsito en el territorio nacional y la prevención de la accidentalidad con sus consecuencias nocivas para la vida, la integridad personal y los bienes de los ciudadanos.

La propuesta que se presenta busca su aplicación, con fines de prevención de accidentes y pretende tener consecuencias de tipo sancionatorio administrativo.

La tarea de organizar la circulación vehicular y peatonal en el país, garantizando el uso racional de las vías públicas se convierte en una actividad fundamental, toda vez que de ello depende el buen funcionamiento de las demás rutinas de la vida cotidiana: Considero que la labor de prevención, educación y seguridad vial tiene que contar con personal capacitado y formado en altos valores cívicos y éticos.

I. Justificación

La circulación de vehículos por las vías de Colombia es terna frecuente de todos los asociados, desde el ciudadano de común, hasta las más altas instancias del Gobierno Nacional, pero los comentarios, las ideas, y en general la preocupación por el asunto suele no trascender más allá de charlas, documentos sueltos, estudios sobre accidentalidad, y en últimas, resulta en gestiones aisladas, llenas de buenas intenciones,, pero carentes de la capacidad de convertirse en normas reguladores de la actividad del tránsito.

La accidentalidad vial en Colombia resulta ser en términos de fallecimientos y heridas mucho más problemática que la violencia que causa lo que se denomina "el orden público", y si el número de muertos y heridos se confronta con el número de vehículos

que circula en Colombia, encontramos tasas porcentuales desproporcionadas frente a países con mucho mayor número de vehículos, en los cuáles la velocidad de circulación es definitivamente superior a la medida que se conoce en Colombia.

¿Dónde encontrar soluciones, cuando podría pensarse que es en últimas el mismo comportamiento social, producto de la indisciplina, la falta de educación, la negligencia, el que causa los accidentes? Parecería imposible, si se examina el contexto de tránsito de vehículos, encontrar alternativas que puedan a corto plazo traducirse en acciones que enderecen el comportamiento ciudadano hacia mejores niveles de cumplimiento a las normas, y con ello el respeto a las personas y los bienes, misión del Estado, consagrada en nuestra Constitución.

El papel del Estado como autoridad de la sociedad, debe hacerse apreciable en forma diligente, sensata, técnica, y por sobre todo, apegada a la labor pedagógica, al tiempo que enérgica para los infractores, y entonces reafirma su presencia para brindar a la sociedad tanto un marco legal que se adecue en el tiempo a las constantes transformaciones de los usos sociales, de las características de los vehículos y de las vías, y al tiempo prevea y mejore la normatividad existente.

El Código de Tránsito Terrestre que se encuentra actualmente vigente es en últimas un mosaico de reformas el que se expidiera a través del Decreto-ley 1344 de 1970, y que se viera Modificado en innumerables ocasiones, presentando soluciones que no se hacían aplicables ni justificables sino en la medida en que algún grave accidente de resonancia nacional impulsara al Gobierno Nacional a tomar medidas coyunturales, que luego se tornaran impracticables o desueltas, a los pocos meses de estar vigentes en su aspecto formal.

El Gobierno anterior presentó al Congreso de la República un proyecto de Código de Tránsito que no superó ni siquiera las primeras etapas de la labor legislativa, y terminó siendo otro de los proyectos de gran trascendencia cuyo archivo no era oficialmente reconocido, pero era menos el interés del propio Gobierno en impulsarlo, Este proyecto fue retornado entre otras instituciones, por las Secretarías de Tránsito de las ciudades más grandes del país, y por otras organizaciones, a las que el Código vigente les había encargado competencias y facultades de tránsito, y con base en aquél y a través de reuniones en foros en diversas regiones del país, aplicando en forma sensata su experiencia y saber hacer en materia lo replantearon, con la legitimidad y conocimiento que les otorga el haber vivido de cerca, no en forma contemplativa, ni distante, el caos del tráfico en el país, y el haber estado encargadas de aplicar la autoridad directamente.

También los proyectos presentados en esta administración y fusionados para su estudio, aunque disidentes y analizados no alcanzaron el objetivo final, cual era convertirse en ley de la República, sin perder de la importancia y la necesidad urgente de tener una legislación al respecto.

Es por ello, este proyecto de ley que no está de espaldas a las necesidades del país, emana de quienes han estudiado el problema inmerso en él mismo, no desde el perfil del consultor, o asesor, que aunque válido, no reemplaza el conocimiento directo, en el campo, de los fenómenos del comportamiento social, y por ende refleja las necesidades y expectativas de la comunidad sobre un código que al fin ponga al, país al día de cara al Tercer Milenio.

II. Presentación del texto

El proyecto de Código Nacional de Tránsito Terrestre contiene un total de ciento noventa y uno (191) artículos, once (11) capítulos y cuatro (4) títulos, cuya conformación es análoga a la del Código vigente, y trata además de los aspectos planteados por el proyecto de ley presentado anteriormente, por iniciativa gubernamental y congresional, los que provienen de la experiencia de las Secretarías de Tránsito de las ciudades más grandes del país, y los aspectos que del Decreto 1344 de 1970 y sus normas reglamentarias y modificatorias, aún son de invaluable ayuda y utilidad.”

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I - Principios

Artículo 1º. Ámbito de Aplicación y Principios. Modificado Ley 1383 de 2010 Artículo 1º. 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.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-423 de 1993

“Si una vía es privada y se abre al uso público, es posible que el propietario cobre una contraprestación para el mantenimiento de la misma. “El hecho de que el Código Civil reconozca el carácter de privada de un (sic) vía, así esté destinada al uso público (con permiso del dueño), no es óbice para que el Código de Tránsito Terrestre se ocupe de regular algunos aspectos de dicha vía, aspectos que por lo demás se relacionan con la señalización y las medidas de seguridad que deban adoptarse para la protección de los asociados..” al propietario de la vía “le asiste la facultad de adoptar e implementar las gestiones necesarias para lograr el adecuado funcionamiento de la vía. Entre ellas, se encuentra naturalmente el exigir a los responsables de su deterioro una colaboración para sufragar los gastos de mantenimiento....”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-1011 de 1999

“El hecho que algunas vías construidas en terreno privado se destinen al uso del público, no les altera su origen y naturaleza, pudiendo su propietario determinar una reglamentación sobre la utilización de las mismas, por parte de terceros, que garantice la protección de las mismas; el hecho que en oportunidades la policía de tránsito actúe dentro de las vías privadas abiertas al público, no torna en públicas dichas vías, sino que constituye el ejercicio propio de una función administrativa de regulación de la circulación de vehículos no sólo en las vías públicas sino también en las privadas, en razón al radio de acción de la competencia de esos funcionarios, como así lo establece el Artículo 1o. del Código Nacional de Tránsito Terrestre.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-144 de 2009

"...la circulación terrestre en "vía abierta al público", por abarcar todo el territorio de la Nación, es asunto de interés tanto del ámbito local como del nivel nacional. Su regulación jurídica incluye el ejercicio de competencias en distintos niveles territoriales, aunque supone la preeminencia de las disposiciones generales del orden nacional."

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Compilación Jurisprudencial:

Corte Constitucional Sentencia T-224, T-487 y T-518 de 1992, T-370 de 1993, C-179 de 1994, C-295 de 1996, T-150 de 1995, T-258 de 1996, SU-257 de 1997, T-483 y C-741 de 1999, C-110 de 2000, C-046, C-410 y T-1082 de 2001, T-595 de 2002, C-799 de 2003, C-042 de 2004, T-276 de 2003, T-059 de 2006 y C-292 de 2008.

El Derecho a la Libertad de Locomoción

El Artículo 24 de la Constitución consagra el derecho a la libre locomoción, de esta disposición "...se infiere la consagración de dos derechos a favor del colombiano, que constituyen una manifestación del derecho general a la libertad, que se traduce en la facultad primaria y elemental que tiene la persona humana para transitar, movilizarse o circular libremente de un lugar a otro dentro del territorio nacional, e igualmente en la posibilidad de entrar y salir de él libremente, y el derecho a permanecer y a residenciarse en Colombia, en el lugar que considere conveniente para vivir y constituir el asiento de sus negocios y actividades, conforme lo demanden sus propios intereses."

"Resulta de la exégesis de la referida preceptiva constitucional que la libre circulación y residencia no se conciben como derechos absolutos, pues el Legislador se encuentra facultado para establecerles limitaciones dentro de parámetros objetivos que respondan a los criterios antes mencionados. Si bien la norma en referencia destaca la reserva exclusiva de tales derechos a favor de los colombianos, su entendimiento no significa que los extranjeros no gocen de ellos, lo que ocurre es que la Constitución los protege con arreglo a las previsiones del art. 100 de la Constitución, conforme al cual si bien los extranjeros disfrutarán en Colombia de los mismos derechos civiles y garantías concedidas a los nacionales, ello debe entenderse sin perjuicio de las limitaciones que establezcan la Constitución o la ley o de la posibilidad de negar el ejercicio de determinados derechos civiles, por razones de orden público. La Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948 (art. 13), el Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos, aprobado por Colombia mediante la ley 74 de 1968 (el art. 12), la Convención Americana sobre Derechos Humanos Pacto de San José de Costa Rica, aprobada mediante la ley 16 de 1972 (art. 22), aluden a los derechos de circulación y residencia y a la posibilidad de su

restricción, cuando sea necesaria para hacer prevalecer valiosos intereses públicos y los derechos y libertades de las personas.”¹

“En últimas, consiste en la posibilidad de desplazarse libremente de un lugar a otro, de “ir y venir”, como dice Colliard. Es un derecho fundamental del individuo que atañe directamente a su propio desarrollo material e intelectual², el cual está expresamente consagrado en la Declaración Universal de los Derechos Humanos “toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado” (Art. 13) Y en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos: “Toda persona tendrá derecho a salir libremente de cualquier país, incluso del propio”³. “No existía en la Constitución de 1886 una norma que reconociera en forma expresa la libertad de locomoción y residencia. Con el Artículo 29 se propuso consagrar dos derechos cuyos titulares fueran los colombianos: la facultad de circulación, que abarca la facultad de desplazamiento por todo el territorio nacional de entrar y salir del País, y la libertad de residencia que es el derecho a determinar el lugar donde se desea fijar tanto la sede principal de los negocios, como el domicilio. La consagración constitucional de estas libertades es fundamental para impedir la intervención indebida de las autoridades estatales o de los particulares quienes no podrían restringir o entorpecer la libre circulación dentro y fuera del País, ni imponer o prohibir un lugar determinado para residir. La Constitución establece este derecho fundamental limitándolo únicamente a los colombianos; los extranjeros deben sujetarse a los tratados internacionales, a las normas de inmigración y a las leyes de extranjería, que regulan su ingreso, su permanencia y su salida del territorio nacional. Este derecho fundamental a la libertad de locomoción y residencia es de aplicación inmediata, propio de la naturaleza inherente al ser humano y su conquista de éste frente al poder del Estado. Sobre el derecho fundamental existe lo que podríamos denominar el respeto absoluto del Estado por la determinación del ser humano de satisfacer sus necesidades en el lugar por él escogido, con las limitaciones que solamente la ley puede establecer tal como lo determina la Constitución.”⁴

“El legítimo ejercicio del derecho a la circulación se constituye en un presupuesto para el ejercicio de otros derechos constitucionales, cuyo desarrollo supone el reconocimiento a un derecho de movimiento que garantiza la independencia física del individuo. La principal manifestación de este derecho se encuentra en la libertad de elección que el individuo tiene sobre lugares cuyo uso se encuentran a su disposición, puesto que en materia de uso de un lugar público, la costumbre de la gente no impide el ejercicio del derecho legítimo a la libertad de escogencia.”⁵

“El derecho a la libre circulación y residencia puede ser restringido por el legislador pues, conforme a la Carta, éste opera “con las limitaciones que establezca la ley” en consecuencia, bien puede el legislador de excepción afectarlos, por graves motivos de orden público, como sería el caso de guerra exterior. ⁶ Pero “...el legislador no goza de la discrecionalidad suficiente como para llegar al punto de hacer impracticable, a través de las medidas que adopte, el ejercicio de tal libertad en su sustrato mínimo e inviolable.

¹Corte Constitucional Sentencia C-110 de 2000

²Se trata de un derecho constitucional que al igual que el derecho a la vida, tiene una especial importancia en tanto que es un presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías, como por ejemplo, el derecho a la educación, al trabajo o a la salud. Corte Constitucional Sentencia T-595 de 2002

³ Corte Constitucional T-224 de 1992

⁴Corte Constitucional Sentencia T-487 de 1992

⁵Corte Constitucional Sentencia T-150 de 1995

⁶Corte Constitucional Sentencia C-179 de 1994

Puede la ley, por razones de prevalencia del interés general, establecer reglas que obliguen al individuo y le resten posibilidades de movimiento en el territorio, pero le está vedado soslayar los principios, valores y derechos constitucionales. La libertad del legislador va justamente hasta el límite que trazan la vigencia y la eficacia de ellos.”⁷; “...los límites externos que se pueden imponer al derecho de locomoción, en lo que hace relación al orden público, en aspectos tales como la seguridad, salubridad y preservación o recuperación de la tranquilidad pública y la moralidad pública, encuentran su justificación esencial, en la necesidad de proteger los bienes jurídicos de los demás ciudadanos, considerados en forma individual y como comunidad.”⁸

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-258 de 1996

“...el tránsito automotriz está rodeado de riesgos. No en vano se ha establecido que la conducción de vehículos constituye una actividad de peligro. Asimismo, los accidentes de tránsito representan una causa importante de mortalidad y de daños en las sociedades modernas. Por consiguiente, el Estado tiene la obligación de regular la circulación por las carreteras, de manera tal que se pueda garantizar, en la medida de lo posible, un tránsito libre de peligros, que no genere riesgos para la vida e integridad de las personas. Con este propósito, se han expedido normas e instituido autoridades encargadas de su ejecución”.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-885 de 2010

“(...) El transporte en calles y carreteras mediante los diferentes vehículos que permiten el tránsito terrestre son una de las formas conducentes para asegurar el goce efectivo de la libertad de locomoción. Pero se trata de formas de transporte que también generan riesgos para la vida y la integridad de las personas, que demandan un control del Estado. El poder de regulación del transporte no sólo busca asegurar que en efecto las personas puedan desplazarse, busca también que éste se dé en condiciones de seguridad, sin tener que exponer la vida y la integridad personal a riesgos más allá de lo razonable. Es decir, usar vehículos terrestres para el desplazamiento humano, supone generar o asumir riesgos significativos, incluso de muerte. El Estado, al asegurar las condiciones de seguridad y remover los obstáculos que impidan minimizar la probabilidad de que dichos riesgos tengan lugar, protege los derechos cardinales a la vida y a la integridad personal, presupuestos de toda libertad. (...)En resumen, (i) la libertad de locomoción tiene una importancia central, por cuanto es una condición para el goce efectivo de otros derechos fundamentales; (ii) es una libertad que se afecta no sólo cuando irrazonablemente por acciones positivas directamente se obstruye la circulación de los ciudadanos, sino también cuando se genera ese efecto indirectamente o por omisión en la remoción de barreras o en la creación de una infraestructura adecuada para la circulación; (iii) el transporte en las ciudades es fundamental para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte diferente a los servicios públicos; (iv) el poder de regulación del transporte no sólo pretende asegurar la posibilidad de desplazarse, sino el hacerlo en condiciones de seguridad, sin riesgos para la vida y la integridad personal más allá de lo razonable.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011

⁷Corte Constitucional Sentencia SU-257 de 1997

⁸Corte Constitucional Sentencia T-483 de 1999

“El artículo 24 de la Constitución consagra el derecho de todos los colombianos a circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la ley. La jurisprudencia constitucional le ha reconocido el carácter de derecho fundamental, en tanto afecta la libertad del individuo, cuyo sentido más elemental “radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y espacios públicos.” Efectivamente, se trata de un derecho constitucional que como el derecho a la vida, tiene una especial importancia, como presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías.

En este sentido, la jurisprudencia de esta Corporación ha concluido (i) que la libertad de locomoción tiene una importancia central por cuanto es una condición para el goce efectivo de otros derechos y garantías como por ejemplo, el derecho a la educación, al trabajo o a la salud; (ii) que la libertad de locomoción se afecta cuando irrazonablemente por acciones positivas directamente se obstruye la circulación de los ciudadanos, o cuando se produce tal efecto de manera indirecta, debido a las consecuencias que genera la actividad que realiza una persona; y (iii) que la Constitución faculta al legislador para establecer límites a la libertad de locomoción, cuando el orden público se encuentre gravemente alterado, por razones de planeación rural o urbana, por motivos culturales o para proteger zonas de reserva natural. La misma Constitución prevé un tratamiento especial para el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (art. 310). De la Constitución también se derivan obvias restricciones a esa libertad en la propiedad privada (art. 58), en los resguardos indígenas (arts. 319 y 330) y en las zonas de reserva natural (art. 79).

Por su parte en materia de regulación de la actividad de transporte la jurisprudencia ha señalado (i) que se trata de una actividad peligrosa frente a la cual es legítima una amplia intervención policiva del Estado; (ii) que el poder de regulación del transporte no sólo pretende asegurar la posibilidad de desplazarse, sino el hacerlo en condiciones de seguridad, sin riesgos para la vida y la integridad personal más allá de lo razonable; y (iii) que el acceso al servicio público de transporte en las ciudades es fundamental para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte diferente a los servicios públicos. ”

Constitución Política de Colombia

Artículo 24. 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 residenciarse en Colombia.

Artículo 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

Artículo 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

(...)

Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código.

Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004

“En este orden de ideas, no cabe duda que el tema central de la Ley 769 de 2002 es la regulación de una faceta del ejercicio del derecho a la libertad de circulación, cual es la referida al tránsito terrestre, lo cual no obsta para que el legislador, actuando válidamente dentro de su margen de maniobra, hubiese incluido en esta normatividad otros tópicos que guardan una estrecha relación de conexidad material con el mencionado derecho fundamental, como son aquellos concernientes a la educación o al medio ambiente sano.

En tal sentido, la misma ley, en algunas de sus disposiciones, consagra expresamente la relación existente entre el tema de la educación y aquel de la libre circulación. Así por ejemplo, en el inciso final del mismo artículo 1º establece que son principios rectores de este Código la seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización (subrayado fuera del texto). En esta medida, puede observarse cómo el legislador reconoce, desde el Título I del Código, la relación existente entre el tema de la educación y el tópico principal de esa ley; tanto es así que, se insiste, la educación fue erigida en principio fundamental del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Ahora bien, un examen sistemático de las normas demandadas evidencia que existen realmente dos grandes temas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre que guardan una íntima relación material con aquel de la educación: por una parte, los artículos referidos a los conocimientos, habilidades y destrezas que deben adquirir, en unos centros de enseñanza automovilística debidamente autorizados y vigilados por las autoridades competentes, las personas que deseen obtener una licencia de conducción; por otra, las disposiciones normativas relacionadas con la obligación que tienen los centros de educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media vocacional de impartir unos cursos de tránsito y seguridad vial, previamente diseñados por el Gobierno Nacional.”

(...)

“En consecuencia, el hecho de que en una ley de tránsito se establezca la naturaleza de los centros de enseñanza automovilística, algunas de sus funciones, lo relacionado con su vigilancia y supervisión, la formación de instructores en conducción, la capacitación de las personas que aspiran conducir vehículos automotores y motocicletas particulares o un vehículo de servicio público no vulnera el principio de unidad de materia. Tampoco lo desconoce el hecho de que se haya dispuesto que sea el Ministerio de Transporte el ente encargado de reglamentar el examen nacional de aptitud y conocimientos específicos de

conducción, el cual se exige para presentar y aprobar la expedición de la licencia de conducción por primera vez o por refrendación.

Finalmente, de igual forma, no es inconstitucional por violación al principio de unidad de materia que en un Código se haya establecido la obligación de impartir cursos de tránsito y seguridad vial en los niveles de educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media vocacional.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-144 de 2009

“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, ha sido considerado por esta Corporación como un fin constitucionalmente válido. Al tenor de lo mencionado en la sentencia C-1090 de 2003 (M.P. Clara Inés Vargas Hernández), ese fin “se encuentra acorde con lo previsto en la Constitución respecto del deber que tienen las autoridades de la República de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares (...) (C.P. art.2º), pues, <si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectados: la descoordinación de las fuerzas físicas que actúan en el escenario del tránsito vehicular y peatonal, provocaría la accidentalidad constante de sus elementos>”. La Corte, en la sentencia C-355 de 2003 (M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra), también consideró que constituye un fin constitucional válido propender por la seguridad vial, pues se persigue la realización de los principios constitucionales de protección, por parte de las autoridades públicas, de la vida y de los bienes de las personas residentes en Colombia y de la promoción de la prosperidad general, en los términos del artículo 2 Superior.

La regulación del tránsito, en consecuencia, faculta a las autoridades para promover el cumplimiento de las disposiciones que fije el legislador y para decretar las sanciones a quienes infrinjan tales normas, sobre la base de su finalidad de proveer por la seguridad de las personas. Por eso, dentro de las funciones de policía establecidas a nivel nacional en materia de tránsito terrestre, existen claramente atribuciones “de carácter preventivo, de asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías y de carácter sancionatorio, para quienes infrinjan las normas”. En este marco se inscriben las facultades legales demandadas.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-550 de 1992

“Tanto la actuación de autoridad no competente como la del particular que se adueña del espacio público lesionan dos derechos consagrados en la Constitución: el individual de libre locomoción y el colectivo, que corresponde a toda la comunidad, relativo al uso del espacio público. No queda al arbitrio de cada institución estatal, o del funcionario que la dirige o administra disponer el cierre de sus vías adyacentes o de las que le dan acceso a sus edificios o instalaciones, puesto que compete a las autoridades locales resolver lo pertinente, siendo factible, eso sí, que éstas confieran autorizaciones especiales con base en las consideraciones ya expresadas” .

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-370 de 1993

La protección del derecho al libre tránsito por las vías debe hacerse a través de la acción popular "... por existir en nuestro derecho un procedimiento idóneo para la defensa del libre tránsito por las vías públicas - la acción popular -, la tutela no es, en principio, el medio pertinente para el logro de tal propósito"

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-423 de 1993

"Para que exista una violación al derecho fundamental de locomoción respecto del libre tránsito por las vías públicas, se deben cumplir con los siguientes requisitos: a) que se trate de un vía pública; b) que efectivamente se prive a las personas del libre tránsito por esa vía; y c) que se lesione el principio del interés general".

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-150 de 1995

Los derechos a la circulación y al libre desarrollo de la personalidad se vulneran cuando hay negación del derecho a escoger el tránsito por una vía pública, a una persona que la usa. "Dentro de la esfera del derecho al libre desarrollo de la personalidad, se encuentra el legítimo derecho del individuo a elegir su medio, forma y lugar de locomoción, siempre y cuando exista norma de circulación que lo permita. Por cuanto el hombre es conciencia y libertad; si una persona intuitivamente escoge una calle para transitar, las autoridades administrativas no pueden enderezarle su comportamiento con la disculpa de que otros acostumbran circular por otras vías ya que ello significaría DETERMINISMO. Exigirle a alguien que transite por las calles o potreros usados por la mayoría, sería comparable al acto de obligar a un escritor a emplear la computadora, escondiendo su antigua máquina de escribir, lo justo es permitir la elección. Si se reprime el derecho de elección, se obstaculiza el compromiso a decidir y ello atenta contra la existencia auténtica, circunstancia que implica un perjuicio irremediable, porque la libertad se convierte en un compromiso de decisión".

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-427 de 1998

"De acuerdo con la Corte es "irrazonable y desproporcionada la realización de cerramientos en todo el borde de las vías públicas de manera tal que se ponga en peligro de forma concreta y real los derechos a la vida y a la integridad de los transeúntes."

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencias SU-360 de 1999 y T-364 de 1999.

"La Corte Constitucional consideró que la actividad no regulada de los vendedores ambulantes "puede acarrear la vulneración del derecho a la libertad de locomoción de los transeúntes al cual alude el Artículo 24 de la Carta⁹, en cuanto se impide a las personas transitar en espacios que, por su carácter público, deben ser accesibles para todos los miembros de la comunidad en igualdad de condiciones" Al respecto también puede verse la Sentencia T-706 de 1999"

Artículo 2º. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

⁹ Corte Constitucional. Sentencia T-550 y T-518 de 1992. M.P. José Gregorio Hernández Galindo.

Acera o Andén: Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta.

Accesibilidad: Modificado Ley 1287 de 2009 Artículo 1°. Condición que permite, en cualquier espacio o ambiente ya sea interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general y el uso en forma confiable, eficiente y autónoma de los servicios instalados.

Accidente de Tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

Acompañante: Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor.

Actores de la Vía. Adicionado Ley 1503 de 2011 Artículo 2°: Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros.

Adelantamiento: Maniobra mediante la cual un vehículo se pone delante de otro vehículo que lo antecede en el mismo carril de una calzada.

Agente de Tránsito y Transporte¹⁰: Adicionado Ley 1310 de 2009 Artículo 2°. Todo empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-306 de 2009

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-306 de 2009, decidió declarar exequible esta norma por los cargos planteados en las objeciones Presidenciales de Inconstitucionalidad¹¹.

Alcoholemia: Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre.

Alcoholimetría¹²: Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre.

¹⁰ La Ley 769 de 2002 en su texto original definía el concepto de agente de tránsito, con la Ley 1310 de 2009 se amplió el término a agente de tránsito y transporte.

¹¹ Las objeciones formuladas fueron por vulneración de los arts. 300-7 y 313-6, en virtud a que de acuerdo con el art. 150-7 de la Carta, "la competencia del legislador para determinar la estructura orgánica de las entidades públicas se restringe materialmente a la administración nacional, lo cual supone que dicha atribución no es predicable en ningún caso de la administración territorial, que encuentra para tales propósitos asignada dicha atribución a las asambleas y a los concejos."

¹² El término en castellano corresponde a alcoholimetría, alcoholometría corresponde a una errónea traducción de alcoholometry, término anglosajón.

Alcoholuria: Examen o prueba de laboratorio, o por otro medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la orina.

Alcohosensor: Sistema para determinar alcohol en aire exhalado.

Año del Modelo: Año que asigna el fabricante o ensamblador al modelo del vehículo, de acuerdo con la declaración de despacho para consumo.

Aprendiz: Persona que recibe de un instructor, técnicas de conducción de vehículos automotores y motocicletas.

Automóvil Antiguo: Automotor que haya cumplido 35 años y que conserve sus especificaciones y características originales de fábrica, presentación y funcionamiento.

Automóvil Clásico: Automotor que haya cumplido 50 años y que además de conservar sus especificaciones y características originales de fábrica, presentación y funcionamiento, corresponda a marcas, series y modelos catalogados internacionalmente como tales.

Autopista: Vía de calzadas separadas, cada una con dos (2) o más carriles, control total de acceso y salida, con intersecciones en desnivel o mediante entradas y salidas directas a otras carreteras y con control de velocidades mínimas y máximas por carril.

Autoridad de Tránsito y Transporte. Sustituido Ley 1310 de 2009 Artículo 2º: Toda entidad pública o empleado público que esté acreditado conforme al artículo 3º de la Ley 769 de 2002.

Bahía de Estacionamiento: Modificado Ley 1287 de 2009 Artículo 1º. Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén destinada al estacionamiento de vehículos.

Legislación Complementaria: Ley 1287 de 2009

Artículo 2. Autorícese el parqueo de vehículos en las bahías de estacionamiento definidas por la Ley 769 del 2002 a las personas con movilidad reducida, ya sean conductores o acompañantes.

Parágrafo. Las autoridades municipales y distritales competentes habilitarán y reglamentarán en beneficio de las personas con movilidad reducida el uso de las bahías de estacionamiento. Por el uso de las bahías se podrán cobrar las tarifas legalmente establecidas.

Artículo 3. Con el fin de garantizar la movilidad de las personas con movilidad reducida, las autoridades municipales y distritales autorizarán la construcción de las bahías de estacionamiento y dispondrán en los sitios donde ellas existan, así como en los hospitales, clínicas, instituciones prestadoras de salud, instituciones financieras, centros comerciales, supermercados, empresas prestadoras de servicios públicos domiciliarios, parques, unidades residenciales, nuevas urbanizaciones, edificaciones destinadas a espectáculos públicos, unidades deportivas, autocinemas, centros educativos, edificios públicos y privados, de sitios de parqueo debidamente señalizados y demarcados para personas con algún tipo de discapacidad y/o movilidad reducida, o cuya capacidad de orientación se

encuentre disminuida por razón de la edad o enfermedad, con las dimensiones internacionales en un porcentaje mínimo equivalente al dos por ciento (2%) del total de parqueaderos habilitados. En ningún caso podrá haber menos de un (1) espacio habilitado, debidamente señalado con el símbolo internacional de accesibilidad, de conformidad con lo establecido en el Decreto 1660 del 2003.

Parágrafo. Para los efectos previstos en este artículo, se considera que una persona se encuentra disminuida en su capacidad de orientación por razón de la edad, cuando tenga o exceda los sesenta y cinco (65) años.

Artículo 4. En aquellos municipios y distritos en los cuales las bahías de estacionamiento existentes hayan sido clausuradas, sus autoridades procederán a habilitarlas a partir de la entrada en vigencia de la presente ley y cualquier ciudadano podrá acudir a la acción de cumplimiento para hacer valer lo dispuesto en la misma.

Artículo 6. Para aquellos que incumplan con lo establecido en la presente ley se les aplicarán las siguientes sanciones:

Para las personas naturales o jurídicas privadas se aplicará una sanción que irá entre cincuenta (50) y hasta doscientos (200) salarios mínimos legales diarios vigentes.

Para las autoridades gubernamentales que incumplan los preceptos establecidos por esta Ley y las demás normas de discapacidad serán sancionadas conforme lo prevé la Ley de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos y demás normas aplicables, como faltas graves y causales de mala conducta.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-765 de 2006

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-765 de 2006 decidió declarar exequible, por los cargos examinados¹³, la definición de “bahía de estacionamiento” contenida en el Art. 2º de la Ley 769 de 2002.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-765 de 2006

“El examen de esta definición permite establecer claramente que en ella el legislador no determina los usos del suelo de los municipios y distritos del país y sólo señala, en ejercicio de sus competencias constitucionales, un concepto técnico necesario para la interpretación y la aplicación de las disposiciones del Código Nacional de Tránsito Terrestre que la contiene. De esta manera, el legislador no está señalando las porciones determinadas del territorio de los municipios y distritos que constituirán bahías de estacionamiento y que estarán, en consecuencia, destinados al estacionamiento de vehículos.

Es evidente que, conforme a lo expuesto antes en estas consideraciones, son aquellos los que tienen la función de determinar, en los Planes de Ordenamiento Territorial, los diversos tipos de vías, esto es, autopista, carretable, carretera, ciclorruta, ciclovía, de metro o metrovía, férrea, peatonal, principal, ordinaria o troncal, y las condiciones y características de las mismas, de acuerdo con las necesidades y las posibilidades físicas de

¹³ Violación de los Artículos 287-2, 313-7 y 82 de la Constitución Política

cada entidad territorial y, como un aspecto de ello, tienen la función de determinar si las vías vehiculares tendrán o no bahías de estacionamiento como parte complementaria de su estructura. En dicha determinación las citadas entidades territoriales deberán acatar los mandatos legales sobre el tránsito terrestre en el país.”

(...)

“...es claro que las vías vehiculares forman parte del espacio público. En efecto, conforme al citado Art. 82 superior, el elemento esencial del espacio público es su destinación al uso común, es decir, al uso por todas las personas. Dicha destinación genérica no significa lógicamente que en las condiciones concretas todas las porciones de territorio tengan una destinación única, ya que ello no guardaría armonía con la naturaleza de los respectivos bienes ni con las necesidades de la comunidad, de suerte que tan importante institución jurídica sería de imposible aplicación.

Por esta razón, en lo que se refiere específicamente a las vías de circulación, si el ser humano ha incorporado a su vida cotidiana el uso de vehículos diversos, es evidente la necesidad de que las autoridades competentes destinen vías para su circulación, las cuales pueden ser usadas por todas las personas que utilicen aquellos; pero como los miembros de la comunidad también necesitan movilizarse a pie, aunque tengan vehículos, tales autoridades deben establecer las vías peatonales, igualmente destinadas al uso de todas las personas.

De lo anterior se deduce que la previsión abstracta de una destinación de uso común, en lugar de otra, entre diversas posibilidades, no altera el elemento esencial del espacio público ni altera, por tanto, la integridad del mismo. Dicha alteración se produciría, en cambio, si el Estado por conducto de sus autoridades eliminara el espacio público y diera lugar a espacios privados en una medida no razonable o desproporcionada, sin tener en cuenta las necesidades e intereses de la comunidad. Por esta razón, al disponer el aparte demandado en forma abstracta y para efectos de la regulación del tránsito terrestre que una porción del territorio aneja a una vía pública se destine al estacionamiento de vehículos, por todas las personas, no vulnera el deber del Estado de proteger el espacio público, establecido en el Art. 82 de la Constitución.

Debe resaltarse que la definición legal de bahía de estacionamiento que es objeto de examen no excluye la posibilidad de que, adicionalmente a dicho espacio se destinen al estacionamiento de vehículos otros espacios no comprendidos en esa definición.”

(...)

“Por su parte, esta corporación ha examinado y destacado la protección especial que la Constitución y el Derecho Internacional otorgan a los discapacitados y ha concedido la tutela de sus derechos fundamentales en casos particulares.

En este orden de ideas, en cumplimiento de la anotada protección especial y en relación con el tema que se analiza en esta sentencia, los municipios y los distritos, en ejercicio de su competencia constitucional de reglamentación de los usos del suelo, tienen el deber de destinar, en medida razonable, espacios adecuados de estacionamiento, que pueden ser o no las bahías definidas por el legislador en la norma acusada, distinguidos con el signo internacional correspondiente, de modo que se garantice a los discapacitados un acceso y un tránsito fácil y seguro en las vías, edificaciones y sitios, y puedan los mismos ejercer su

libertad de locomoción consagrada en el Art. 24 superior e integrarse a la vida social y rehabilitarse, así como desarrollar su vida en condiciones de dignidad y, en lo posible, en condiciones de igualdad con las demás personas.”

Barrera para Control Vehicular: Dispositivo dotado de punzones pinchallantas para uso en retenes y puesto de control de las fuerzas militares, la Policía Nacional, las autoridades de tránsito y transporte.

Berma: Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia.

Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 397951 del 3 de agosto de 2012.

“Una bicicleta eléctrica es un tipo de vehículo eléctrico compuesto por una bicicleta a la que se le ha acoplado un motor eléctrico para ayudar en el avance de la misma. La energía es suministrada por una batería que se recarga en la red eléctrica (...) De lo antes transcrito es preciso señalar que de conformidad con la normatividad vigente, la “bicicleta eléctrica” por usted mencionada, se asimila o cataloga como “vehículo” por ser un aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas de un punto a otro por vía terrestre. La clase del citado vehículo corresponde a la descripción de una motocicleta debido a que posee dos ruedas en línea y es automotor, es decir, autopropulsable, razón por la cual deberá efectuarse su registro inicial ante un Organismo de Tránsito del país, cumpliendo para el efecto con lo estipulado en el Título II, Capítulo VII, artículos 46 y siguientes de la Ley 769 de 2002. Así mismo, vale la pena destacar que para su circulación, se deberá cumplir con las normas que determinan obligaciones generales para todo tipo de vehículo, es decir, estar matriculado, portar placa, ser conducido por una persona que posea licencia de conducción, quien deberá portar casco y chaleco, poseer SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito), cumplir con las normas especiales para vehículos tipo motocicleta enunciadas con anterioridad y puede ser objeto de inmovilización.”

Bocacalle: Embocadura de una calle en una intersección.

Bus: Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.

Buseta: Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros.

Cabina: Recinto separado de la carrocería de un vehículo destinado al conductor.

Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos.

Carreteable: Vía sin pavimentar destinada a la circulación de vehículos.

Camión: Vehículo automotor que por su tamaño y destinación se usa para transportar carga.

Camioneta Picó: Vehículo automotor destinado al transporte de personas en la cabina y de carga en el platón.

Camión Tractor: Vehículo automotor destinado a arrastrar uno o varios semi-rremolques o remolques, equipado con acople adecuado para tal fin.

Campañas de Prevención Vial. Adicionado Ley 1702 de 2013 Artículo 5. Decididos intentos de informar, persuadir o motivar a las personas en procura de cambiar sus creencias y o conductas para mejorar la seguridad vial en general o en un público grande específico y bien definido, típicamente en un plazo de tiempo determinado por medio de actividades de comunicación organizadas en las que participen canales específicos de medios de comunicación con el apoyo interpersonal y u otras acciones de apoyo como las actividades de las fuerzas policiales, educación, legislación, aumento del compromiso personal, gratificaciones, entre otros.

Capacidad de Pasajeros: Es el número de personas autorizado para ser transportados en un vehículo.

Capacidad de Carga: Es el máximo tonelaje autorizado en un vehículo, de tal forma que el peso bruto vehicular no exceda los límites establecidos.

Carretera: vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.

Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.

Carrocería: Estructura del vehículo instalada sobre un chasis, destinada al transporte de personas o de carga.

Casco: Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de las normas Icontec 4533 "Cascos Protectores para Usuarios de Vehículos", o la norma que la modifique o sustituya.

Centro de Diagnóstico Automotor: Ente estatal o privado destinado al examen técnico-mecánico de vehículos automotores y a la revisión del control ecológico conforme a las normas ambientales.

Centro de Enseñanza para Conductores: Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixtos que tenga como actividad permanente la capacitación de personas que aspiran a conducir vehículos automotores y motocicletas.

Centro de Enseñanza para Formación de Instructores: Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la formación de instructores en técnicas de conducción de vehículos automotores y motocicletas.

Centro Integral de Atención: Establecimiento donde se prestará el servicio de escuela y casa cárcel para la rehabilitación de los infractores a las normas del Código de Tránsito. Podrá ser operado por el Estado o por entes privados que a través del cobro de las tarifas por los servicios allí prestados, garantizarán su autosostenibilidad.

Reglamentación: Resolución 3204 de 2010 Ministerio de Transporte

Capítulo I

Objeto, Naturaleza y Ámbito de Aplicación

Artículo 1. Objeto y Ámbito de Aplicación. La presente resolución tiene por objeto establecer los requisitos para la constitución y el procedimiento de la habilitación para el funcionamiento de los Centros Integrales de Atención que operarán en el territorio nacional.

Artículo 2. Naturaleza. Los Centros Integrales de Atención son establecimientos de carácter público o privado, habilitados por el Ministerio de Transporte para prestar el servicio de escuela y de casa cárcel para la reeducación y/o rehabilitación de los infractores de las normas de tránsito.

Capítulo II

Requisitos para la Habilitación de los Centros Integrales de Atención

Artículo 3. Requisitos para la Habilitación de los Centros Integrales de Atención. Para que un Centro Integral de Atención obtenga por parte del Ministerio de Transporte la Habilitación para su funcionamiento debe cumplir con los requisitos que se enuncian a continuación:

1. El establecimiento privado debe ser persona jurídica cuyo objeto social sea la prestación del servicio de Centro Integral de Atención, acreditado con un certificado de constitución y gerencia expedido por la Cámara de Comercio, con vigencia no superior a treinta (30) días. Si se trata de un establecimiento de carácter público acreditará la representación legal de la respectiva entidad de acuerdo a las normas de la administración pública.
2. Estar autorizado por el Inpec para ofrecer el servicio de casa-cárcel para lo cual debe presentar copia del acto administrativo emanado de esa institución, a través del cual lo aprueba para tal fin, cuya sede deberá corresponder al domicilio del Centro Integral de Atención; o copia del convenio o contrato de prestación del servicio del solicitante con la persona natural o jurídica que esté aprobada por el Inpec para prestar el servicio de casa-cárcel. Si el servicio de casa cárcel se va a prestar a través de convenio o contrato, este deberá suscribirse con la casa cárcel aprobada más cercana al sitio donde funcionará el Centro Integral de Atención, para el cual se solicita la habilitación.
3. Presentar copia del Certificado de Gestión de Calidad de qué trata el artículo 4º de esta disposición o en su defecto contrato y cronograma de implementación del Sistema de Gestión de Calidad, que permita obtener su Certificación en un plazo máximo de 12 meses contados a partir de la fecha de la habilitación; si vencido este término el Centro no ha obtenido la Certificación, la habilitación perderá su vigencia.

4. Presentar hoja de vida con sus respectivas certificaciones, del instructor o instructores en normas de tránsito con que cuenta el Centro Integral de Atención, de conformidad con lo establecido en el artículo 11 de esta resolución.

5. Contar y certificar, mediante título de propiedad, arrendamiento o tenencia legítima, la disponibilidad de un inmueble apto para dictar cursos de capacitación a los conductores infractores, dispuesto con aulas dotadas de iluminación, ventilación, servicio de baño, cámaras de video, sistema de identificación biométrica y los muebles y enseres necesarios para la prestación del servicio.

6. Disponer de una dependencia para la práctica de las pruebas de alcoholemia de acuerdo con lo dispuesto por el parágrafo del artículo 150 de la Ley 769 de 2002;

7. Contar con los elementos tecnológicos y de conectividad con el Sistema RUNT, señalada en la presente resolución, requerida para la transmisión de la información generada por el Centro Integral de Atención.

Artículo 4. Del Certificado de Gestión de Calidad. Los Centros Integrales de Atención, deberán obtener y mantener vigente el Certificado de Gestión de Calidad NTC-ISO-9001, haciendo énfasis en el cumplimiento de los requisitos legales, en particular de los establecidos en la presente resolución, expedido por un Organismo de Certificación Acreditado ante el Subsistema Nacional de Calidad.

Artículo 5. Elementos Tecnológicos y de Conectividad. Los Centros Integrales de Atención deberán contar con los siguientes equipos técnicos y de comunicación requeridos para la conectividad con el Sistema RUNT: computador, impresora, cámara web, lector de huellas dactilares-biométrico, certificado digital, licencia del software HQ-RUNT, canal dedicado de comunicaciones, firewall personal.

Artículo 6. Habilitación para el Funcionamiento. Verificado el cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente resolución, el Ministerio de Transporte a través de la Subdirección de Tránsito mediante acto administrativo habilitará para su funcionamiento al Centro Integral de Atención. Copia de la resolución de habilitación deberá ser fijada en lugar visible al público dentro de las instalaciones del establecimiento.

Habilitado el Centro Integral de Atención, el Ministerio de Transporte ingresará al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) los datos del Acto Administrativo, para que el representante legal proceda a realizar la inscripción al sistema de acuerdo con lo contemplado en las Leyes 769 de 2002 y 1005 de 2006.

Artículo 7. Vigencia de la habilitación. La habilitación de un Centro Integral de Atención será indefinida, pero estará sujeta al cumplimiento de las condiciones señaladas en esta resolución y a las auditorías de seguimiento y renovación efectuadas por el Organismo de Certificación y a su registro ante el RUNT.

Capítulo IV

Obligaciones y Deberes de los Centros Integrales de Atención

Artículo 12. Obligaciones de los Centros Integrales de Atención. Son obligaciones de los Centros Integrales de Atención las siguientes:

1. Impartir la instrucción requerida y en el tiempo de duración establecido en esta disposición.
2. Comunicar al Ministerio de Transporte las modificaciones que se presenten respecto a la información suministrada para la habilitación para el funcionamiento del Centro Integral de Atención.
3. Llevar y guardar un archivo en debida forma de toda la información de los conductores infractores que adelantaron el curso.
4. Impartir la capacitación con instructores acreditados e idóneos que cumplan con los requisitos establecidos en el presente acto administrativo.
5. Certificar la asistencia personal al curso una vez este haya sido realizado.
6. Reportar al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) en línea y tiempo real la asistencia al curso de reeducación de los conductores infractores en las condiciones y oportunidad exigidas en las normas respectivas.
7. Proporcionar la información requerida por el Ministerio de Transporte, el Inpec y las autoridades de vigilancia, inspección y control.
8. Mantener actualizadas las ayudas pedagógicas y el material didáctico.
9. Asumir las demás obligaciones que por normas les sean atribuidas.

Capítulo V

Disposiciones varias

Artículo 13. Inactividad de un Centro Integral de Atención. Cuando el Centro Integral de Atención durante el término de un (1) año no imparta capacitación ni expida los correspondientes certificados, o no ejerza las funciones de casa-cárcel, el Ministerio de Transporte lo inactivará del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), decisión que será informada al representante legal del centro Integral de Atención. De no producirse alguna comunicación por parte del centro dentro de los treinta (30) días siguientes a la inactivación, se cancelará mediante acto administrativo la habilitación para el funcionamiento.

Artículo 14. Vigilancia, inspección y control. La vigilancia, inspección y control a los Centros Integrales de Atención será ejercida por la Superintendencia de Puertos y Transporte, sin perjuicio de la competencia que sobre la casa-cárcel ejerce el Inpec para los fines de custodia y vigilancia penitenciaria que le corresponde.

Chasis: Conjunto de elementos que proporcionan soporte a todas las partes del vehículo mediante un bastidor.

Chatarización: Desintegración total de un vehículo automotor.

Choque o Colisión: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo.

Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo.

Ciclovia: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.

Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

Concepto Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 98471 del 11 de marzo de 2009:

"... los denominados CICLOMOTORES, no pueden transitar por las ciclorutas ya que estas se encuentran delimitadas y establecidas con exclusividad para vehículos no motorizados.

Cilindrada: Capacidad volumétrica total de los cilindros de un motor.

Cinturón de Seguridad: Conjunto de tiras, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes al asiento del vehículo, para prevenir que se golpeen cuando suceda una aceleración, desaceleración súbita o volcamiento.

Clase de Vehículo: Denominación dada a un automotor de conformidad con su destinación, configuración y especificaciones técnicas.

Columna Motorizada: Son todos los vehículos autopropulsados o tractados que hacen parte de un mismo grupo de desplazamiento militar, bajo el mando de un comandante que los dirige o coordina.

Combinación de Vehículos: Conjunto acoplado de dos (2) o más unidades vehiculares.

Comparendo: Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003

"...el levantamiento de un comparendo no puede asimilarse a la imposición de la sanción pues... si se presenta ante la autoridad competente, puede ejercer su derecho a la defensa y el comparendo advierte la posibilidad de nombrar un apoderado

Competencias Básicas Decreto 2851 de 2013 Artículo 2.: Es el conjunto de conocimientos, actitudes y habilidades que, relacionados entre sí, le permiten a un individuo desempeñarse de manera eficaz, flexible y con sentido en contextos nuevos y retadores.

Las competencias básicas incluyen las comunicativas, matemáticas, científicas y ciudadanas.

Competencias Ciudadanas Decreto 2851 de 2013 Artículo 2.: Son parte de las competencias básicas y son definidas como el conjunto de conocimientos y de habilidades cognitivas, emocionales y comunicativas que, articulados entre sí, hacen posible que el ciudadano actúe de manera constructiva en una sociedad democrática.

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

Conjunto Óptico: Grupo de luces de servicio, delimitadoras, direccionales, pilotos de freno y reverso.

Croquis: Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente.

Cruce e intersección: Punto en el cual dos (2) o más vías se encuentran.

Cuatrimoto: Vehículo automotor de cuatro (4) ruedas con componentes mecánicos de motocicleta, para transporte de personas o mercancías con capacidad de carga de hasta setecientos setenta (770) kilogramos.

Cuneta: Zanja o conducto construido al borde de una vía para recoger y evacuar las aguas superficiales.

Discapacitado¹⁴, Personas con y/o en Situación de Discapacidad: Modificado Ley 1618 de 2013 Artículo 2º Numeral 1º. Aquellas personas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a mediano y largo plazo que, al interactuar con diversas barreras incluyendo las actitudinales, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

Embriaguez: Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo.

Entidades Territoriales Certificadas. Reglamentación Decreto 2851 de 2013 **Artículo 2º**. Las entidades territoriales certificadas, de conformidad con lo establecido en la Ley 715 de 2001, son aquellas entidades que tienen la competencia de administrar el servicio educativo en su jurisdicción, garantizando su adecuada prestación en condiciones de calidad y eficiencia. Lo anterior implica planificar, organizar, coordinar, distribuir recursos humanos, técnicos, administrativos y financieros y ejercer el control necesario para garantizar la eficiencia, efectividad y transparencia en el servicio ofrecido, de conformidad con el artículo 153 de la Ley 115 de 1994, mejorando la oferta a los estudiantes actuales y ampliando la cobertura de manera que se atienda el 100% de la población en edad escolar.

¹⁴ El texto original de la Ley 769 de 2002 definía solamente el concepto de discapacitado, posteriormente, con la expedición de la Ley 1618 de 2013 se amplió a persona con y/o en situación de discapacidad, término empleado internacionalmente

Equipo de Prevención y Seguridad: Conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo.

Espaciamiento: Distancia entre dos (2) vehículos consecutivos que se mide del extremo trasero de un vehículo al delantero del otro.

Estacionamiento: Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito.

Reglamentación: Decreto 1660 de 2003

Artículo 7. Demarcación. Las autoridades de transporte y tránsito de las entidades territoriales, distritales y municipales, deben establecer en las zonas de estacionamiento y en los parqueos públicos ubicados en el territorio de su jurisdicción, sitios demarcados, tanto en piso como en señalización vertical, con el símbolo internacional de accesibilidad (NTC 4139), para el parqueo de vehículos automotores utilizados o conducidos por personas con movilidad reducida.

Parágrafo. Para la aplicación del presente Artículo se debe tener en cuenta la Norma Técnica NTC 4904 y aquellas normas que los Ministerios de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial y Transporte, o quienes hagan sus veces, establezcan en el futuro.

Artículo 8. Sitios Especiales de Parqueo. En desarrollo de lo previsto en el Artículo 62 de la ley 361 de 1997, en los sitios abiertos al público tales como centros comerciales, supermercados, clínicas y hospitales, unidades deportivas, autocinemas, unidades residenciales, nuevas urbanizaciones y en general en todo sitio donde existan parqueadero habilitados para el uso público, se deberá disponer de sitios de parqueo, debidamente señalizados y demarcados, para personas con discapacidad y/o movilidad reducida, con las dimensiones internacionales, en un porcentaje mínimo equivalente al dos por ciento (2%) del total de parqueaderos habilitados. En ningún caso podrá haber menos de un (1) espacio habilitado, debidamente señalizado con el símbolo internacional de accesibilidad.

Reglamentación: Decreto 1538 de 2005

Artículo 11. Reserva de Estacionamientos Accesibles en Zonas de Parqueo. En todos los sitios abiertos al público como edificios de uso público, centros comerciales, nuevas urbanizaciones y unidades residenciales y en general en todo sitio donde existan parqueaderos habilitados para visitantes, se dispondrá de sitios de parqueo para personas con movilidad reducida, debidamente señalizados y con las dimensiones internacionales.

En estos espacios se garantizará como mínimo un porcentaje equivalente al dos por ciento (2%) del total de parqueaderos habilitados. En ningún caso, podrá haber menos de un (1) espacio habilitado, debidamente señalizado con el símbolo gráfico de accesibilidad.

Parágrafo. Las autoridades municipales y distritales competentes, determinarán en las normas urbanísticas del Plan de Ordenamiento Territorial, la reserva para estacionamientos accesibles, contiguos a todo centro de interés público, sea este de tipo administrativo, comercial, cultural, recreativo, deportivo, o de servicios; dicha reserva no podrá ser menor de 2 estacionamientos por cada 100.

Artículo 12. Características de los Estacionamientos para Personas con Movilidad Reducida. El diseño, construcción o adecuación de zonas de parqueo para las personas con movilidad reducida en espacio público o edificaciones deberá cumplir con las siguientes características:

1. Se ubicarán frente al acceso de las edificaciones o lo más cercano a ellas y contiguos a senderos o rutas peatonales.
2. Las diferencias de nivel existentes entre los puestos de estacionamiento accesibles y los senderos o rutas peatonales, serán resueltas mediante la construcción de vados o rampas, a fin de facilitar la circulación autónoma de las personas con movilidad reducida.

Glorieta: Intersección donde no hay cruces directos sino maniobras de entrecruzamientos y movimientos alrededor de una isleta o plazoleta central.

Grúa: Automotor especialmente diseñado con sistema de enganche para levantar y remolcar otro vehículo.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 42707 del 31 de agosto de 2006.

“...la prestación del servicio con vehículos clase grúa, que no pertenecen o no son de propiedad de la persona dueña de los vehículos objeto de remolque, deben trasladarse a través de vehículos de servicio público de carga”

Grupo de Control Vial o Cuerpo de Agentes de Tránsito. Adicionado Ley 1310 de 2009 Artículo 2º: Grupo de empleados públicos investidos de autoridad como agentes de tránsito y transporte vinculados legal y reglamentariamente a los organismos de tránsito y transporte.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-306 de 2009 decidió declarar exequible esta norma por los cargos planteados en las objeciones Presidenciales de Inconstitucionalidad¹⁵.

Homologación: Es la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación.

Infracción: Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material.

Instructor: Persona que imparte enseñanza teórica o práctica para la conducción de vehículos.

¹⁵ Las objeciones formuladas fueron por vulneración de los arts. 300-7 y 313-6, en virtud a que de acuerdo con el art. 150-7 de la Carta, “la competencia del legislador para determinar la estructura orgánica de las entidades públicas se restringe materialmente a la administración nacional, lo cual supone que dicha atribución no es predicable en ningún caso de la administración territorial, que encuentra para tales propósitos asignada dicha atribución a las asambleas y a los concejos.”

Inmovilización: Suspensión temporal de la circulación de un vehículo.

Licencia de Conducción: Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.

Licencia de Tránsito: Es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público.

Línea de Vehículo: Referencia que le da el fabricante a una clase de vehículo de acuerdo con las características específicas técnico-mecánicas.

Luces de Emergencia: Dispositivos de alumbrado que utilizan los vehículos en actos propios de su servicio, o vehículos para atención de emergencia.

Luces de Estacionamiento: Luces del vehículo que corresponden a las señales direccionales, pero en un modo de operación tal que prenden y apagan en forma simultánea.

Luces Exploradoras o Antiniebla: Dispositivos de alumbrado especial que facilitan la visibilidad en zonas de niebla densa o en condiciones adversas de visibilidad.

Maquinaria Rodante de Construcción o Minería: Vehículo automotor destinado exclusivamente a obras industriales, incluidas las de minería, construcción y conservación de obras, que por sus características técnicas y físicas no pueden transitar por las vías de uso público o privadas abiertas al público.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-312 de 1994:

“La licencia de tránsito es un documento público cuya finalidad es autorizar el tránsito de un vehículo por las vías públicas del territorio nacional y sirve para la identificación del mismo. Por consiguiente, dicho documento no se puede exigir con respecto a un vehículo industrial, cuya destinación no es la de transitar por esas vías”. “La placa es un documento público que identifica externa y privativamente un vehículo automotor, para permitir su tránsito por el territorio nacional, y que contribuye a facilitar la individualización de los automotores que infringen las normas de tránsito. En tal virtud, no aparece racional que los vehículos industriales cuya función no es transitar por las vías públicas requieran de ésta clase de identificación”. “Por otra parte, el llamado impuesto de circulación y tránsito se exige a manera de una contraprestación a todo propietario de un vehículo automotor que hace uso de las vías públicas; en tal virtud, por razones de equidad (inciso 1º art. 363 C.P.) éste impuesto no podría recaer sobre las maquinarias y los vehículos industriales que, como se ha visto, no están destinados para desplazarse por esa clase de vías”.

Marcas Viales: Señales escritas adheridas o grabadas en la vía o con elementos adyacentes a ella, para indicar, advertir o guiar el tránsito.

Matrícula: Procedimiento destinado a registro inicial de un vehículo automotor ante un organismo de tránsito en ella se consignan las características, tanto internas como externas del vehículo, así como los datos e identificación del propietario.

Microbús: Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 10 a 19 pasajeros.

Modelo del Vehículo: Referencia o código que asigna la fábrica o ensambladora a una determinada serie de vehículos.

Motocarro: Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 13480 del 14 de marzo de 2007.

“...los motocarros tienen componentes mecánicos de una motocicletas y se tiene que su capacidad es para el conductor un acompañante, es decir, que en la licencia de tránsito se debe señalar que es para dos personas, incluido el conductor”

Motocicleta: Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante.

Moto triciclo: Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia y capacidad para el conductor y un acompañante del tipo SideCar y recreativo.

Movilidad Reducida. Adicionado Ley 1287 de 2009 Artículo 1: Es la restricción para desplazarse que presentan algunas personas debido a una discapacidad o que sin ser discapacitadas presentan algún tipo de limitación en su capacidad de relacionarse con el entorno al tener que acceder a un espacio o moverse dentro del mismo, salvar desniveles, alcanzar objetos situados en alturas normales.

Multa: Sanción pecuniaria. Para efectos del presente código y salvo disposición en contrario, la multa debe entenderse en salarios mínimos diarios legales vigentes.

Nivel de Emisión de Gases Contaminantes: Cantidad descargada de gases contaminantes por parte de un vehículo automotor. Es establecida por la autoridad ambiental competente.

Norma de Emisión de Ruido: Valor máximo permisible de intensidad sonora que puede emitir un vehículo automotor. Es establecido por las autoridades ambientales.

Número de Serie: Número de identificación que cada fabricante le asigna a un vehículo.

Organismos de Tránsito y Transporte¹⁶: Modificado Ley 1310 de 2009 Artículo 2°. Son entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción.

¹⁶ En el texto original del Código nacional de Tránsito solo se incorporaba el concepto de organismo de tránsito, la Ley 1310 de 2009 le adicionó transporte, lo cual resulta compatible en la medida que todos los municipios del país, a través de sus alcaldes, son autoridades de transporte y pueden delegar dicha función en los organismos de tránsito.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-306 de 2009, decidió declarar exequible esta norma por los cargos planteados en las objeciones Presidenciales de Inconstitucionalidad¹⁷.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-306 de 2009.

“...la Corte no considera que de la lectura del precepto normativo objetado se puede deducir que la norma les impone a las autoridades territoriales la obligación de crear alguna entidad para el manejo del tránsito en su jurisdicción o de acogerse a un modelo de autoridad de tránsito señalado por el Legislador. El inciso se limita a establecer una definición general, dentro de la cual caben las distintas modalidades de organización institucional existentes en las entidades territoriales para el cumplimiento de su función de “organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción.””.
“...la norma no modifica el Artículo 6° del Código Nacional de Tránsito, que establece cuáles son los organismos de tránsito en las distintas jurisdicciones...”

Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.

Paso a Nivel: Intersección a un mismo nivel de una calle o carretera con una vía férrea.

Paso Peatonal a Desnivel: Puente o túnel diseñado especialmente para que los peatones atraviesen una vía.

Paso Peatonal a Nivel: Zona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones.

Parqueadero: Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos.

Parada Momentánea: Detención de un vehículo, sin apagar el motor, para recoger o dejar personas o cosas, sin interrumpir el normal funcionamiento del tránsito.

Peatón: Persona que transita a pie o por una vía.

Pequeños Remolques: Vehículo no motorizado con capacidad hasta de una tonelada, halado por un automotor y dotado de su sistema de luces reflectivas y frenos.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 12666 del 7 de marzo de 2008:

“... dado que los pequeños remolques no están considerados dentro de la categoría de los remolques o semirremolques del transporte de carga, no se requiere para su circulación licencia de conducción en sexta categoría que se exige para los vehículos articulados, como tampoco su registro ante el organismo de tránsito o la expedición de la licencia de tránsito, toda vez que el conjunto compuesto, por una camioneta con un pequeño remolque no constituyen un vehículo articulado.”

¹⁷ Las objeciones formuladas fueron por vulneración de los arts. 300-7 y 313-6, en virtud a que de acuerdo con el art. 150-7 de la Carta, “la competencia del legislador para determinar la estructura orgánica de las entidades públicas se restringe materialmente a la administración nacional, lo cual supone que dicha atribución no es predicable en ningún caso de la administración territorial, que encuentra para tales propósitos asignada dicha atribución a las asambleas y a los concejos.”

Peso Bruto Vehicular: Peso de un vehículo provisto de combustible, equipo auxiliar habitual y el máximo de carga.

Placa: Documento público con validez en todo el territorio nacional, el cual identifica externa y privativamente un vehículo.

Plan Estratégico de Seguridad Vial. Reglamentación Decreto 2851 de 2013 Artículo 2º: Es el instrumento de planificación que oficialmente consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

Reglamentación: Resolución 1565 de 2014

Artículo 1. Expedición. Expedir la guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial que estará a cargo de toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, la cual obra en documento anexo e integrante de la presente resolución.

Plan Estratégico de Consumo Responsable de Alcohol. Reglamentación Decreto 2851 de 2013 Artículo 2: Es el instrumento por medio del cual se definen las acciones que se adelantarán para promover el consumo responsable de alcohol en el establecimiento de expendio y/o consumo de **bebidas alcohólicas, luego de un diagnóstico. Este instrumento será elaborado de manera participativa** por el propietario/a y administrador/a y demás personal de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas, El propietario/a y administrador/a y demás personal de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas serán los responsables del desarrollo de las acciones y plazos para su ejecución, mecanismos de seguimiento y evaluación, así como estrategias de trabajo interinstitucional con participación de entidades distritales, municipales, locales y organizaciones gremiales, grupos de vecinos y usuarios.

Plan Nacional de Seguridad Vial. Adicionado Ley 1702 de 2013 Artículo 5. Se tratará de un plan, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una la acción multisectorial encaminada a reducir de víctimas por siniestros de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la Ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial.

Prelación: Prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos.

Programas Marco de Enseñanza en Educación Vial._Reglamentación Decreto 2851 de 2013 Artículo 2. Son los lineamientos que orientarán el desarrollo de los proyectos pedagógicos cuyo objetivo es promover el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas en los diferentes niveles de la educación formal relacionados con educación en Seguridad Vial, que responden a las políticas intersectoriales y a los términos del artículo 10 de la Ley 1503 de 2011.

Rebasamiento: Maniobra mediante la cual un vehículo sobrepasa a otro que lo precedía en el mismo carril de una calzada.

Registro Nacional Automotor: Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

Registro Terrestre Automotor: Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

Concepto Ministerio de Transporte N° 697621 del 29 de diciembre de 2008:

“...todos los documentos de autoridad pública si no tiene reserva legal serán de conocimiento público y en consecuencia podrán ser solicitados por cualquier ciudadano y deberán ser expedidos por el Organismo de Tránsito respectivo.”

Remolque: Vehículo no motorizado, halado por una unidad tractora a la cual no le transmite peso. Dotado con su sistema de frenos y luces reflectivas.

Retén: Puesto de control instalado técnicamente por una de las autoridades legítimamente constituidas de la Nación.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte. Concepto 35581 del 27 de julio de 2006.

“...la policía nacional, reglamentó la vigilancia urbana y rural, y dentro de los sistemas de prestación del servicio, se estableció el puesto de control como un lugar estratégico donde se cumplen actividades de registro y control en cumplimiento de los planes operativos y cuyas características principales son la seguridad y movilidad de sus unidades.

Las señales de prevención que se encuentran dentro del equipo para instalar un puesto de control son: - Chalecos reflectivos, -Conos de señalización, -Paleta de señalización, - Vallas de señalización y – tabla con púas (Pincho).”

Retención: Inmovilización de un vehículo por orden de autoridad competente.

Sardinell: Elemento de concreto, asfalto u otros materiales para delimitar la calzada de una vía.

Seguridad Vial Adicionado Ley 1702 de 2013 Artículo 5º: Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011

“En relación con la importancia de la seguridad vial, la doctrina extranjera ha sostenido:

“Finalmente y en lo que se refiere al factor humano, es sin duda el elemento más relevante en la prevención de la accidentalidad -como se ha visto en los estudios-.

Las estrategias aquí se han de apoyar -entre otros- en la formación continuada a través de tres grandes ejes: Primero, la educación vial en las escuelas o campañas puntuales hechas a tal efecto para consolidar actitudes positivas en una etapa del niño especialmente receptiva y a la vez vulnerable. Dentro del ámbito de la educación vial infantil se puede observar con preocupación como algunas instituciones privadas, están cometiendo graves errores. Dado que en muchos casos no tienen claro un modelo de educación vial están confundiendo educación vial con formación vial, adelantando en la enseñanza a los niños lo que es más propio de la formación en las autoescuelas.

Además, en relación con la educación vial infantil, en el futuro existen tres grandes retos a solucionar. Primero, es preciso presionar para implicar a todas las administraciones en la necesidad de que la educación vial tenga una implantación real en el ciclo educativo; segundo, que los materiales de apoyo existentes (algunos muy buenos) lleguen a los centros y a los educadores; tercero, es preciso formar a los formadores con el fin de que estén más mentalizados de la importancia de la educación vial y sobre todo para que conozcan como transmitirla sin cometer errores, algo que está sucediendo con bastante frecuencia en la actualidad.

Segundo, la formación en las autoescuelas, pero remodelando de manera importante el modelo actual de enseñanza que esté demasiado centrada en el mero aspecto descriptivo y memorístico de qué dice la norma, y no tanto en el porqué de la misma y las consecuencias y riesgos que trae el no cumplirla. Precisamente en este sentido, las investigaciones de Brown, Zador o Hoskovec, demuestran que no saber la justificación de una norma es el primer paso para su incumplimiento y un fracaso en la consolidación de actitudes positivas.

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".

Seguridad Vial. Reglamentación Decreto 2851 de 2013 Artículo 2: Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.

Seguridad Activa. Reglamentación Decreto 2851 de 2013 Artículo 2: Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.

Seguridad Pasiva. Reglamentación Decreto 2851 de 2013 Artículo 2: Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.

Semáforo: Dispositivo electromagnético o electrónico para regular el tránsito de vehículos, peatones mediante el uso de señales luminosas.

Semáforo Accesible. Reglamentación Decreto 1660 de 2003 Artículo 4º: Aquel diseñado para ser utilizado por los peatones, en especial por personas con discapacidad visual, sillas de rueda, niños y personas de estatura reducida.

Semirremolques: Vehículo sin motor, a ser halado por un automotor sobre el cual se apoya y le transmite parte de su peso. Dotado con un sistema de frenos y luces reflectivas.

Señal de Tránsito: Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.

Señales Luminosas de Peligro: Señales visibles en la noche que emiten su propia luz, en colores visibles como el rojo, amarillo o blanco.

Separador: Espacio estrecho y saliente que independiza dos calzadas de una vía.

Servicios Conexos al Transporte. Adicionado Ley 1682 de 2013 Artículo 12: Son todos los servicios y/o actividades que se desarrollan o prestan en la infraestructura de transporte y complementan el transporte, de acuerdo con las competencias de las autoridades previstas para cada modo.

Dichos servicios permiten una operación modal o multimodal, atendiendo también las actividades propias del transporte en condiciones de regularidad y de eventualidades.

Entre estos servicios se encuentran los peritajes y evaluación de vehículos, las terminales de pasajeros y carga, las escuelas de enseñanza y los centros de desintegración y reciclaje de vehículos, entre otros.

Sobrecarga: Exceso de carga sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor.

Sobrecupo: Exceso de pasajeros sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor.

STTMP: Sistema de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros. Es el conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales, paraderos, vehículos, estaciones e infraestructura vial destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica.

Taxi: Vehículo automotor destinado al servicio público individual de pasajeros.

Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.

Tipo de Carrocería: Conjunto de características que definen la carrocería de un vehículo.

Tráfico: Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado.

Transformación de Vehículo: Procedimiento físico y mecánico mediante el cual un vehículo automotor puede ser modificado con el fin de cumplir una función diferente o mejorar su funcionamiento, higiene o seguridad.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 22740 del 24 de abril de 2008.

“...de conformidad con las disposiciones contenidas en la Resolución 2888 del 12 de Octubre de 2005, en el presente, tratándose de remolques y semirremolques, solo pueden hacerse las transformaciones de incremento o reducción del número de ejes, que se tramita ante las direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte y no requiere autorización previa, pues tiene por único objeto el registro de la transformación.”

Tránsito: Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.

Transporte: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

Triciclo: Vehículo no motorizado de tres (3) ruedas, accionado con el esfuerzo del conductor por medio de pedales,

Unidad Tractora: Vehículo automotor destinado a arrastrar un remolque, un semirremolque, o una combinación de ellos.

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.

Vehículo Agrícola: Vehículo automotor provisto de una configuración especial, destinado exclusivamente a labores agrícolas.

Vehículo de Emergencia: Vehículo automotor debidamente identificado e iluminado, autorizado para transitar a velocidades mayores que las reglamentadas con objeto de movilizar personas afectadas en salud, prevenir o atender desastres o calamidades, o actividades policiales, debidamente registrado como tal con las normas y características que exige la actividad para la cual se matricule.

Vehículo de Servicio Particular: Vehículo automotor destinado a satisfacer las necesidades privadas de movilización de personas, animales o cosas.

Vehículo de Servicio Público: Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.

Vehículo de Servicio Oficial: Vehículo automotor destinado al servicio de entidades públicas.

Vehículo de Servicio Diplomático o Consular: Vehículo automotor destinado al servicio de funcionarios diplomáticos o consulares.

Vehículo de Tracción Animal: Vehículo no motorizado halado o movido por un animal.

Vehículo de Transporte Masivo: Vehículo automotor para transporte público masivo de pasajeros, cuya circulación se hace por carriles exclusivos e infraestructura especial para acceso de pasajeros.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-568 de 2003

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-568 de 2003 decidió declarar exequibles por los cargos formulados¹⁸, las expresiones “cuya circulación se hace por carriles exclusivos” contenidas en la definición de vehículo de transporte masivo que establece el artículo 2 de la Ley 769 de 2002

¹⁸ Desconocimiento de la obligación de proteger la destinación al uso común de los bienes de uso público (art. 82 C.P.) y del carácter inalienable de dichos bienes (artículo 63 C.P.)

Vehículo Escolar: Vehículo automotor destinado al transporte de estudiantes, debidamente registrado como tal y con las normas y características especiales que le exigen las normas de transporte público.

Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.

Vía Arteria: Vía de un sistema vial urbano con prelación de circulación de tránsito sobre las demás vías, con excepción de la vía férrea y la autopista.

Vía de Metro o Metrovía: Es aquella de exclusiva destinación para las líneas de metro, independientemente de su configuración y que hacen parte integral de su infraestructura de operación.

Vía Férrea: Diseñada para el tránsito de vehículos sobre rieles, con prelación sobre las demás vías, excepto para las ciudades donde existe metro, en cuyos casos será éste el que tenga la prelación.

Vía Peatonal: Zonas destinadas para el tránsito exclusivo de peatones.

Vía Principal: Vía de un sistema con prelación de tránsito sobre las vías ordinarias.

Vía Ordinaria: La que tiene tránsito subordinado a las vías principales.

Vía Troncal: Vía de dos (2) calzadas con ocho o más carriles y con destinación exclusiva de las calzadas interiores para el tránsito de servicio público masivo.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-568 de 2003

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-568 de 2003 decidió declarar exequibles por los cargos formulados ¹⁹, la expresiones “y con destinación exclusiva” contenidas en la definición de vía troncal que establece el artículo 2 de la Ley 769 de 2002

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-568 de 2003

1º) “La destinación de determinados carriles para el tránsito exclusivo de vehículos de transporte masivo no desvirtúa la destinación al uso común de las vías por las que circulan los referidos vehículos.”

2º) “...la destinación de determinados carriles para el tránsito exclusivo de vehículos de transporte masivo no libera a quienes prestan dicho servicio en esas circunstancias del estricto respeto de las normas de tránsito así como del cumplimiento de sus demás deberes sociales, pues de lo que se trata es de garantizar el uso racional de los bienes colectivos en perfecta armonía con los demás prestadores del servicio público de transporte, con los usuarios del mismo y en general con toda la sociedad”.

¹⁹ Desconocimiento de la obligación de proteger la destinación al uso común de los bienes de uso público (art. 82 C.P.) y del carácter inalienable de dichos bienes (artículo 63 C.P.).

3º) La destinación de determinados carriles para el tránsito exclusivo de vehículos de transporte masivo no implica el desconocimiento del carácter inalienable de las vías publicas

Zona Escolar: Parte de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende cincuenta (50) metros al frente y a los lados del límite del establecimiento.

Zona de Estacionamiento Restringido: Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados.

Zonas de Frontera. Adicionado Ley 191 de 1995 Artículo 4º: Aquellos municipios, corregimientos especiales de los Departamentos Fronterizos, colindantes con los límites de la República de Colombia, y aquéllos en cuyas actividades económicas y sociales se advierte la influencia directa del fenómeno fronterizo.

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO II - Autoridades

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

- El Ministro de Transporte.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 644561 del 20 de noviembre de 2008:

“De lo anteriormente expuesto se concluye que el INVIAS conserva su facultad de atender los permisos para cierre de vías nacionales, conforme se establece en el artículo 12 del Decreto 2056 de 2003, por otro lado el señor Ministro de Transporte por ser autoridad de tránsito con jurisdicción Nacional tiene la facultad de ordenar el cierre de vías, sin embargo, en las dos circunstancias, se requiere cumplir con las condiciones establecidas con la Resolución 03722 del 9 de septiembre de 2008.”

- Los Gobernadores y los Alcaldes.

- Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.

Legislación Complementaria: Ley 1702 de 2013

Artículo 19. Causales de Suspensión y Cancelación de la Habilitación de Organismos de Apoyo y de Tránsito. Procederá la suspensión y cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo por parte de la autoridad que la haya otorgado o por su superior inmediato cuando se incurra en cualquiera de las siguientes faltas:

(...)

2. Cuando su actividad u omisión haya puesto en riesgo o causado daños a personas y/o bienes.

(...)

4. Alterar o modificar la información reportada al RUNT o poner en riesgo la información de este.

5. Expedir certificados en categorías o servicios no autorizados.

6. Facilitar a terceros los documentos, equipos o implementos destinados al servicio o permitir el uso a aquellos de su razón social por terceros.

7. Abstenerse injustificadamente de prestar el servicio.

(...)

11. No hacer los reportes e informes obligatorios de acuerdo con lo que sobre el particular señalen el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte.

(...)

14. Variar las tarifas sin informarlo públicamente y previamente en sus instalaciones y al Ministerio de Transporte. En este caso procederá multa de entre 1 y 5 salarios mínimos legales mensuales por cada caso.

(...)

19. Permitir la realización de trámites de tránsito sin el paz y salvo expedido por el Sistema Integrado de Información de Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito.

(...)

El procedimiento sancionatorio será el señalado en el Código Contencioso Administrativo.

La comisión de algunas de las faltas señaladas en los numerales 2, 4, 5, 6, 7, 11, 14 y 19 del presente artículo se entenderá falta de los organismos de tránsito y facultará a la Superintendencia de Puertos y Transporte para intervenirlos.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 100421 del 1 de abril de 2014.

(...) la competencia de inspección, vigilancia y control se encuentra en cabeza de la Superintendencia de Puertos y Transporte, por lo que el ejercicio de las actividades propias de estas competencias deben ser adelantadas por esta entidad, de tal forma que el Ministerio de Transporte no podrá adelantar las investigaciones administrativas a que haya lugar con el fin de determinar la responsabilidad de los organismos de apoyo u organismos de tránsito en la comisión de las conductas establecidas en el artículo 19 de la Ley 1702 de 2012 (sic).

Cabe anotar, que en los eventos en que la investigación administrativa adelantada por la Superintendencia de Puertos y Transporte, finalice con la imposición de la sanción de suspensión o cancelación de la habilitación, la entidad competente para la ejecución de la misma será el Ministerio de Transporte, toda vez que es esta quien otorga la habilitación para la prestación del servicio como organismo de apoyo, lo anterior de conformidad con lo establecido por el artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.

- 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 párrafo 5° de este artículo.

- Los Agentes de Tránsito y Transporte.

Legislación Complementaria: Ley 1310 de 2009

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 046341 del 14 de febrero de 2013.

“Se estima viable que un agente de tránsito y transporte municipal, imponga el respectivo Informe de Infracciones de Transporte Público Terrestre Automotor, al presunto infractor de dichas normas, en su respectiva jurisdicción, para lo cual deberá hacer uso del formato establecido para el efecto por la entidad de control competente.”

Parágrafo 1°. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

Legislación Complementaria: Ley 1702 de 2013

Artículo 20. Determinación de Tarifas por Servicios que Presten los Organismos de Apoyo. El Ministerio de Transporte definirá mediante resolución, en un plazo no mayor a noventa (90) días, las condiciones, características de seguridad y el rango de precios al usuario dentro del cual se deben ofrecer los servicios que prestan los Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento y Evaluación de Conductores y los de Diagnóstico Automotor, expresado en salarios mínimos diarios vigentes. Se efectuará un estudio de costos directos e indirectos considerando las particularidades, infraestructura y requerimientos de cada servicio, incluyendo los correspondientes a los valores que por cada servicio, deban transferirse a la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-931 de 2006.

“El diseño normativo en materia de tránsito, conforme al cual se hace una asignación directa de funciones a los organismos territoriales de tránsito y se prevé la posibilidad de delegación de otras del nivel nacional es una condición de eficiencia orientada a permitir que el manejo de materias cuyo ámbito de regulación es nacional y se rigen por el principio unitario, se armonice con el principio de autonomía territorial y con la competencia general que en este ámbito tienen las autoridades regionales y locales”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-318 de 2010. Las especies venales

“De las funciones delegadas a los organismos de tránsito hacen parte las especies venales, denominación bajo la cual se agrupan una serie de trámites que se encuentran establecidos en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, tales como la licencia de tránsito, la licencia de conducción o la placa única nacional de vehículos y de motos, trámites que, de conformidad con lo señalado, son delegados por el Ministerio de Transporte en los organismos de tránsito de las entidades territoriales.

En relación con las especies venales delegadas a los organismos de tránsito del país, el Ministerio de Transporte regula, por ejemplo, el suministro de series y rangos, y también lo relativo a la actualización de inventarios y registros nacionales, el reporte de la información y de los controles que se ejercen sobre las mencionadas especies venales y, a la vez, percibe algunos valores por tal concepto.

Precisamente, el capítulo II de la Ley 1005 de 2006 contiene algunas “disposiciones relacionadas con el valor de los derechos de tránsito de algunas especies venales” y el artículo 15, respecto de la licencia de conducción, de la licencia de tránsito y de la placa única nacional, señala que “deberá contemplarse un 35% que será transferido por el correspondiente organismo de tránsito al Ministerio de Transporte, por concepto de costos inherentes a la facultad que tiene el Ministerio de Transporte de asignar series, códigos y rangos de la especie venal respectiva”.

A propósito del artículo acabado de citar y del artículo 16 de la misma ley, que fue demandado, y de acuerdo con cuyo tenor “la renovación de las actuales licencias de conducción expedidas legalmente no tendrá costo alguno para el titular de las mismas, por una sola vez”, la Corte tuvo oportunidad de verificar que, tratándose de las especies venales delegadas en los organismos de tránsito, también se presenta la tensión entre el principio unitario y el principio de autonomía de las entidades territoriales.”

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sección Primera Sentencia del 30 de octubre de 2008. Especies Venales.

1. “...las especies venales de tránsito son las cosas o instrumentos que el Estado vende o pone a disposición de los ciudadanos por valores o montos que corresponden a tasas que se generan por la elaboración, la puesta a disposición de los interesados y los trámites que se surten ante los organismos de tránsito competentes a fin de obtener cualquiera de ellas y la correspondiente autorización para desarrollar la actividad de tránsito o transporte de que se trate, y cuya propiedad está en cabeza de la Nación, independientemente de que parte de su recaudo pase ser de los entes territoriales que por efecto de la delegación o descentralización queden a cargo de los trámites respectivos”.

2. El condicionar la realización de trámite al hecho de encontrarse a paz y salvo. "...es apenas obvia frente a la necesidad de garantizar o asegurar el ingreso al Tesoro Nacional de la parte que de la especie venal expedida o tramitada le corresponde a la Nación. Aun más, esa medida es lógica o inherente al carácter ya anotado de esa figura, el cual implica el pago previo de su valor a favor del titular, y como en este caso una parte corresponde al ente territorial que la expide en virtud de la anotada delegación, y otra a la Nación, de cuyo tanto aquél como ésta tienen igual derecho de que sus respectivos ingresos previos se verifiquen para que sea viable la entrega al interesado de la especie venal que pretenda".

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-184 de 1993:

"Para la Corte una Secretaría de Tránsito "...como autoridad de tránsito que es, para efectos de la organización de vehicular (sic) de la ciudad, está facultada para disponer que determinadas vías se utilicen en cierto sentido, o que se permita, por un tiempo definido o indefinido, que transite toda clase de vehículos o sólo de determinado tonelaje. Estas decisiones las toma en aras del beneficio general."

Jurisprudencia: Corte Constitucional. Sentencia C-530 de 2003.

"Como lo define el Artículo 2º de la ley 769, los organismos de tránsito son unidades administrativas municipales, distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción. En tanto que las autoridades de tránsito, nombradas en el Artículo 3º de la ley, son autoridades administrativas, como el Ministerio de Transporte, los alcaldes, gobernadores, la policía, los inspectores de policía, la Superintendencia General de Puertos y transporte, los agentes de tránsito, y, en ocasiones y ante circunstancias específicas, las fuerzas militares."

Parágrafo 3º. Las Autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Legislación Complementaria: Ley 1450 de 2011

Artículo 89. Superintendencia de Puertos y Transporte. Amplíese el cobro de la tasa establecida en el artículo 27, numeral 2 de la Ley 1ª de 1991, a la totalidad de los sujetos de vigilancia, inspección y control de la Superintendencia de Puertos y Transporte, para cubrir los costos y gastos que ocasionen su funcionamiento y/o inversión.

Aquellos sujetos de los cuales se le han ampliado el cobro de la tasa a la cual hace referencia el presente artículo, pagarán por tal concepto una tasa por la parte proporcional que les corresponda según sus ingresos brutos, en los costos anuales de funcionamiento y la inversión de la Superintendencia de Puertos y Transporte, la cual no podrá ser superior al 0,1% de los ingresos brutos de los vigilados.

Parágrafo. Facúltese a la Superintendencia de Puertos y Transporte para que en un plazo de 15 meses expida la reglamentación de las características técnicas de los sistemas de seguridad documental que deberán implementar cada uno de los vigilados, para que se garantice la legitimidad de esos certificados y se proteja al usuario de la falsificación.

Legislación Complementaria: Ley 1702 de 2013

Artículo 19. Causales de Suspensión y Cancelación de la Habilitación de Organismos de Apoyo y de Tránsito. Procederá la suspensión y cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo por parte de la autoridad que la haya otorgado o por su superior inmediato cuando se incurra en cualquiera de las siguientes faltas:

1. No mantener la totalidad de condiciones de la habilitación, no obtener las certificaciones de calidad o perder temporalmente alguna de las exigencias previas a la habilitación.
2. Cuando su actividad u omisión haya puesto en riesgo o causado daños a personas y/o bienes.
3. Cuando la actuación de sus empleados durante el servicio encuadre en delitos contra la Administración Pública y estas actuaciones no hayan objeto de control interno del organismo, se entenderá por pública todas las funciones a cargo de la entidad, para efectos administrativos, fiscales, disciplinarios y penales
4. Alterar o modificar la información reportada al RUNT o poner en riesgo la información de este.
5. Expedir certificados en categorías o servicios no autorizados.
6. Facilitar a terceros los documentos, equipos o implementos destinados al servicio o permitir el uso a aquellos de su razón social por terceros.
7. Abstenerse injustificadamente de prestar el servicio.
8. Expedir certificados sin comparecencia del usuario.
9. Vincular personal que no reúna los requisitos de formación académica y de experiencia exigidos, cuando los documentos presentados no sean verídicos, reemplazar el personal sin aviso al Ministerio de Transporte o mantenerlo en servicio durante suspensiones administrativas, judiciales o profesionales.
10. Reportar información desde sitios o instalaciones no autorizados.
11. No hacer los reportes e informes obligatorios de acuerdo con lo que sobre el particular señalen el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte.
12. Alterar los resultados obtenidos por los aspirantes.
13. No reportar la información de los certificados de los usuarios en forma injustificada.
14. Variar las tarifas sin informarlo públicamente y previamente en sus instalaciones y al Ministerio de Transporte. En este caso procederá multa de entre 1 y 5 salarios mínimos legales mensuales por cada caso.

15. Mantenerse en servicio a pesar de encontrarse en firme sanción de suspensión de la habilitación. Procederá además multa entre 50 y 100 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

16. Abstenerse de reportar por escrito a las autoridades competentes las inconsistencias que se presenten en la información aportada por el usuario o en la percibida durante los servicios.

17. No atender el régimen de prohibiciones señalado en las normas legales y reglamentarias.

18. No atender los planes de mejoramiento que señalen las autoridades de control y vigilancia.

19. Permitir la realización de trámites de tránsito sin el paz y salvo expedido por el Sistema Integrado de Información de Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito.

La suspensión podrá ordenarse también preventivamente cuando se haya producido alteración del servicio y la continuidad del mismo ofrezca riesgo a los usuarios o pueda facilitar la supresión o alteración del material probatorio para la investigación.

La suspensión de la habilitación acarrea la suspensión del servicio al usuario -la cual deberá anunciar públicamente en sus instalaciones- y la pérdida de la interconexión con el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT para cada sede en que se haya cometido la falta.

La cancelación procederá en caso de reincidencia en cualquiera de las faltas señaladas en los numerales 2, 4, 5, 6, 8, 10, 12, 14, 15 y 19 del presente artículo. En firme la cancelación, ella tendrá efectos sobre todas las sedes del organismo, para lo cual se dispondrá el cierre de los establecimientos de comercio. Las personas naturales o jurídicas que hayan dado lugar a la cancelación, sus asociados y parientes hasta el cuarto grado de consanguinidad, segundo de afinidad y primero civil, no podrán constituir nuevos organismos de apoyo en cualquiera de sus modalidades ni asociarse o hacer parte a cualquier título de organismos habilitados durante los cinco (5) años siguientes.

El procedimiento sancionatorio será el señalado en el Código Contencioso Administrativo.

La comisión de algunas de las faltas señaladas en los numerales 2, 4, 5, 6, 7, 11, 14 y 19 del presente artículo se entenderá falta de los organismos de tránsito y facultará a la Superintendencia de Puertos y Transporte para intervenirlos.

Parágrafo 4º. La facultad de Autoridad de Tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 3024 de 2011.

“De conformidad con el artículo 288 de la Constitución, las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales y, por consiguiente, también a las autoridades de tránsito y transporte, serán ejercidas conforme a los principios de coordinación, concurrencia y

subsidiariedad en los términos que establezca la ley. Adicionalmente, el artículo 209 de la Carta dispone que “las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado.”

De este marco constitucional derivan los principios de colaboración, coordinación y solidaridad que ha definido la legislación de tránsito y transporte. Es así como el artículo 3° de la ley 105 de 1993 establece como principio el de la colaboración entre entidades en los siguientes términos (...)

En el mismo sentido, el artículo 5° de la ley 1310 de 2010 señala, como una función de los cuerpos de agentes de tránsito y transporte, la “solidaridad” entre ellos mismos y entre ellos, la comunidad y demás autoridades.

Con fundamento en dichos principios, constitucionales y legales, la ley 769 de 2002 estableció dos reglas complementarias en los artículos 3° y 7°. Dice el primero así:(...)

Por su parte, el inciso 4° del artículo 7° del Código Nacional de Tránsito dice así:(...)

Ha dado lugar a controversia la facultad que [el parágrafo 4° del artículo 3° de la ley 769 de 2002](#) (modificado por el artículo [2° de la ley 1383 de 2010](#)) confiere a los cuerpos especializados de la Policía Nacional para ejercer competencias “a prevención”. Esta modalidad de competencia se predica cuando autoridades radicadas en territorio diferente tienen igual facultad para conocer de un asunto y decidirlo. Es el caso, por ejemplo, del numeral 7 del artículo 23 del Código de Procedimiento Civil, sobre reglas generales para determinar la competencia territorial de los jueces, conforme al cual “En los procesos contra una sociedad es competente el juez de su domicilio principal; pero cuando se trate de asuntos vinculados a una sucursal o agencia, serán competentes, a prevención, el juez de aquél y el de ésta.” Otro ejemplo de este concepto lo ofrece el numeral 20 del mismo artículo 23, según el cual “Para la práctica de pruebas anticipadas, de requerimiento y diligencias varias, serán competentes, a prevención, el juez del domicilio y el de la residencia de la persona con quien debe cumplirse el acto.” Así las cosas, la prevención convierte en exclusiva la competencia del juez en aquellos eventos en los que por disposición de la ley son varios los jueces que podrían conocer el mismo asunto y, por consiguiente, la competencia será exclusiva de este juez y no de ningún otro.

Ocurre, sin embargo, que las autoridades de tránsito únicamente pueden ejercer sus funciones “en el territorio de su jurisdicción” (artículos 7° y 134 de la ley 769 de 2002, y artículo 4° de la ley 1310), y ello también vale para los agentes de tránsito nacionales. Es por virtud de esta premisa que los procedimientos administrativos especiales de control de tránsito y los de carácter preventivo y sancionatorio regulados en la ley 769 de 2002, solo pueden ser adelantados por la autoridad de tránsito “competente”. Dicha premisa de la ley 769 de 2002 aparece reiterada en la propia ley 1383 de 2010, cuando en el artículo 159 establece que “La ejecución de las sanciones que se impongan por violación de las normas de tránsito, estará a cargo de las autoridades de tránsito de la jurisdicción donde se cometió el hecho”.

No pretende la ley que un hecho de tránsito esté sometido simultáneamente a dos jurisdicciones, ni que unas autoridades puedan ser desplazadas por otras que actúan por fuera de la jurisdicción que les fijó la misma ley. Por tanto, en aplicación de la competencia “a prevención” a que se refiere [el parágrafo 4° del artículo 3° de la ley 769 de 2002](#)

(modificado por el artículo [2° de la ley 1383 de 2010](#)), mal podrían los cuerpos especializados de la Policía Nacional prorrogar o extender discrecionalmente su jurisdicción, con el efecto de desplazar a los agentes de tránsito departamentales, municipales o distritales dentro de su propia jurisdicción, absorbiendo y nulificando sus competencias, sin violar el régimen legal de tránsito y transporte y, en particular, sin vulnerar el artículo 287 de la Constitución Política.

En efecto, de acuerdo con el numeral 2 de dicha disposición constitucional, “Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses”, y en tal virtud tendrán el derecho de “Ejercer las competencias que les correspondan.” La ley ha conferido la calidad de “autoridades de tránsito” a Gobernadores y Alcaldes, a los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital, a los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial. Bajo la suprema dirección de los Gobernadores y los Alcaldes, como autoridades de tránsito en sus respectivas jurisdicciones, actúan los organismos de tránsito, que “son entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción.” De cada organismo de tránsito, a su vez, depende un cuerpo de agentes de tránsito, que son agentes departamentales, municipales o distritales.

A estas autoridades territoriales (y no a otras) compete conocer “de las faltas ocurridas dentro del territorio de su jurisdicción” (artículo 134 de la ley 769 de 2002), y adelantar los procedimientos administrativos especiales de control, preventivo y sancionatorio regulados en la ley, incluido el comparendo. Es derecho constitucional de los departamentos, municipios y distritos ejercer estas competencias, que son suyas, y que expresan en su más alto sentido el principio fundamental de autonomía de las entidades territoriales.

No pudiendo los cuerpos especializados de la Policía Nacional despojar de sus competencias a los organismos, autoridades y agentes de tránsito departamentales, municipales y distritales, puesto que violarían la ley que se las atribuyó, amén del principio constitucional fundamental de autonomía, la regla del [parágrafo 4° del artículo 3°](#) de la ley 769 de 2002 (modificado por el artículo [2° de la ley 1383 de 2010](#)) ha de entenderse en el contexto del inciso 4° del artículo 7° de la misma ley, conforme al cual “cualquier autoridad de tránsito está facultada para abocar el conocimiento de una infracción o de un accidente mientras la autoridad competente asume la investigación.”

El ejercicio de competencias “a prevención”, en este contexto, alude a la facultad e incluso al deber de toda autoridad de tránsito (y no solo las del orden nacional) de adoptar medidas inmediatas, en ausencia de la autoridad competente, con el propósito de minimizar los daños y riesgos que para personas o cosas pudieran derivarse de incidentes relativos al tránsito. El precepto legal pretende que la autoridad disponible en las proximidades de donde ha ocurrido un siniestro de tránsito adopte medidas urgentes mientras se hace presente la autoridad competente, medidas que podrían extenderse a aspectos tales como la elaboración de un comparendo o de un informe de tránsito, dado que la norma no fija por este concepto límite alguno.

En todo caso, la asunción de conocimiento por parte de cualquier autoridad procede únicamente para la iniciación del procedimiento, según se estipula en el artículo 134²⁰ y siguientes de la ley 769 de 2002, quedando claro, de conformidad con el artículo 135 del mismo Código, que la autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad encargada de su recaudo, dentro de las doce horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta, y que cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio.

De igual forma, el agente de tránsito que en tales circunstancias hubiere conocido de un accidente remitirá, a más tardar dentro de las veinticuatro horas siguientes, copia del respectivo informe y croquis al "organismo de tránsito" competente para lo pertinente, y a los centros de conciliación autorizados por el Ministerio de Justicia (art. 145), o a la autoridad instructora competente en materia penal si los hechos dieran lugar a ello (art. 149)."

Parágrafo 5°. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de Autoridad de Tránsito.

Artículo 4°. Acreditación Formación-Programas de Seguridad. Modificado Ley 1310 de 2009 Artículo 8°. Los Directores de los Organismos de Tránsito o Secretarías de Tránsito de las entidades territoriales deberán acreditar formación profesional relacionada y experiencia en el ramo de dos (2) años o en su defecto estudios de diplomado o posgrado en la materia.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003, había declarado Inexequible la facultad que en el texto original de la Ley 769 de 2002 se le había entregado al Gobierno Nacional para reglamentar la formación técnica, tecnológica o profesional que debía acreditarse para ser funcionario o autoridad de tránsito. "Del texto de la norma anterior, resulta claro para esta Corte que la facultad conferida en el inciso final del artículo 4° de la ley acusada confiere al gobierno la facultad de reglamentar un requisito que deberá demostrarse para acceder a los cargos públicos citados en el artículo 3°. Podría entonces el gobierno establecer parámetros en la formación de funcionarios del Ministerio de Transporte, por ejemplo, o de alcaldes y gobernadores, pues ellos son autoridades de tránsito. Ello contraría la Constitución, pues como lo determinó esta Corte en la sentencia C-570 de 1997 "El régimen de calidades de los empleados municipales es competencia del Congreso de la República, que debe fijarlo mediante ley." Por tanto, mal podría el Congreso ceder una facultad que le corresponde, pues se trata de materias cobijadas por la reserva de ley."

²⁰Artículo 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 (20) salarios, y en primera instancia de las infracciones sancionadas con multas superiores a veinte (20) salarios mínimos diarios legales vigentes o las sancionadas con suspensión o cancelación de la licencia para conducir, siendo la segunda instancia su superior jerárquico.
Parágrafo. Los daños y perjuicios de mayor y menor cuantía sólo pueden ser conocidos por los jueces civiles de acuerdo a su competencia."

Concepto Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 431891 del 28 de octubre de 2009 y 507041 del 10 de diciembre de 2009

“La experiencia se clasifica en relacionada y general, para el caso que nos ocupa –Director de Organismo de Tránsito o Secretaría- la experiencia relacionada es la adquirida en el ejercicio de funciones afines a las del empleo que se va a desempeñar y la experiencia general es la adquirida con el ejercicio de cualquier empleo, profesión, ocupación, arte u oficio.

Concepto Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 480528 del 7 de octubre de 2012.

“Por lo expuesto anteriormente, se puntualiza que para desempeñar el cargo de director de organismo de tránsito o secretaria se exige como requisitos los señalados a continuación y corresponderá al superior jerárquico del mismo su verificación: 1. Formación profesional relacionada y experiencia en el ramo de dos (2) años; 2. O en su defecto, estudios de diplomado o postgrado en la materia.”

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad.

Reglamentación. Resolución 1282 de 2012. Ministerio de Transporte.

Artículo 1°. Adoptar el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016, contenido en el texto anexo, como un documento de política pública, que forma parte integral de la presente resolución.

Parágrafo 2°. Los cuerpos especializados de Policía de tránsito urbano y Policía de Carreteras de la Policía Nacional y los cuerpos especializados de agentes de policía de tránsito dependientes de los organismos de tránsito departamental, metropolitano, distrital y municipal, deberán acreditar formación técnica o tecnológica en la materia.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 45461 del 6 de agosto de 2008

“Respecto de la formación técnica o tecnológica (de los agentes de tránsito), el parágrafo 2° del artículo 4 de la Ley 769 de 2002 establece la obligatoriedad de acreditar la respectiva formación, ya sea técnica o tecnológica en materia de tránsito y transporte, corresponde a los Alcaldes municipales la exigencia de este requisito al momento de contratar. Para futuras contrataciones se exigirá la capacitación impartida por la Escuela de Tránsito y transporte de la Policía Nacional.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 30755 del 29 de mayo de 2008:

“Con lo anterior queremos significar que los funcionarios que formen parte de la planta del municipio que pretendan ser agentes de tránsito deben tener formación técnica o

tecnológica o especialización en tránsito y transporte expedida por la Escuela respectiva de la Policía Nacional, por lo tanto, no es viable aceptar cursos del SENA o de cualquier otra escuela, así el aspirante haya tomado clases relacionadas con la legislación de tránsito.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto 43655 del 06 de septiembre de 2006.

“En cuanto a la aplicación del artículo 8 de la Ley 105 de 1993, con preferencia al Código de Tránsito como norma secundaria, es importante resaltar que el artículo 4º. de la Constitución Nacional establece que: “La Constitución es norma de normas. En todo caso de incompatibilidad entre la Constitución y la ley u otra norma jurídica, se aplicarán las disposiciones constitucionales”.

(...)

En este orden de ideas la Ley 105, es la Ley macro de transporte, y en desarrollo de ésta y de la Ley 336 de 1996, que adoptó el Estatuto Nacional de Transporte, se expidió el Código Nacional de Tránsito que como se indicó anteriormente, por ser la ley 769 de 2002, especializada en el tema de tránsito será de aplicación preferente sobre las leyes de carácter general, sin que ello signifique incompatibilidad o contradicción entre estas disposiciones”

Artículo 5º. Demarcación y Señalización Vial. Modificado Ley 1383 de 2010 Artículo 3º. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 60 días posteriores a la sanción de esta ley, las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial y su aplicación y cumplimiento será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sección Tercera Sentencia del 24 de Marzo de 2011.

“Para la Sala, la seguridad en la circulación en las vías públicas, no puede estar comprometida u obstaculizada por situaciones anormales, que en eventos como el de autos, constituyen una trampa mortal para los usuarios de las mismas, quienes al fin y al cabo solo ejercen una pluralidad de derechos y principios consagrados en todo el plexo normativo en esta materia, tales como los que se recogen en las siguientes disposiciones: artículos 678 y 1005 del Código Civil, artículo 8º del decreto 21 de 1909, los cuales hacen referencia al derecho de uso y goce de las vías públicas; el artículo 1º inciso segundo del Código Nacional de Tránsito y el capítulo octavo de la ley 336 de 1996, que desarrollan el principio de la seguridad entre otros; el artículo 24 de la Constitución Política que se refiere a la libertad de locomoción como un derecho fundamental; todos ellos se acompañan con el denominado principio de la señalización en materia de tránsito de vehículos, en efecto se ha dicho:

“Sobre la importancia de la señalización la doctrina ha llegado inclusive a acuñar la expresión “Principio de señalización”, del cual se deriva que cuando las entidades que tienen a su cargo el deber de señalizar las vías públicas, omiten su cumplimiento o lo hacen de manera defectuosa comprometen las responsabilidades de las personas jurídicas en cuyo nombre actúan, por evidente falta o falla en el servicio público, a ellas encomendado. Se ve en este principio, que fuera de construir carreteras seguras y

adecuadas a los requerimientos del tráfico y mantenerlas en buen estado, la administración tiene el deber primario de ejercer el control, en cuanto al cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que ordenan su señalización y advierten los peligros. Si por falta o falla de la administración no se advierte a tiempo de los peligros; o advertida de ellos no los remedia; o deja pasar la oportunidad para hacerlo; en todos estos casos y otros similares, el Estado deberá la reparación de la totalidad de los daños y perjuicios que su falla en la prestación del servicio ocasione por la ausencia de señalización en las carreteras, lo que hace que no sean adecuadas y seguras.

La seguridad de los habitantes, o mejor de los usuarios de las vías públicas, es uno de los deberes propios de las entidades y personas vinculadas al control del tránsito en todo el territorio Nacional, así lo estableció el Decreto 1344 de 1970. Resulta evidente que cuando esa seguridad no es propiciada, antes bien, es cuestionada o puesta en peligro, por la inercia o negligencia de las autoridades llamadas a ejercer el control, las consecuencias gravosas para los particulares, que pueden seguirse de dichas omisiones o cumplimiento defectuosos de tales competencias, han de ser asumidas por las respectivas entidades públicas.

El artículo 112 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, considera las señales de tránsito así: Señales de reglamentación, o reglamentarias; señales de prevención o preventivas; y señales de información o informativas. Siendo las de prevención o preventivas aquellas que "tienen por objeto advertir al usuario de la existencia de un peligro y la naturaleza de este". Reviste tanta importancia la disposición sobre estos dos tipos de señales (las reglamentarias y las preventivas), que el propio Código Nacional de Tránsito Terrestre, se ocupó de establecer las dimensiones y características que deben tener las mismas."

Reglamentación: Resolución 1050 de 2004 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Adoptar el "Manual de Señalización Vial - Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclo rutas de Colombia", como reglamento oficial en materia de señalización, de acuerdo con el documento adjunto, el cual forma parte integral del presente acto administrativo.

Las disposiciones contenidas en este documento son de aplicación en todo el territorio nacional para las calles, carreteras, ciclorutas, así como para los pasos a nivel de estas con vías férreas o cuando se desarrollen obras que afecten el tránsito sobre las mismas.

Artículo 2. Toda entidad pública o persona natural o jurídica que desarrolle la actividad de señalización vial, deberá ceñirse estrictamente al reglamento contenido en el citado Manual.

Artículo 3. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial las Resoluciones números 3968 del 30 de septiembre de 1992 y 5866 del 12 de noviembre de 1998, expedidas por el Instituto Nacional de Vías.

Reglamentación: Resolución 1236 de 2013 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Adicionar el numeral 3.3.5 "Demarcación alternativa para cruces escolares", en el Capítulo 3 "Señalización Horizontal" al "Manual de Señalización Vial – Dispositivos para

la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia”, adoptado mediante la Resolución número 001050 del 5 de mayo de 2004, en los siguientes términos:

Parágrafo 1. Para los casos en que se opte por la señalización alternativa de zonas escolares en las condiciones señaladas en la presente Resolución, se adopta el siguiente pictograma, ubicado al inicio de la zona escolar en cada sentido del tránsito, el cual se demarcará en el centro de cada uno de los carriles de circulación vehicular, en un lugar visible y a una distancia entre cien (100) y ciento cincuenta (150) metros del cruce peatonal, pictograma con color de fondo amarillo y símbolos de color negro.

Además, se demarcará, cubriendo todos los carriles, la leyenda “Zona Escolar”, a una distancia mínima de treinta (30) metros del cruce mencionad

Parágrafo 2. En el evento en que se utilice el pictograma de que trata el presente artículo, se deberá sustituir el símbolo de zona escolar señalado en la figura 3.20 del “Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y cicloramas de Colombia”, adoptado mediante la Resolución número 001050 del 5 de mayo de 2004.

Parágrafo 3. Para el caso de vías en doble calzada, deberá demarcarse el pictograma señalado en este artículo, en todos los carriles que se presenten por cada sentido del tránsito vehicular.

Artículo 2. Adicionar al subcapítulo 2-A “Señales preventivas” del capítulo 2 “Señales verticales” del “Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia”, las siguientes señales verticales:

- a) SP-47 A. Esta señal advierte al conductor la posible presencia de escolares en la vía, debiendo ubicarse en las proximidades de establecimientos escolares y su diseño será el siguiente:
- b) SP-47 B. Esta señal advierte la proximidad de un cruce escolar. Se instala antes de Cruces Escolares donde los estudiantes tienen siempre prioridad. De preferencia esta señal tiene una placa indicando el horario durante el cual tiene aplicación, generalmente 30 minutos antes y después del horario de entrada y salida de los estudiantes del establecimiento educativo y su diseño será el siguiente:

Artículo 3. Adicionar al subcapítulo 2-B “Señales reglamentarias” del capítulo 2 “Señales verticales” del “Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia”, la siguiente señal:

SR 30 A - Señal con baliza destellante. Se empleará para notificar al conductor la velocidad máxima a la que podrá circular por la zona escolar.

Llevará un (1) tablero por cada lado con las siguientes especificaciones: Las medidas de cada tablero serán de setenta y cinco (75) centímetros de ancho por cien (100) centímetros de alto, marco perimetral en color negro de sesenta (60) centímetros de ancho por noventa (90) centímetros de alto, orla de la circunferencia en color rojo de sesenta (60) centímetros de diámetro exterior y seis (6) centímetros de grosor, y números

en alfabeto serie D-25, aumentando en un 20% el grosor del trazo del alfabeto original, de conformidad con lo señalado en el Manual de Señalización vigente. La señal luminosa deberá ser destellante e intermitente, elaborada con luminarias tipo LED y tendrá un diámetro mínimo de catorce (14) centímetros. Incluirá una placa adicional con el periodo de restricción, según los horarios de entrada y salida de los estudiantes del establecimiento educativo, el horario debe coincidir con el indicado en la señal SP-47B.

Artículo 4. La entidad podrá optar por la construcción de andenes peatonales a lado y lado de la vía frente a las zonas escolares indicadas, en una longitud máxima de cien (100) metros de largo por uno coma cinco (1,5) metros de ancho, elaborados en concreto hidráulico pigmentados en color terracota mediante la aplicación de un aditivo de penetración profunda para concreto, resistente al agua, a los rayos UV y a la abrasión en seco y mojado, separados de la vía mediante la utilización de bordillos, los cuales deberán ser pintados en color amarillo utilizando pintura para tráfico.

Artículo 5. La señalización vertical y horizontal que se adiciona mediante la presente Resolución, se proveerá de manera alternativa a la señalización convencional.

Parágrafo 1. Las adiciones de señalización anteriormente establecidas, deberán realizarse de la siguiente manera:

Parágrafo 2. Este esquema de señalización no considera la construcción de resaltos físicos ya que su presencia implica la restricción de velocidad de manera permanente.

Sin embargo, en los sitios en los que ya se encuentren construidos, se deberán demoler para proveer la señalización prevista en la presente resolución.

En caso de optar por no demolerlos, se deberá implementar la señalización, según lo dispuesto en el Manual de Señalización vigente, evento en el cual no se podrá utilizar la señal SR-30 A, que se establece en la presente Resolución.

Artículo 6. Las dimensiones y características de las señales verticales y demarcación que no se regulen dentro del presente Acto Administrativo, deberán cumplir con el Manual de Señalización Vigente.

Artículo 7. Toda persona natural o jurídica que desarrolle la actividad de señalización vial, deberá ceñirse estrictamente al reglamento contenido en el citado Manual y a los actos administrativos que lo adicionen, modifiquen o sustituyan.

Artículo 8. Las disposiciones contenidas en este acto administrativo son de aplicación en las calles y carreteras pavimentadas de todo el territorio nacional.

Reglamentación: Decreto 1660 de 2003 Artículo 4°.

Señalización Mixta: Aquella que contiene información que combina al menos dos tipos o formas de dar a conocer el mensaje, puede ser visual- sonora, visual- táctil o táctil - sonora.

Señalización Sonora: Es la que mediante sonidos efectúa la comunicación con el usuario, para que pueda actuar.

Señalización Táctil: Se denomina así aquella que mediante el sentido del tacto es percibida por el usuario. Se puede utilizar el Sistema Braille o mensajes en alto o bajorrelieve, para establecer la comunicación con el usuario a efecto de lograr su actuación.

Señalización Visual: Es la que mediante figuras, pictogramas o texto, efectúa la comunicación en forma visual con el usuario para que pueda actuar.

Símbolo Gráfico de Accesibilidad: Corresponde al símbolo usado para informar al público que lo señalado es accesible, franqueable y utilizable por todas las personas. Los requisitos y características de este símbolo están definidos en la Norma Técnica ICONTEC NTC -4139 ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO FÍSICO, SÍMBOLO GRÁFICO. CARACTERÍSTICAS, o aquella que el Ministerio de Transporte establezca o adopte.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-258 de 1996:

“Se podría aducir...que los resaltes no señalizados son una variable potenciadora de los demás factores de riesgo y que, en consecuencia, su existencia incrementa notoriamente la posibilidad de que se presenten accidentes con consecuencias sobre la vida y la integridad física de las personas. A ello se podría responder nuevamente con el argumento de que, de todas, maneras estos resaltes son solamente una variable más dentro del haz de elementos que pueden explicar un determinado daño. Además, cabe reiterar que es imposible exigir del Estado la eliminación de todos los riesgos que se ciernen sobre la existencia y la seguridad de los asociados.” Negrillas fuera de texto “...las personas no pueden esperar del Estado que les brinde una seguridad total contra los peligros que supone la vida en sociedad, sin perjuicio de que se adopten las medidas apropiadas para enfrentarlo, del mejor modo posible.”

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte respetará y acogerá los convenios internacionales que se hayan suscrito o se suscriban en relación con la reglamentación de la ubicación, instalación, demarcación y señalización vial.

Parágrafo 2°. La información vial y la señalización urbana, deberá hacerse con material antivandálico, vitrificado, que garantice una vida útil mínima de 10 años y, cuando así se aconseje, material retrorreflectante.

Artículo 6°. Organismos de Tránsito. Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:

- a) Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito;
- b) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito;
- c) Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo municipio y los corregimientos;
- d) Las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales;

e) Las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-318 de 2010. Los Organismos de Tránsito

"...en materia de tránsito terrestre, confluyen las competencias de la Nación y las correspondientes a los entes territoriales y que, por lo tanto, se presenta la tensión entre el principio unitario y el principio de autonomía que, según el artículo 287 de la Constitución, les confiere a las entidades territoriales la posibilidad de gestionar sus propios intereses, para lo cual pueden, entre otros aspectos, actuar mediante órganos propios, ya que los artículos 300-7 y 313-6 superiores les otorgan facultad para determinar la estructura de sus respectivas administraciones y crear las dependencias que estimen necesarias para el cumplimiento de sus funciones.

Dentro de esas funciones a las entidades territoriales se les ha asignado las relativas al tránsito, para que las cumplan y hagan cumplir en el ámbito de la jurisdicción que les corresponda y, según esa distribución, los municipios tienen la competencia básica, de modo que, como aparece en el transcrito artículo 6° del Código de Tránsito Terrestre, sólo cuando no haya autoridad de tránsito en un municipio, las secretarías departamentales de tránsito deberán cumplir las comentadas funciones.

(...)

De esta manera, los organismos de tránsito, en cuanto encargados de velar por el cumplimiento de las disposiciones de tránsito establecidas para todo el territorio nacional en el respectivo código y de cumplir algunas funciones en la materia, deben coordinar su actuación con el nivel nacional y, a su turno, el legislador "puede armonizar las facultades de las autoridades nacionales con las de las territoriales, en relación con el funcionamiento de los organismos de tránsito".

Finalmente, en armonía con lo expuesto, conviene enfatizar que los organismos de tránsito ejercen competencias que provienen del "ejercicio directo de la autonomía en el ámbito propio de sus respectivos territorios, de la expresa asignación legal o de la delegación "que les haga el gobierno en los términos de la ley", puesto que "el legislador, al paso que señaló que es responsabilidad primaria de las autoridades locales el manejo del tránsito en sus respectivas jurisdicciones, asignó a los organismos territoriales de tránsito determinadas competencias que tienen ámbito nacional y contempló también la posibilidad de que el Gobierno Nacional delegue en tales organismos las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte".

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 3024 de 2011.

"La ejecución de las normas sobre tránsito y transporte, bajo la suprema dirección del Ministerio de Transporte, los Gobernadores y los Alcaldes, como autoridades de tránsito que son en sus respectivas jurisdicciones, corresponde a unidades especializadas de la administración que reciben en la ley la denominación genérica de "organismos de tránsito".

(..)

Se discierne con claridad en la legislación, por consiguiente, el criterio de fijar la jurisdicción de las distintas autoridades de tránsito y transporte por niveles territoriales, y el de distinguir, por tanto, entre autoridades de tránsito y transporte del orden nacional, del orden departamental y del orden distrital y municipal.

En este orden de ideas, un organismo de tránsito es una entidad o administración pública del orden municipal, distrital o departamental, que puede corresponder a una cualquiera de las diferentes modalidades de organización administrativa indicadas en el artículo 6° del Código Nacional de Tránsito y Transporte, con el fin de ejecutar en su respectiva jurisdicción la legislación de tránsito y transporte.

Ahora bien, los organismos de tránsito actúan sobre el terreno y en el día a día de la vigilancia, organización, control y dirección del tránsito, por medio de cuerpos profesionales y especializados formados por agentes de tránsito, con sujeción a las normas...”

Parágrafo 1°. En el ámbito nacional será competente el Ministerio de Transporte y los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción para cumplir las funciones que les sean asignadas en este código.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-931 de 2006

“...la ley define quienes tienen la calidad de autoridades de tránsito, establece una distribución de competencias entre los niveles de la administración territorial y determina la manera como deberá articularse el ejercicio de las mismas. Como regla básica de esa articulación se dispone que el manejo del tránsito en el territorio de su respectiva jurisdicción es competencia primaria de los municipios y que sólo en ausencia de autoridad de tránsito en el nivel municipal de la Administración la función deberá asumirse por las secretarías departamentales de tránsito.

En ese plano de distribución de competencias, se contempla en la ley, por ejemplo, la existencia de un plan nacional de seguridad vial, que servirá de base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales; se establece como responsabilidad del Ministerio de Transporte la de reglamentar las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial, cuya aplicación y cumplimiento será competencia de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción; lo propio se dispone en todo lo referente a la ubicación y colocación de vallas publicitarias y promocionales, letreros y avisos, sus características y medidas de tal manera que no afecten la visibilidad y concentración del conductor, conforme a lo dispuesto en la Ley 140 de 1994; se atribuye al Ministerio de Transporte la tarea de poner en funcionamiento el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país; se dispone que el Ministerio de Transporte reglamentará la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística; que el formato de la licencia de conducción será único nacional, para lo cual el Ministerio de Transporte establecerá la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondientes; que la licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 del código, por la entidad pública o privada

autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción; se establece, como responsabilidad del Ministerio de Transporte, la definición del formato único nacional para la licencia de tránsito, cuyo porte es indispensable para la circulación de cualquier vehículo automotor y cuya expedición estará a cargo de los organismos de tránsito, y, entre otros asuntos, se contempla la necesidad de que todo vehículo sea matriculado ante un organismo de tránsito ante el cual cancelará los derechos de matrícula y pagará en lo sucesivo los impuestos del vehículo y se dispone que corresponde al Ministerio de Transporte diseñar y establecer las características y ficha técnica de la placa única nacional para los vehículos automotores, asignar sus series, rangos y códigos, y a las autoridades de tránsito competentes o a quien el Ministerio de transporte autorice, su elaboración y entrega. Se fijan también en la ley, con alcance nacional, las pautas de comportamiento para peatones, conductores y pasajeros, sin perjuicio de la facultad que corresponde a las autoridades territoriales de tránsito de reglamentar la aplicación de la ley en sus respectivas jurisdicciones.

De manera general se establece en el Código que para el cumplimiento de las funciones allí asignadas serán competentes, el Ministerio de Transporte, en el ámbito nacional, y los organismos de tránsito en sus respectivas jurisdicciones. Se dispone, además, que corresponde al Ministerio de Transporte, como autoridad suprema de tránsito, definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito, y se faculta al gobierno nacional para delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

De este modo, se tiene que, como expresión del principio unitario, hay un conjunto de funciones en materia de tránsito, cuyo alcance es nacional, pero para cuya ejecución se integran las autoridades de los distintos niveles administrativos, que, en el ámbito regional y local ejercen competencias diversas, unas, como ejercicio directo de la autonomía en el ámbito propio de sus respectivos territorios, otras, por expresa asignación legal, y, finalmente, otras por delegación que les haga el gobierno en los términos de la ley. De ello se desprende que, en aplicación del principio de subsidiariedad, la organización y dirección de lo relacionado con el tránsito y el transporte es, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, una competencia primaria de las entidades territoriales, las cuales con sujeción a la ley y en ejercicio de su autonomía podrán crear las dependencias administrativas que estimen necesarias para ese efecto. Tales autoridades, para el ejercicio de sus competencias propias, de las funciones que les sean asignadas por la ley y de las que les delegue el Gobierno, deberán obrar con sujeción al principio de coordinación que garantice la articulación de los niveles nacional y territorial.

Cabe señalar que en el sistema de la Ley 769 de 2002 es preciso distinguir, con particular relevancia en el nivel municipal, entre las autoridades de tránsito y los organismos de tránsito, puesto que al paso que en el primer concepto se encuentran las supremas autoridades administrativas, que ejercen una cláusula general de competencia en los asuntos que conciernan al respectivo nivel territorial, los organismos de tránsito, son unidades administrativas especialmente creadas para asumir unas competencias en materia de tránsito, entre ellas, las de alcance nacional que de manera general se atribuyen por la ley a estas entidades y las que les sean delegadas por el gobierno nacional.”

Parágrafo 2°. Le corresponde a la Policía Nacional en su cuerpo especializado de carreteras el control de las normas de tránsito y la aplicación de este código en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de los municipios y distritos.

Parágrafo 3°. Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-568 de 2003

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-568 de 2003 decidió declarar exequibles por los cargos formulados, las expresiones “Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito”, contenidas en el primer inciso del parágrafo 3° del artículo 6 de la Ley 769 de 2002

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-568 de 2003.

“La prohibición de adicionar o modificar el Código Nacional de Tránsito Terrestre por parte de las autoridades locales es una consecuencia básica de la distribución de competencias normativas entre el Congreso y las autoridades administrativas de las entidades territoriales. “...la circunstancia de que el Legislador prohíba la adición o modificación de las normas contenidas en el Código Nacional de Tránsito en nada desconoce las competencias reconocidas por la Constitución a dichas autoridades administrativas”. “...se trata de niveles de competencia concurrentes que no se interfieren, sino que se complementan y armonizan, con arreglo a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad”. “La naturaleza de los actos que se profieren en uno y otro caso son diferentes. Mientras que en un caso se trata de una ley expedida por el Congreso de la República en ejercicio de las competencias que le atribuye el Artículo 150 superior, en el caso de los actos de las Asambleas Departamentales, Concejos Municipales, Gobernadores y Alcaldes se trata de disposiciones de naturaleza administrativa que como tales están sometidas a la Constitución, la ley, y según el tipo de acto de que se trate, -Ordenanza, Acuerdo, Decreto departamental o municipal-, a las disposiciones superiores respectivas de acuerdo con la jerarquía normativa”. “En este sentido, como lo señalan la mayoría de los intervinientes no cabe la posibilidad constitucional de que normas que no tienen el mismo rango normativo de la ley puedan adicionar o modificar su contenido”. “Así las cosas, no cabe considerar que se esté desconociendo la posibilidad de que las Asambleas Departamentales, los Concejos Municipales, los Gobernadores y los Alcaldes en el ámbito de sus respectivas competencias expidan disposiciones de carácter permanente de acuerdo con las atribuciones que la Constitución les asigna en los Artículos 300 numeral 2, 305 numeral 1, 313 numeral 1 y 315 numeral 1° invocados por el demandante. La prohibición aludida en nada incide en el ejercicio de dichas competencias. Téngase en cuenta que lo que prohíbe la norma es la expedición de normas que impliquen adiciones o modificaciones del “Código Nacional de Tránsito” y que ninguna de las disposiciones que puedan llegarse a adoptar en ejercicio de las competencias que se atribuyen por la Constitución a las autoridades territoriales en los Artículos aludidos para que rijan en su jurisdicción tiene la aptitud de modificar o adicionar dicho Código llamado a regir en la totalidad del territorio.”

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sentencia de 2011.

“Para entonces, en materia de transporte regía la Ley 769 de 2002 por la cual se dictó el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictaron otras disposiciones, dicha Ley definió las autoridades con carácter de organismos de tránsito en quienes se radicó la competencia según el lugar del territorio donde se encuentren, así lo dispone la mentada norma en su artículo 6:

(...)

La regla transcrita confiere el poder de autoridad de tránsito entre otros, a aquellas entidades designadas para dichos efectos en las entidades territoriales correspondientes y en el nivel central al Ministerio de Transporte.

Por su parte el párrafo 3 ejusdem reviste a los Gobernadores y Alcaldes de la potestad de dictar normas de tránsito siempre que estas sean transitorias o temporales. También, según la misma disposición, pueden dictar normas de carácter definitivo cuando estas no modifiquen o adicionen las disposiciones del Código Nacional de Tránsito.

En ese sentido la interpretación ajustada a la Carta que se ha dado a esta norma contempla que no se trata de un límite irracional a la autonomía de las entidades territoriales, contrario sensu, consiste en una potestad que debe ser ejercida en el marco de la Constitución y la Ley, de forma que no derogue el mandato del Legislador por el querer de los gobernantes de Departamentos y Municipios o de las Corporaciones Públicas del nivel descentralizado.

(...)

De la interpretación de la Ley en cita se infiere que el párrafo tercero analizado contempla la posibilidad de que en forma temporal los Alcaldes dicten normas en materia de tránsito con el fin de ejercer la autoridad que la Constitución y la Ley les otorga. Efectivamente, la disposición estima que “no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito”, permitiendo excepcionalmente las de carácter temporal o transitorias para el mejoramiento de este.

La interpretación que pretende enarbolar el actor hace nugatoria la potestad que como autoridades de tránsito y de policía tiene los Alcaldes en su calidad de primera autoridad del municipio dado que les sería imposible tomar medidas que impliquen la afectación del tránsito para restablecer el orden público y la seguridad ciudadana, más aun cuando se tiene a la seguridad como principio rector de actividad de tránsito según se señala en el artículo primero Código Nacional de Tránsito.

Como corolario de lo antedicho y advirtiendo que la medida tomada por el Alcalde de Valledupar fue temporal dado que regía para los meses de diciembre de 2005 a febrero de 2006, la Sala encuentra infundados los argumentos del recurso de alzada y en consecuencia confirmará la sentencia apelada atendiendo a que el ejercicio de la las

potestades del Alcalde se desplegaron con apego al artículo 6 de la Ley 769 de 2002 en concordancia con el artículo 315 de la Constitución Política.

(...)

En realidad el ejercicio del poder de policía en ocasiones implica que se limiten las libertades individuales y derechos fundamentales con el objeto de garantizar el interés general y el establecimiento o restablecimiento del orden público necesario para la convivencia pacífica de los asociados.

El ejercicio del poder de policía implica el sometimiento de éste al principio de legalidad, de manera que las medidas que se señalen sean razonables y proporcionales, esto es, que se dirijan a la afectación del elemento que perturbe el orden público y que se encuentren sujetas al control jurisdiccional.

Para esta Sala, cuando los Alcaldes o Gobernadores imponen medidas que limitan la libre circulación del tránsito en ejercicio del parágrafo 3 del artículo 6 y del artículo 119 de la Ley 769 de 2002, no sólo están ejercitando su competencia como autoridades de tránsito sino también, y principalmente, su función como primera autoridad de policía conforme el artículo 315 de la Constitución Política.

Cabe señalar que la función de policía es aquella que concretiza el poder de policía a través del cumplimiento de la función administrativa, en efecto, el mantenimiento del orden en el tránsito contribuye y afecta el mantenimiento del orden público, de manera que en la búsqueda de mantener tanto el uno como el otro al servicio de los fines del Estado brota el ejercicio de la facultad administrativa (función de policía) mediante la que se materializa el poder de policía.

En este contexto se mantiene lo dicho respecto a la legalidad del acto ya que la limitación temporal que él dispuso y que consistió en prohibir la circulación de motocicletas con parrillero mayor de 12 años se encontraba dirigida a mantener el orden público originado por el advenimiento de una actividad ilegal denominada "mototaxismo", limitando, dentro de los márgenes expuesto en esta providencia, el derecho a la libre locomoción.

En ese sentido, la Sala se ha pronunciado sobre el ejercicio de la función policiva y la limitación a este derecho al considerar:

En virtud del objeto que aquí se deja a la ley, la limitación de la libertad de locomoción, se tiene que el canon constitucional consagra el poder de policía, que a su vez comprende la facultad legítima de regulación de dicha libertad por vía de reglamentación de que ella se haga, o el ejercicio de la potestad reglamentaria sobre el ámbito que le deje el reglamento. Establecido lo anterior, se tiene que de acuerdo con los artículos 7º y 99 del Código Nacional de Policía, mediante actos como el que se acusa podrá reglamentarse el ejercicio de la libertad en cuanto se desarrolle en lugar público o abierto al público de modo que trascienda de lo privado, así como estatuirse limitaciones al ejercicio de la libertad de locomoción, en cuanto a tránsito terrestre de vehículos y peatones, para garantizar la seguridad y salubridad públicas. (Resaltado fuera de texto original)

En conclusión, el acto administrativo demandado se estima legal ya que siguió los postulados exigidos para limitar un derecho mediante el ejercicio de una función

administrativa que concreta el poder de policía del Alcalde, que además se enmarca dentro de las facultades de las que se encuentra investido como autoridad de tránsito dentro de la entidad territorial respectiva.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 435951 del 29 de octubre de 2010:

“Las autoridades de tránsito del orden territorial no pueden dictar normas de manera permanente, solo pueden ordenar el cierre temporal de vías para eventos deportivos o para atender reparación de un puente. En efecto, el único que puede restringir el uso de la infraestructura de transporte es el gobierno nacional, por razones de interés público. Finalmente, la Ley 1383 de 2009 (sic) otorgó competencia para ejercer control del tránsito a la Policía de carreteras en las vías nacionales, incluso de las que pasan por el perímetro urbano, las autoridades locales no pueden limitar la circulación de vehículos en estas vías”.

Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-287 de 1996

“... la regulación de lo atinente al uso de las vías públicas en los municipios es competencia de las autoridades municipales, en consecuencia de lo anterior, le corresponde a los municipios en relación con la circulación de automotores, definir, modificar, desviar o cancelar dicho tráfico por el perímetro urbano de su territorio”. “... si las autoridades municipales de tránsito, son negligentes en el desempeño de sus atribuciones, porque no toman las decisiones adecuadas para eliminar o reducir el funcionamiento anormal de la policía de tránsito, o no actúan en ejercicio de ese poder de policía local ante las situaciones denunciadas o sugeridas por la comunidad, frente a la peligrosidad de una vía etc., nace el correlativo derecho de exigir de ellas su actuación inclusive por vía de la acción de tutela...”

Legislación Complementaria: Ley 1083 de 2006

Artículo 1. Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9o de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.

Parágrafo. Los Ministerios de Minas y Energía, de Protección Social, y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, dentro de los 6 meses siguientes a la promulgación de esta ley, determinarán de manera conjunta cuáles son los combustibles limpios, teniendo como criterio fundamental su contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente. Entre los combustibles limpios estarán aquellos basados en el uso de energía solar, eólica, mecánica, así como el gas natural vehicular.

Artículo 2. Los Alcaldes de los municipios y distritos de que trata el artículo anterior tendrán un plazo de dos (2) años contados a partir de la promulgación de la presente ley, para adoptar mediante Decreto los Planes de Movilidad en concordancia con el nivel de prevalencia de las normas del respectivo Plan de Ordenamiento Territorial. Los Planes de Movilidad deberán:

a) Identificar los componentes relacionados con la movilidad, incluidos en el Plan de Ordenamiento Territorial, tales como los sistemas de transporte público, la estructura vial, red de ciclorrutas, la circulación peatonal y otros modos alternativos de transporte;

b) Articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial. En especial, se debe diseñar una red peatonal y de ciclorrutas que complemente el sistema de transporte, y articule las zonas de producción, los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad propuestas en el Plan de Ordenamiento Territorial. El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial elaborará los estándares nacionales para el desarrollo de vivienda, equipamientos y espacios públicos necesarios para dicha articulación.

La articulación de la red peatonal con los distintos modos de transporte, deberá diseñarse de acuerdo con las normas vigentes de accesibilidad;

c) Reorganizar las rutas de transporte público y tráfico sobre ejes viales que permitan incrementar la movilidad y bajar los niveles de contaminación;

d) Crear zonas sin tráfico vehicular, las cuales serán áreas del territorio distrital o municipal, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes. Para dar cumplimiento a lo anterior, podrán habilitar vías ya existentes para el tránsito en los referidos modos alternativos de transporte, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas;

e) Crear zonas de emisiones bajas, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta o en otro medio no contaminante, así como en vehículos de transporte público de pasajeros siempre y cuando este se ajuste a todas las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes, y funcione con combustibles limpios;

f) Incorporar un Plan Maestro de Parqueaderos, el cual deberá constituirse en una herramienta adicional para fomentar los desplazamientos en modos alternativos de transporte.

Parágrafo. Será potestativo de las autoridades locales determinar la obligatoriedad del uso de casco de seguridad en ciclorrutas y ciclovías. Para los menores de edad será obligatorio su uso. En todo caso, serán de obligatorio uso para la generalidad de la población los dispositivos reflectivos a que hace referencia el inciso 2 del artículo 95 de la Ley 769 de 2002, en horas nocturnas.

Artículo 3. Con el fin de garantizar la accesibilidad de todas las personas a las redes de movilidad y transitar por las mismas en condiciones adecuadas, en especial a las niñas, niños y personas que presenten algún tipo de discapacidad, las vías públicas que se construyan al interior del perímetro urbano a partir de la vigencia de esta ley, deben

contemplar la construcción de la totalidad de los elementos del perfil vial, en especial, las calzadas, los separadores, los andenes, los sardineles, las zonas verdes y demás elementos que lo conforman, según lo establezca el Plan de Ordenamiento Territorial del municipio o distrito y el Plan de Movilidad Propuesto.

Parágrafo 1. Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, los Ministerios de Transporte y Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, determinarán las condiciones mínimas de los perfiles viales, para que las mismas puedan ser incluidas en los planes de movilidad de distritos y municipios con Planes de Ordenamiento Territorial.

Parágrafo 2. Como herramienta adicional a lo previsto en este artículo para el tránsito seguro de niñas y niños, las autoridades locales coordinarán operativos especiales en horas de ingreso y salida de colegios y escuelas, a efectos de procurar la seguridad y guía de aquellos, en sus desplazamientos. Los operativos especiales podrán implicar la restricción del tráfico vehicular en las zonas que la autoridad local considere pertinentes.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto 16846 del 10 de abril de 2006 y Concepto 54071 del 24 de junio de 2009.

“Visto lo anterior, la dependencia en quienes se delegue la función señalada en la Ley 769 de 2002, artículo 6° parágrafo 3°, pueden expedir las normas y tomar medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código, como en el caso de consulta la restricción del pico y placa dentro de la ciudad de Bucaramanga.

Así las cosas, este despacho considera que la autoridad competente para expedir el acto administrativo donde se restringe el tránsito de vehículos de servicio particular y de servicio público individual dentro de la Jurisdicción de (...), le corresponde al alcalde municipal de (...) o en quien delegue esta función, por cuanto el área metropolitana solo conoce cuando se compromete los municipios que la conforman:

No obstante los alcaldes de municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios interadministrativos para ejercer en forma conjunta, total o parcialmente, las funciones de tránsito que le correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan.

Legislación Complementaria: Ley 1005 de 2006

Artículo 18. Organismos de Tránsito. El Ministerio de Transporte, fijará las pautas a las cuales se deben sujetar los organismos de tránsito, para su creación, funcionamiento y cancelación.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-931 de 2006, decidió declarar la inexequibilidad de las expresiones tachadas contenidas en el Artículo 18 de la Ley 1005 de 2006 y la exequibilidad del aparte Subrayado de la misma disposición, en el entendido que las pautas que dicte el Ministerio de Transporte deben tener un carácter eminentemente técnico y sólo pueden referirse a aquellas funciones del orden nacional que por ley deban

ejecutar los organismos de tránsito o a las que el gobierno nacional decida delegarles.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-931 de 2006

“...los destinatarios de las pautas que debe fijar el Ministerio de Transporte, serían los organismos de tránsito, lo cual resulta, sin embargo, un contrasentido, puesto que tales pautas tienen como propósito, precisamente, el de orientar la creación de tales organismos. De esa manera, el entendimiento de la norma no puede ser otro que el de que las pautas se dirigen a las autoridades que en el nivel territorial tienen competencia para la creación de organismos de tránsito. Por otro lado, tales pautas, de acuerdo con la norma acusada, rigen la creación, el funcionamiento y la cancelación de los organismos de tránsito, expresión esta última, que no tiene correspondencia en el ordenamiento que rige la estructura de la administración pública y que debe asimilarse a la supresión de entidades públicas.

Como antecedente próximo de esta norma puede citarse la Resolución 2444 de 1989, por medio de la cual, dentro del régimen de tránsito anterior a la expedición de la Ley 769 de 2002, se fijaron “... pautas para la creación, funcionamiento, clasificación y reclasificación de los Organismos de Tránsito Municipales”.

En esta materia, cabe señalar que la distribución de competencias a los organismos de tránsito del nivel municipal se ha venido moviendo en la dirección de afianzar los principios constitucionales de descentralización y autonomía territorial.

Así, en el régimen del anterior Código de Tránsito, Decreto 1147 de 1971, se disponía que correspondía al gobierno adscribir a las autoridades nacionales, departamentales o municipales del ramo, todas aquellas funciones que no hubiesen sido expresamente atribuidas por el Código a alguna autoridad en especial. Entre tales funciones se mencionaban de manera particular las relativas a la expedición de licencias de conducción o pases y al registro de vehículos. Agregaba el Código que, a tal fin, el Gobierno señalaría los requisitos o condiciones que debían reunir las autoridades existentes o las que en el futuro se creasen en materia de tránsito, les fijaría pautas técnicas de funcionamiento y las sometería a su inspección técnica y administrativa.

En ese contexto, el artículo 5º de la Ley 53 de 1989, facultaba al Instituto Nacional de Transporte y Tránsito INTRA para que estableciera las pautas a las cuales se debía sujetar la creación y funcionamiento de los Organismos de Tránsito y Transporte, función que fue luego asumida por el Ministerio de Transporte. En desarrollo de la competencia establecida en la Ley 53 de 1989 se expidió la Resolución 03846 de 1993, en la cual se estableció que para la creación de los organismos de tránsito los municipios deberían solicitar asesoría técnica al Instituto Nacional de Transporte y Tránsito a efectos de establecer la estructura orgánica y funciones que deben cumplir, y elaborar un estudio de factibilidad que contenga el área de influencia del municipio, teniendo en cuenta la existencia de otros organismos de tránsito en la región; el flujo vehicular; el parque automotor; el presupuesto de funcionamiento que incluya los posibles ingresos generados, estructura administrativa y operativa; análisis del servicio público de transporte, urbano, suburbano periférico y veredal; evaluación de los requerimientos en sistematización, y plan vial del municipio. Dicha resolución contempla también que una vez creado el organismo de tránsito se deberá solicitar su correspondiente clasificación.

La Ley 769 de 2002, “por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones” derogó expresamente el Decreto 1147 de 1971, definió los organismos de tránsito, les atribuyó determinadas competencias en materias que se desenvuelven en el ámbito nacional y dispuso que el gobierno podrá delegarles las funciones que corresponden al Ministerio de Transporte. En esa ley no se incluyó la disposición relativa a las pautas para la creación, el funcionamiento y la clasificación de dichos organismos, la cual, en la forma que se ha reseñado, se reintrodujo por la Ley 1005 de 2006, ahora demandada.

(...)

Para resolver el asunto planteado debe tenerse en cuenta que, tal como se ha puesto de presente, el legislador, al paso que señaló que es responsabilidad primaria de las autoridades locales el manejo del tránsito en sus respectivas jurisdicciones, asignó a los organismos territoriales de tránsito determinadas competencias que tienen ámbito nacional y contempló también la posibilidad de que el Gobierno Nacional delegue en tales organismos las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

Lo anterior implica que, por un lado, dado que, como se ha señalado en esta providencia, el contenido esencial de la autonomía radica en la posibilidad de gestionar los propios intereses (art. 287 C.P.), una de cuyas manifestaciones más importantes es el derecho a actuar a través de órganos propios en el gobierno y administración de los asuntos de interés regional y local, la atribución al Ministerio de Transporte de la función de fijar las pautas a las que deben sujetarse las autoridades locales para la creación o la supresión de los organismos de tránsito, resulta lesiva de la autonomía de las entidades territoriales y, por consiguiente, contraria a la Constitución, en particular a lo dispuesto en los artículos 300-7 y 313-6, que asignan a las asambleas departamentales y a los concejos municipales la determinación de la estructura de las respectivas administraciones territoriales. En este sentido, la Corte, en la Sentencia C-1051 de 2001, declaró que era inexecutable, por contrariar la autonomía de las entidades territoriales para decidir sobre su estructura administrativa, y por desconocer la competencia de los concejos municipales para decidir sobre tales aspectos, que se exigiera un concepto previo favorable de las oficinas departamentales de planeación para la creación de los organismos de tránsito del nivel municipal. Señaló la Corte que cabía que la ley imponga a las autoridades municipales el deber de oír previamente al órgano de consulta, pero sin que la opinión de éste resulte obligatoria. En el presente caso, la disposición demandada establece que corresponde al Ministerio de Transporte fijar las pautas a las que debe sujetarse la creación o la supresión de los organismos de tránsito. Esto es, a tenor de lo previsto en la norma demandada, la creación de un organismo de tránsito del nivel territorial estaría supeditada a las pautas que para el efecto dicte el ministerio, lo cual, como se ha visto, resulta contrario a la Constitución.

Por otro lado, sin embargo, la dimensión nacional de algunas de las funciones que están llamados a cumplir los organismos territoriales de tránsito hace que resulte razonable que, para garantizar el adecuado desempeño de las mismas, el Ministerio fije unas pautas uniformes que, en materia técnica, rijan el funcionamiento de esos organismos en relación con tales asuntos.

El diseño normativo en materia de tránsito, conforme al cual se hace una asignación directa de funciones a los organismos territoriales de tránsito y se prevé la posibilidad de delegación de otras del nivel nacional es una condición de eficiencia orientada a permitir que el manejo de materias cuyo ámbito de regulación es nacional y se rigen por el principio unitario, se armonice con el principio de autonomía territorial y con la competencia general que en este ámbito tienen las autoridades regionales y locales.

Resulta apenas natural en ese contexto que, como presupuesto para que los organismos territoriales de tránsito puedan desarrollar las competencias de alcance nacional que se les asignan por la ley o que, de manera general, se les delegan por el gobierno, su funcionamiento se sujete a las pautas que sobre la materia expida el Ministerio de Transporte. Tal facultad no afecta la competencia de las entidades territoriales para decidir sobre la oportunidad para crear un organismo de tránsito o sobre su estructura orgánica, o las funciones que le sean atribuidas, sino que se establece la necesidad de que para el cumplimiento de las funciones del orden nacional que les correspondan, se respeten ciertas pautas orientadas a asegurar la coordinación y la coherencia en el manejo del tránsito en todo el territorio nacional, sin que quepa sostener que la afirmación del principio autonómico debe llevarse a un punto tal que se produzca una fragmentación en el manejo de los asuntos relativos al tránsito y al transporte en el país.

No puede perderse de vista que, en el esquema previsto por el legislador, la creación de un organismo municipal de tránsito, comporta el desplazamiento de la autoridad que hasta entonces había venido cumpliendo con las correspondientes funciones y que, en todo caso, por atribución directa de la ley o por delegación del gobierno, tales organismos ejercen funciones que corresponden al ámbito nacional. Por consiguiente, contrariamente a lo sostenido por el demandante, la decisión de las autoridades locales de crear un organismo de tránsito trasciende el ámbito meramente municipal. Por esa razón, la articulación de un sistema nacional de tránsito hace necesario que el funcionamiento de dichos organismos se sujeten a ciertas pautas que preserven el principio unitario.

De este modo, en el diseño legislativo, para el cumplimiento de las funciones del ámbito nacional que de acuerdo con la ley son competencia de las autoridades territoriales, así como el de aquellas que se delegan en los organismos de tránsito del nivel territorial, éstos deben sujetarse a ciertas pautas de funcionamiento, sin el cumplimiento de las cuales no estarían en condiciones de adelantar adecuadamente las tareas que les corresponden.

En esta materia la Corte ha señalado que el legislador puede adoptar medidas conducentes a armonizar el principio unitario con el de la autonomía de los entes territoriales, "... facultad que se justifica para articular los niveles nacional y territorial, con el fin de evitar una situación de anarquía institucional." Ha dicho la Corte que "... el Estado es uno solo, sin separación tajante ni independencia entre sus niveles nacional y territorial", y que en esa dirección, el artículo 288 de la Constitución señala que "Las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales serán ejercidas conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad en los términos que establezca la ley".

En desarrollo del principio de coordinación el legislador puede armonizar las facultades de las autoridades nacionales con las de las territoriales en relación con el funcionamiento de los organismos de tránsito, encargados de velar porque se cumplan las normas de tránsito establecidas para todo el territorio nacional por la Ley 769 de 2002, lo que trasciende el

ámbito meramente local. En este campo, es evidente que se requiere de homogeneidad en esas reglas para garantizar la seguridad y comodidad de los habitantes, la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. En esa medida, la atribución conferida al Ministerio de Transporte, para establecer pautas para el funcionamiento de los organismos de tránsito es expresión de la concurrencia que en esta materia se da entre las autoridades de los distintos niveles territoriales y resulta acorde con la necesaria coordinación que requiere el desarrollo de este servicio.

De este modo, encuentra la Corte que, toda vez que los organismos territoriales de tránsito son entidades del orden municipal, distrital o departamental, su creación y supresión corresponde a los concejos municipales y distritales y a las asambleas departamentales. Por consiguiente, la Corte declarará la inconstitucionalidad de las expresiones “creación” y “y cancelación” contenidas en el artículo 18 de la Ley 1005 de 2006, por resultar lesivas de la autonomía de las entidades territoriales y contrarias a los artículos 300-7 y 313-6 de la Carta, que disponen que corresponde a las asambleas departamentales y a los concejos municipales la determinación de la estructura de las respectivas administraciones territoriales.

Por el contrario, la disposición conforme a la cual el funcionamiento de los organismos de tránsito debe sujetarse a las pautas que para el efecto fije el Ministerio de Transporte, se desenvuelve en el ámbito de la tensión unidad - autonomía, y, observa la Corte que, en la medida en que tales pautas tengan un carácter eminentemente técnico, en el ámbito de la política general señalada por la ley en la materia y se refieran únicamente a aquellas funciones del orden nacional que por ley deban ejecutar dichos organismos o a las que el gobierno nacional decida delegarles, no resulta contraria a la Constitución. En consecuencia la Corte declarará la exequibilidad de la expresión “El Ministerio de Transporte, fijará las pautas a las cuales se deben sujetar los organismos de tránsito para su funcionamiento”, contenida en el artículo 18 de la Ley 1005 de 2006, en el entendido que las pautas que dicte el Ministerio de Transporte deben tener un carácter eminentemente técnico y sólo pueden referirse a aquellas funciones del orden nacional que por ley deban ejecutar los organismos de tránsito o a las que el gobierno nacional decida delegarles.”

Reglamentación: Resolución 3846 de 1993. Ministerio de Transporte

Artículo 1. Previa a la creación del Organismo de Tránsito y Transporte, los municipios interesados deberán cumplir el siguiente procedimiento:

a. Solicitar asesoría técnica al Ministerio de Transporte a efectos de establecer la estructura orgánica y funciones que debe cumplir.

b. Elaborar un estudio de factibilidad que como mínimo debe contener:

- Área de influencia del municipio, teniendo en cuenta la existencia de otros Organismos de Tránsito en la región.
- Flujo vehicular.
- Parque Automotor
- Presupuesto de funcionamiento que incluya los posibles ingresos generados.
- Estructura administrativa y operativa.
- Análisis del servicio público de transporte, urbano, suburbano periférico y veredal.

- Evaluación de los requerimientos en sistematización.
- Plan vial del municipio.

Artículo 2. Una vez creado el Organismo de Tránsito y Transporte, mediante Acuerdo del Concejo Municipal y su respectiva sanción por parte del Alcalde, éste deberá presentar ante el Ministerio de Transporte solicitud de clasificación acompañada de los siguientes documentos:

- a. Fotocopia del Acta de creación de la Dependencia y de su sanción conteniendo el presupuesto de funcionamiento y planta de personal.
- b. Certificado del DANE sobre índice poblacional del Municipio.
- c. Estudio de factibilidad de que trate el literal b) del artículo anterior.
- d. Fotocopia del concepto previo favorable de la oficina de Planeación Departamental.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-1051 de 2001 declaró inexecutable la palabra "favorable" que establecía el Artículo 12 de la ley 53 de 1989 para la creación de los organismos de tránsito.

Jurisprudencia Administrativa: La Sección Primera del Consejo de Estado por medio de la Sentencia del 1º de febrero de 2001, decidió Declarar Válido el literal d. del Artículo 2º de la Resolución 3846 de 1993.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sección Primera Sentencia del 1º de febrero de 2001.

"...todo organismo de tránsito y transporte municipal, una vez creado, tiene derecho a una categoría, atendiendo el cumplimiento de los requisitos señalados; es decir, que el concepto previo favorable de la autoridad de planeación departamental, que no tiene puntaje asignado, debe entenderse referido a la verificación del cumplimiento de tales requisitos, para efectos de ubicar el organismo de tránsito creado en una cualquiera de las categorías que, de acuerdo con el puntaje previamente previsto, le corresponde, pues se trata de una actividad netamente reglada, en la cual no hay cabida para la discrecionalidad."

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sección Primera Sentencia del 22 de mayo de 2008.

"...Ahora, aceptando, en gracia de discusión, la existencia del vicio alegado, el mismo no es determinante para afectar la validez del acto, pues el Municipio de ... obtuvo, aun cuando fuera posterior, concepto favorable de la Oficina de Planeación, además de que existen otros requisitos que sí dan puntaje y, por lo mismo, inciden en la categoría que ha de asignársele al organismo de tránsito. Asunto diferente sería que no se hubiera proferido concepto alguno".

- e. Descripción de los sistemas de información en operación con que cuenta el Municipio informando sobre las características de los equipos y programas de aplicación.
- f. Certificado del Organismo de Tránsito Departamental relacionado con el parque automotor registrado en ese Municipio.
- g. Certificado del presupuesto global del Municipio aprobado para la vigencia fiscal de la solicitud, expedido por autoridad competente.

Parágrafo 1. Cuando se creen Asociaciones de Municipios dentro de un mismo Departamento y estos soliciten clasificación, se anexará certificado del DANE y del Organismo de Tránsito Departamental para cada uno de los Municipios que lo integran. Mediante Acta de acuerdo de voluntades de los Alcaldes que conforman la asociación se establecerá el municipio en el que operará el único Organismo de Tránsito con autonomía para el manejo de recursos y de los costos del desarrollo institucional del mismo.

Parágrafo 2. Para efectos de reclasificación el Organismo de Tránsito debe presentar únicamente los requisitos contemplados en los literales b), c), e), y g).

Artículo 3. Para efectos de la clasificación y reclasificación de los Organismos de Tránsito y Transporte, se tendrán en cuenta los siguientes factores:

a. POBLACION.

Por cada mil (1.000) habitantes un punto, con máximo de 100 puntos para poblaciones de más de 100.000 habitantes.

b. ÁREA DE INFLUENCIA

- Ciudades Mayores, capitales y áreas metropolitanas 100 puntos
- Ciudades intermedias 75 puntos
- Municipios pequeños 50 puntos

c. PARQUE AUTOMOTOR

Por cada 250 vehículos 10 puntos hasta un máximo de 100 puntos para más de 2.500 vehículos.

d. SISTEMATIZACION.

- Básica 50 puntos
- Intermedia 75 puntos
- Compleja 100 puntos

e. PRESUPUESTO.

Por cada quinientos millones de presupuesto Municipal anual Diez (10) puntos, con un máximo de cien (100) puntos para presupuesto de más de cinco mil millones de pesos.

Artículo 4. Para efectos de clasificar o reclasificar Organismos de Tránsito en categoría A, B o C según lo establecido en el Decreto 1147 de 1971 se tendrán en cuenta los siguientes puntajes mínimos:

- CATEGORIA "A" 350 PUNTOS
- CATEGORIA "B" 250 PUNTOS
- CATEGORIA "C" MENOS DE 250 PUNTOS

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 24491 del 2 de mayo de 2008

"... no corresponde al Ministerio de Transporte la creación de los organismos de tránsito que actualmente funcionan en el país, la facultad que tiene el Ministerio de Transporte como ente rector del transporte y el tránsito es la de clasificar por categorías y de acuerdo con los requisitos de operatividad del solicitante."

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 34135 del 9 de julio de 2004:

"Los Organismo de Tránsito son entidades creadas mediante acuerdo de los concejos municipales y su respectiva sanción por parte del Alcalde." Una vez creado el organismo de tránsito deberá presentar ante el Ministerio de Transporte la solicitud acompañada de los documentos correspondientes, a fin de obtener su habilitación.

Parágrafo. El Gobierno Nacional, determinará el régimen de sanciones aplicables a los organismos de tránsito, en un plazo no mayor de noventa (90) días calendario²¹, después de sancionada esta ley.

De todas maneras no se autorizará trámite de especies venales a los organismos de tránsito que no se encuentren a paz y salvo por concepto de pagos o contribuciones con el Ministerio de Transporte, el SIMIT o con entidades que hayan recibido por delegación o por ley funciones en el tránsito.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 614441 del 19 de noviembre de 2012.

"Así las cosas, el Organismo de Tránsito municipal es competente en su respectiva jurisdicción para conocer de las infracciones de tránsito allí cometidas; en el evento en que en el municipio no exista organismo de tránsito municipal ni tenga sede el departamental, el alcalde municipal podrá designar la autoridad que desempeñe las funciones de tránsito, que bien puede recaer en una inspección de policía u otro organismo similar. (...) Ahora bien, en lo que respecta a la posibilidad de hacer convenios, esta Oficina Asesora de Jurídica debe resaltar lo establecido en el inciso final del artículo 6 de la Ley 769 de 2002, que señala "No obstante los alcaldes de los municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios interadministrativos para ejercer en forma conjunta, total o parcialmente, las funciones de tránsito que le correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan. Por lo tanto, se concluye que las autoridades de tránsito municipales están facultadas para suscribir convenios interadministrativos con las autoridades de tránsito de otros municipios siempre que se cumplan con los siguientes requisitos: - Que la finalidad sea ejercer total o parcialmente

²¹**Consejo de Estado Sección Primera Sentencia del 9 de julio de 1998.** Expedición de reglamentos por fuera del término fijado por el Legislador. "Cuando mediante determinada norma se confieren facultades de reglamentar los mandatos básicos contenidos en otras disposiciones, ello obedece a la necesidad de que el titular de dichas facultades desarrolle los detalles requeridos para su debida aplicación y, por principio general, esa facultad reglamentaria y complementaria es intemporal, a diferencia de las facultades extraordinarias que, verbi gracia, confiere el Congreso de la República al Presidente, por un término máximo de seis meses, para los efectos previstos en el Artículo 150-10 de la Carta Política y, por consiguiente, el término que se establezca para el ejercicio de tal facultad de reglamentación es de los que la doctrina denomina como "indicativos", de tal manera que su incumplimiento eventualmente podría configurar una falta disciplinaria, pero en momento alguno viciar de ilegalidad la reglamentación que se expida, ya que, de no ser así, el efecto que se produciría sería el de que la norma superior resultaría inaplicable por falta de reglamentación, cuando la intención de quien la expidió fue, precisamente, la de su efectiva aplicación..."

las funciones de tránsito en sus respectivas jurisdicciones - Y que los municipios que suscriben el convenio sean vecinos o colindantes”

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.

Legislación Complementaria: Ley 1450 de 2011

Artículo 84. Sistemas Inteligentes de Tránsito y Transporte – SIT. Los Sistemas Inteligentes de Transporte son un conjunto de soluciones tecnológicas informáticas y de telecomunicaciones que recolectan, almacenan, procesan y distribuyen información, y se deben diseñar para mejorar la operación, la gestión y la seguridad del transporte y el tránsito.

El Gobierno Nacional, con base en estudios y previa consulta con los prestadores de servicio, adoptará los reglamentos técnicos y los estándares y protocolos de tecnología, establecerá el uso de la tecnología en los proyectos SIT y los sistemas de compensación entre operadores.

Reglamentación: Decreto 2846 de 2013

Artículo 1. Para efectos del presente decreto se denominan proyectos de Recaudo Electrónico Vehicular -REV- o proyectos REV las aplicaciones para la disposición de sistemas de recaudo electrónico vehicular que hagan uso de comunicación por radiofrecuencia entre vehículos de transporte terrestre y dispositivos de lectura en vía y/o portátiles.

Artículo 2. Los proyectos REV respaldados en el uso de un dispositivo a bordo que se comuniquen por medio de radiofrecuencia con dispositivos de lectura instalados en las vías y/o portátiles, se llevarán a cabo con base en la norma ISO/IEC 18000-63 o su equivalente de presentarse alguna modificación a dicha norma por parte de la International Standards Organization -ISO- y deberán cumplir la demás reglamentación que emita el Gobierno Nacional para efecto de asegurar la interoperabilidad entre proyectos REV,

Artículo 3. El Ministerio de Transporte evaluará y adoptará la reglamentación necesaria para el almacenamiento de información en los dispositivos a bordo, el acceso a dichos dispositivos, la transferencia de datos e información en condiciones adecuadas de operación y seguridad, y formalizará los demás aspectos complementarios que le permitan promover activamente la interoperabilidad necesaria entre proyectos REV,

Igualmente el Ministerio de Transporte especificará las pruebas mínimas y/o el procedimiento de certificación requeridos para demostrar el cumplimiento de los estándares de tecnología, permitiendo tanto la integración, verificación y puesta en servicio de proyectos REV como la atención de principios básicos de compatibilidad e interoperabilidad,

Artículo 4. Todos los proyectos REV que se definan, implementen o requieran actualización de forma directa o a través de terceros con posterioridad a la entrada en vigencia del presente decreto deberán cumplir lo exigido en este acto,

Parágrafo 1. Para los nuevos proyectos REV, las entidades nacionales y territoriales en el marco de sus autonomías y competencias legales, deberán adelantar todos los estudios necesarios para determinar su conveniencia técnica, operativa, legal y financiera, así como definir la distribución de los riesgos asociados a la definición, implementación, modificación y operación de los nuevos proyectos,

Parágrafo 2. Los proyectos REV que se hayan implementado en virtud de contratos suscritos con anterioridad a la entrada en vigencia del presente decreto, continuarán ejecutándose de conformidad con lo dispuesto en los contratos respectivos; pero en las modificaciones, adiciones o prorrogas contractuales deberán incorporarse las previsiones del presente acto.

Parágrafo 1. Las autoridades de tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción, expedirán los actos administrativos correspondientes para garantizar el funcionamiento de los sistemas de gestión de tránsito y transporte de proyectos SIT, de acuerdo con el marco normativo establecido por el Gobierno Nacional. En aquellos casos en donde existan Áreas Metropolitanas debidamente constituidas, serán estas las encargadas de expedir dichos actos administrativos.

Parágrafo 2. Los Sistemas de Gestión y Control de Flota, de Recaudo y de Semaforización entre otros, hacen parte de los proyectos SIT.

Parágrafo 3. El montaje de los sistemas inteligentes de transporte, podrá implicar la concurrencia de más de un operador, lo que significará para el usuario la posibilidad de acceder a diferentes proveedores, en diferentes lugares y tiempo. El Gobierno Nacional, con base en estudios y previa consulta con los prestadores de servicio reglamentará la manera como esos operadores compartirán información, tecnologías o repartirán los recursos que provengan de la tarifa, cuando un mismo usuario utilice servicios de dos operadores diferentes.

Artículo 85. Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte – CICTT. Se autoriza al Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas para estructurar y poner en funcionamiento el Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte – CICTT, que será operado por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional en coordinación permanente y continua con la Superintendencia de Puertos y Transporte con el propósito de contribuir a la seguridad vial y al control en cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.

Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas.

Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción y el Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el

cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 3024 de 2011.

“La ley fija el ámbito de competencia territorial de los cuerpos de agentes de tránsito de tal manera que a unos corresponde actuar “en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios” (agentes de la Policía Nacional), y a los cuerpos de agentes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales “en su respectiva jurisdicción”.

(...)

De las normas mencionadas se deduce que los “cuerpos especializados de tránsito y transporte” a que alude el artículo de la ley son los grupos de empleados públicos investidos de autoridad vinculados legal y reglamentariamente a los organismos de tránsito y transporte. En la práctica, corresponden a los cuerpos especializados de la Policía Nacional, los cuerpos especializados de agentes de policía de tránsito y transporte dependientes de los organismos de tránsito de las entidades territoriales.

Son en concreto los integrantes de estos cuerpos especializados de tránsito y transporte, es decir, los agentes de tránsito de la Policía Nacional y los agentes de tránsito departamentales, distritales y metropolitanos, dependientes de los respectivos organismos de tránsito y transporte, los que ocasionalmente se ven expuestos a las situaciones de incertidumbre que, en materia de jurisdicción, dan origen a la presente consulta.

(...)

Como enseguida se observará, las disposiciones legales en materia de tránsito se han esforzado en territorializar la competencia de los agentes de tránsito en función de diferentes criterios, a saber: atribución de competencia según la jurisdicción de las distintas entidades territoriales; atribución de competencia según el nivel territorial del organismo de tránsito al que pertenezca el agente de tránsito; atribución de competencia según el carácter nacional, departamental o municipal de las carreteras; atribución de competencia según que existan o no autoridades de tránsito en el municipio; atribución de competencia a partir de los perímetros urbano y rural del municipio o distrito. Es de anotar que la diversidad de reglas que sobre esta materia ofrece la legislación se presta para algún grado de confusión, motivo por el cual es necesario hacer un análisis de conjunto de todas las reglas en procura de una síntesis que permita armonizarlas.

Regla fundamental se encuentra en el artículo 7° de la ley 769 de 2002 que dice así: “Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción”.²² Dicha regla se complementa con esta otra, que aparece en el artículo 134 de la misma ley, que es igualmente fundamental: “Los organismos de tránsito conocerán de las faltas ocurridas dentro del territorio de su jurisdicción”.

²²Esta regla aparece reiterada en el artículo 4° de la ley 1310 de 2009: “Cada organismo de tránsito contará con un solo cuerpo especializado de agentes de tránsito y transporte, que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción...”

Adicionalmente se observa que los procedimientos administrativos especiales de control de tránsito y los de carácter preventivo y sancionatorio regulados en la ley 769 de 2002 a partir del artículo 116 de este código, solo pueden ser adelantados por la autoridad de tránsito "competente", esto es, la que tiene jurisdicción en el lugar donde ocurre la falta o el hecho. Así, por ejemplo, se advierte en el artículo 159 del código en mención, que a continuación se transcribe.

2.1. Jurisdicción de los agentes de tránsito de la Policía Nacional

El parágrafo 2° del artículo 6° de la ley 769 de 2002 atribuye a la Policía Nacional, en su cuerpo especializado de carreteras, el control de las normas de tránsito y la aplicación de este código en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de los municipios y distritos. Esta regla aparece reproducida en el artículo 7° de la misma ley en los siguientes términos: "... el Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios." Sobre este punto se observa, sin embargo, que el artículo 4° de la ley 1310 de 2009 atribuyó jurisdicción a "los agentes de tránsito municipales o distritales en el perímetro urbano y rural de sus municipios", motivo por el cual ha de concluirse que la jurisdicción de los agentes de la Policía Nacional quedó reducida a las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano y rural de los municipios y distritos.

El mismo artículo 4° de la ley 1310, al reglamentar la jurisdicción, dispuso que cada una de las distintas autoridades de tránsito "ejercerá sus funciones en el territorio de su jurisdicción", y que por consiguiente las ejercerá "la Policía de Carreteras de la Policía Nacional en las carreteras nacionales". En otras palabras, y para utilizar las expresiones de la ley, el "territorio" de la jurisdicción de los agentes de tránsito de la Policía Nacional son las carreteras nacionales, salvo los tramos de estas que estén localizadas dentro del perímetro urbano y rural de los municipios y distritos.

En este punto es importante destacar que la ley 105 de 1993, "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones", describe la infraestructura a cargo de los diferentes niveles de la administración, y en el artículo 12 define la red nacional de carreteras, en el 16 la infraestructura de transporte a cargo de los departamentos con especial mención de las vías que son de propiedad de los Departamentos, y en el 17 la infraestructura distrital y municipal de transporte (incluidas las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del Municipio).

2.2. Jurisdicción de los agentes departamentales, municipales y distritales de tránsito

De acuerdo con el artículo 4° de la ley 1310 de 2009, son competentes para ejercer sus funciones "los agentes de tránsito de los organismos departamentales en aquellos municipios donde no haya organismos de tránsito".

En tanto que la ley 769 de 2002 asigna a la Policía Nacional competencia sobre las carreteras nacionales, guarda silencio respecto de las carreteras departamentales y demás

vías especificadas en el artículo 16 de la ley 105 de 1993. La ley 1310 de 2009 no señala tampoco de forma expresa su competencia; dicha ley, en el artículo 4º, se limita a reproducir el texto del literal e) del artículo 6º de la ley 769 de 2002, conforme al cual son organismos de tránsito en “su respectiva jurisdicción” las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito.

Ahora bien, puesto que los agentes de tránsito de la Policía Nacional carecen de competencia para actuar en las carreteras departamentales, y estas obviamente no forman parte de la infraestructura distrital y municipal de transporte de acuerdo con la ley 105 de 1993, no debiendo existir además vacío de competencia por el factor territorial, cabe concluir que la competencia de los organismos departamentales de tránsito recae sobre las vías departamentales, por fuera del perímetro urbano y rural de los distritos y municipios, y en los municipios donde no exista autoridad de tránsito, siendo esta “su respectiva jurisdicción”.

Finalmente, teniendo en cuenta que cada entidad territorial sólo puede tener un organismo de tránsito y a su vez un sólo cuerpo especializado de tránsito y transporte, la autoridad de tránsito del respectivo organismo territorial de tránsito puede elegir, según las necesidades particulares del municipio, distrito o departamento, si contrata los servicios de control del tránsito en su jurisdicción con el cuerpo especializado de la Policía Nacional, o con otro organismo de tránsito municipal, o si organiza su policía de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 8º inciso tercero de la ley 105 de 1993, la cual prescribe(...)

Las autoridades de tránsito locales ejercen jurisdicción sobre las vías que estén dentro del perímetro urbano y rural del municipio o distrito. Es interesante agregar que el párrafo del artículo 44 de la ley 105 de 1993 prevé, también, la modalidad de “asociaciones de Municipios creadas con el fin de prestar servicio unificado de transporte”.

(...)

“Es contrario a la ley que los cuerpos de policía nacional con funciones de policía de tránsito ejerzan sus funciones en municipios dotados de organismos de tránsito propios, los cuales actúan por medio de sus agentes de tránsito. En efecto, según se ha expuesto, repugna a la racionalidad del diseño legal que dos autoridades de tránsito ejerzan funciones en la misma jurisdicción, dado que la ley se ha propuesto, precisamente, deslindar las jurisdicciones con criterio territorial para que se distingan con toda precisión los ámbitos de actuación de los diversos organismos, autoridades y cuerpos especializados de agentes de tránsito en los órdenes nacional, departamental, municipal y distrital.

Cuando los cuerpos de policía nacional con funciones de policía de tránsito invaden la jurisdicción asignada por la ley a las entidades territoriales, actúan por fuera de su propia jurisdicción, que de acuerdo con la ley son las carreteras nacionales, excepción hecha de los tramos de estas que estén localizadas dentro del perímetro urbano y rural de los municipios y distritos, y de contera violan la regla legal conforme a la cual los cuerpos especializados de agentes de tránsito actuarán únicamente en su respectiva jurisdicción.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 330361 del 19 de agosto de 2009:

"... la Ley 769 de 2002 en el inciso 2 del artículo 7° fue derogada por la expresión "...Por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios. "Por consiguiente la jurisdicción de la Policía de Carreteras queda circunscrita a todas las carreteras nacionales.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 625671 del 23 de noviembre de 2012

" ... por expreso mandato legal (artículo 4 de la Ley 1310 de 2009) cada autoridad de tránsito ejercerá sus funciones en su respectiva jurisdicción y respecto del perímetro urbano y rural de los municipios, la competencia radica en los agentes de tránsito municipales o distritales según el caso."

Cualquier autoridad de tránsito está facultada para abocar el conocimiento de una infracción o de un accidente mientras la autoridad competente asume la investigación.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 3024 de 2011.

"Cualquier autoridad de tránsito (sea esta nacional, departamental o municipal) puede, si las circunstancias lo ameritan, abocar el conocimiento de una infracción o accidente mientras, como expresa la norma, la autoridad competente asume la investigación. La norma pretende que cualquier autoridad de tránsito disponible en el sector intervenga y actúe de inmediato, al momento mismo de la ocurrencia de los hechos, mientras la autoridad competente se hace presente, pudiendo llegar su actuación, en ausencia de la autoridad competente, hasta la elaboración de un comparendo o de un informe de tránsito, dado que la norma no fija límites en este aspecto.

En todo caso, es claro que la autoridad de tránsito que aboque inicialmente el conocimiento del hecho, entregará al funcionario competente, dentro de las doce horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, o dentro de las veinticuatro, si se tratare de un informe de accidente."

Parágrafo 1°. La Policía Nacional con los servicios especializados de Policía de Carreteras y Policía Urbana de Tránsito, contribuirá con la misión de brindar seguridad y tranquilidad a los usuarios de la Red Vial Nacional.

Parágrafo 2°. La Policía Nacional reglamentará el funcionamiento de la Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial, de sus cuerpos especializados de policía urbana de tránsito y policía de carreteras, como instituto docente con la facultad de expedir títulos de idoneidad en esta área, en concordancia con la Ley 115 de 1994.

Parágrafo 3°. El Ministerio de Transporte contribuirá al desarrollo y funcionamiento de la Escuela Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial.

Parágrafo 4°. Los organismos de tránsito podrán celebrar contratos y/o convenios con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito mediante contrato especial pagado por los distritos, municipios y departamentos y celebrado con la Dirección General de la

Policía. Estos contratos podrán ser temporales o permanentes, con la facultad para la policía de cambiar a sus integrantes por las causales establecidas en el reglamento interno de la institución policial.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 3024 de 2011.

“Teniendo en cuenta que cada entidad territorial sólo puede tener un organismo de tránsito y, a su vez, un solo cuerpo especializado de agentes de tránsito, el organismo de tránsito respectivo puede tomar la decisión de asumir el servicio mediante un cuerpo de agentes propio, o contratarlo con la Policía Nacional. Si opta por esto último, de acuerdo con el párrafo 4º del artículo 7º de la ley 769 de 2002, deberá celebrar contrato o convenio con la Dirección General de la Policía. ”

Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1826 del 20 de septiembre de 2007. Guardas Bachilleres de la Policía Nacional.

“Como el cuerpo de guardas bachilleres de la Policía Nacional no está facultado para imponer comparendos, ni levantar informes descriptivos en caso de accidentes de tránsito, tanto sólo cumple funciones pedagógicas, preventivas de infracciones y de accidentalidad y de colaboración con la movilidad, y en general las funciones auxiliares de los agentes de Tránsito”. “Los guardas bachilleres pueden desempeñar funciones auxiliares o pedagógicas de los Agentes de Tránsito siempre y cuando se celebren los respectivos convenios con la Policía Nacional y cuenten con la debida capacitación” pero en todo caso no podrán cumplir funciones ni realizar actividades sancionatorias o correctivas.

Circular Ministerio de Transporte: 11859 del 04 de marzo de 2008 Ministerio de Transporte

“1. A partir de la comunicación y publicación en la página web del Ministerio de Transporte para el ejercicio de las funciones de agente de tránsito en la respectiva jurisdicción, las entidades territoriales deben celebrar, en lo sucesivo, contratos y/o convenios con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito de la Policía Nacional o tener funcionarios que formen parte de la planta de personal del respectivo ente territorial, los cuales deberán acreditar formación técnica o tecnológica o especialización en tránsito y transporte expedida por Escuela respectiva de la Policía Nacional

2. No pueden contratar con particulares, ya sean personas naturales o jurídicas para el ejercicio de las funciones de agentes de tránsito.

3. Los guardas bachilleres pueden desempeñar funciones auxiliares o pedagógicas de los agentes de tránsito siempre y cuando se celebren los respectivos convenios con la policía nacional y cuenten con la debida capacitación, pero estos no pueden imponer comparendos a los infractores a las normas de tránsito y transporte.

4. La jurisdicción y competencia de la Policía de Carreteras y de los agentes de tránsito, de acuerdo con la Ley 769 de 2002, es la siguiente:

4.1. La de la policía de carreteras está circunscrita a todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de los distritos y municipios.²³

4.2. La de los agentes de tránsito departamental a las vías departamentales, por fuera del perímetro urbano de los municipios y distritos, y en las vías municipales donde no existe organismo de tránsito y transporte municipal.

4.3. La de los agentes de tránsito municipal y distrital a las vías municipales y a las vías nacionales y departamentales, dentro del perímetro urbano.

4.4. Los competentes para ejercer el control de tránsito y transporte dentro de los terminales de transporte son los agentes de tránsito municipal o distrital.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-258 de 1996

“Los organismos gubernamentales competentes están llamados a prever los peligros del tránsito automotor y a tomar las medidas que consideren pertinentes para evitarlos”. “Los asociados pueden colaborar con ellos, hacerles sugerencias y peticiones, denunciarles situaciones, etc., pero han de partir de la base de que estos organismos son los entes facultados para catalogar una situación como peligrosa y para decidir cuál es la fórmula indicada para, en la medida de lo posible, eliminar o reducir los peligros”. “La aceptación de la competencia de los referidos organismos gubernamentales implica, en contrapartida, la posibilidad de exigir de ellos indemnización por el mal desempeño de sus labores. Para ello, el mecanismo judicial pertinente es el de la acción de reparación directa ante la jurisdicción contencioso administrativa, en búsqueda de la declaración de responsabilidad extracontractual del Estado por causa del daño antijurídico ocasionado a una persona”. “Corresponde a la indicada jurisdicción examinar las circunstancias, bajo las que se produce un daño derivado de una falla en la prestación del servicio público asociado a la policía de circulación y tránsito y a la correcta y oportuna señalización de carreteras y caminos”.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 333071 del 29 de julio de 2009

“... para salvaguardar la temporalidad en la celebración de los contratos a que alude en su comunicación (con la Policía de Carreteras para el manejo del tránsito urbano), le manifestamos que la Ley 1310 permite la celebración de estos sin condicionar su término, de tal manera que estos dependen del presupuesto que la entidad territorial disponga para el efecto”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 249941 del 19 de junio de 2009:

“... la Policía de carreteras como autoridad de tránsito, es competente para practicar operativos de control, es decir, que en cumplimiento del régimen normativo y según los términos del artículo 7° de la Ley 769 de 2002, que preceptúa como función de las autoridades de tránsito la de velar por la seguridad de las personas, en las vías públicas y

²³Este aparte se considera derogado por la Ley 1310 de 2009 dado que la competencia incluyen las vías urbanas aun cuando se encuentren al interior del perímetro urbano de los municipios o distritos

privadas abiertas al público y que sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías y consagra expresamente lo siguiente: “Cualquier autoridad de Transito está facultada para avocar el conocimiento de una infracción o de un accidente mientras la autoridad competente asume la investigación (Negrillas fuera del texto).”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 22421 del 20 de enero de 2009

“Para instalar un puesto de control de velocidad se deben ubicar en un lugar visible y cumplir como mínimo con un vehículo de la especialidad, chalecos refractivos que utilizan cada policía en el puesto y un radar de velocidad, mediante orden de servicio, anotaciones y registro en los libros minuta del servicio y libro de población.”

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO III – Registros de Información

Artículo 8°. Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT. El Ministerio de Transporte pondrá en funcionamiento directamente o a través de entidades públicas o particulares el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país.

Reglamentación: Resolución 5292 de 2009 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Asignación de Especies Venales. A partir de la entrada en operación del Registro Único Nacional de Tránsito, los rangos y series de las especies venales que corresponden a los Organismos de Tránsito se asignarán a través del sistema, RUNT, la cual se efectuará de manera automática, aleatoria y en línea.

El RUNT también asignará los rangos del formulario que consigna el informe de accidentes.

Artículo 2. Para la asignación de rangos de placas. El RUNT validará como requisito que el Organismo de Tránsito haya pagado, consumido y registrado exitosamente en el sistema el 80% de la última asignación. En la nueva asignación además del 80% se le exigirá la legalización del 20% de la penúltima asignación.

No se asignarán especies venales si el Organismo de Tránsito no ha reportado y cargado exitosamente la información de la accidentalidad del mes inmediatamente anterior a la nueva asignación.

Artículo 3. Primera Asignación del RUNT. La primera asignación de rangos y series de especies venales de placa, licencia de tránsito y licencia de conducción se efectuará iniciando con la siguiente numeración:

Placa de Motos	inicia AAA - 01C
Licencia de Tránsito	inicia numeración 5'000.000
Licencia de Conducción	inicia numeración 6'000.000
Placas particulares y públicas	listado anexo parte integral de la resolución

Artículo 5. Ejercicio de funciones. Los Organismos de Tránsito que no hayan reportado al RUNT la información relacionada con el Registro Nacional Automotor y el Registro Nacional de Conductores y que no tengan la plataforma tecnológica exigida, no tendrán conectividad con el RUNT, por lo tanto, no podrán adelantar ningún trámite en el registro de vehículos, ni expedir licencias de tránsito y de licencias de conducción.

Artículo 6. Entrega de información. El Ministerio de Transporte entregará al RUNT la base de datos que contiene la información del Registro Nacional Automotor y del Registro Nacional de Conductores de los Organismos de Tránsito que no la reportaron directamente, y los trámites se efectuarán a solicitud de los usuarios, quienes previamente deberán requerirle en forma escrita al Organismo de Tránsito correspondiente, el traslado de los antecedentes de su registro al Organismo de Tránsito que elija.

El RUNT incorporará por lo menos los siguientes registros de información:

1. Registro Nacional de Automotores.

Reglamentación: Resolución 5443 de 2009 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene como objeto adoptar las tablas de parametrización y el procedimiento para su actualización, que deben cumplir los importadores, ensambladores y fabricantes de vehículos, carrocerías y motocicletas, para operar con Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT–

Artículo 2. Parametrización. Adoptar como obligatorias las tablas de parametrización, anexas a la presente resolución, correspondientes a clases de vehículo, clases de servicio, modalidades de servicio, tipos de combustible y tipos de carrocería, para la operación del Registro Nacional Automotor.

Parágrafo. Para la correcta interpretación y aplicación de la parametrización, adóptese el manual anexo, el cual deberá ser publicado en la página web del RUNT

Artículo 3. Obligación de Reporte Información. Los ensambladores, importadores y fabricantes de vehículos, carrocerías y motocicletas, tanto en el proceso de homologación de vehículos, como en el cargue de información de las características de los mismos al sistema RUNT, están obligados a cumplir con los estándares establecidos en las tablas anexas a la presente resolución, así como los de marcas, líneas y colores.

Artículo 4. Las tablas de parametrización de marcas, líneas y colores, de vehículos automotores, se publicarán en la página del RUNT

Artículo 5. Actualización Tablas de Parametrización. Cuando por cambios normativos, de producción o importación de nuevos prototipos de vehículos, u otros factores técnicos definidos por el Ministerio de Transporte, sea necesario actualizar o modificar las tablas de parametrización anexas a la presente Resolución, la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte deberá autorizar e informar por escrito al Concesionario del RUNT, para que este realice los correspondientes ajustes tanto de las tablas como del manual.

Parágrafo. Para la actualización de las tablas de marcas, líneas y colores, publicadas en la página web del RUNT se deberá surtir el siguiente procedimiento:

1. Los fabricantes, ensambladores e importadores de vehículos y motocicletas y los fabricantes de carrocerías, podrán hacer la solicitud de creación de marcas, líneas y colores, por intermedio de sus usuarios autorizados, al correo electrónico soporte@runt.com.co.

2. El RUNT verificará y procederá a efectuar la creación de la marca, línea o color. En caso de que la solicitud sea rechazada se informará por correo electrónico al interesado indicando las causales. El ajuste de las tablas de marcas, líneas y colores se realizará máximo al día siguiente a la solicitud.

Artículo 6. Transitorio. Los vehículos ya registrados ante los Organismos de Tránsito y los importados al país y no registrados, antes de la entrada en operación del RUNT, deberán cumplir con los estándares establecidos por el Ministerio de Transporte a través de la Dirección de Transporte y Tránsito.

Artículo 7. Para la adecuada interpretación de la presente norma, la capacidad de pasajeros, se entiende como el número de personas autorizadas para ser transportadas en un vehículo, incluyendo al conductor. Dicha capacidad debe ser la registrada en la licencia de tránsito y en la homologación.

Artículo 8. Los importadores, ensambladores, comercializadores, concesionarios y fabricantes, de vehículos, carrocerías y motocicletas, deben armonizar la información que registran en sus facturas con la cargada al sistema RUNT de acuerdo a los estándares adoptados en la presente resolución, especialmente en la denominación que se da a la línea del vehículo.

2. Registro Nacional de Conductores.

Reglamentación: Resolución 6206 de 2009 Ministerio de Transporte

Artículo 1. A partir de la expedición de esta resolución, los Organismos de Tránsito solo podrán expedir las licencias de tránsito y licencias de conducción en las condiciones señaladas en las Resoluciones 1307 y 1940 de 2009.

Artículo 2. Para dar cumplimiento a lo señalado en el Artículo anterior, el Organismo de Tránsito seguirá el siguiente procedimiento:

a) Verificará la inscripción del ciudadano ante el RUNT.

- b) Exigirá el pago de los derechos del trámite.
- c) Validará físicamente los documentos exigidos e ingresará al sistema los datos correspondientes a la licencia respectiva.
- d) Solicitará al RUNT la autorización para la impresión del documento definitivo.

Los Centros de Enseñanza Automovilística mantendrán abierto el canal FTP para el reporte de la información y la respectiva consulta por parte del Organismo de Tránsito.

Parágrafo. Modificado Resolución 141 de 2009. Artículo 1. Modificado Resolución 697 de 2010. Artículo 1°. Los Organismos de Tránsito que expidieron licencias de tránsito y licencias de conducción provisionales en los términos de la Resolución 5617 del 13 de noviembre de 2009, entregarán los documentos definitivos hasta el 5 de abril de 2010.

La vigencia del documento provisional entregado a los ciudadanos, se prorrogará hasta el 9 de abril de 2010, inclusive.

Artículo 3. Modificado Resolución 141 de 2010. Artículo 2. Los Organismos de Tránsito validarán los documentos exigidos para la expedición de las Licencias de Tránsito y Conducción a través del Sistema RUNT. En aquellas circunstancias que ello no sea posible, se dará aplicación a lo establecido en el Artículo 2° de la Resolución 006206 de diciembre 11 de 2009.

Artículo 4. Los ensambladores, fabricantes e importadores de vehículos, los Centros de Diagnóstico Automotor, las compañías de seguros que expiden el SOAT, los Centros de Reconocimiento de Conductores, y los Centros de Enseñanza Automovilística deben continuar reportando la información correspondiente al Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT– en los términos señalados en las disposiciones legales vigentes.

Circular Ministerio de Transporte: Circular N° 224511 del 27 de junio de 2014.
Ministerio de Transporte.

“En vista de las múltiples fallos de tutela, solicitudes y quejas recibidas por parte de ciudadanos, que se están viendo afectados para efectuar la renovación de su licencia de conducción por no contar con el registro, pese a que los Organismos de Tránsito que las expidieron estaban obligados a hacerla, el Ministerio de Transporte ha establecido el siguiente procedimiento con miras a solucionar esta situación:

El usuario deberá solicitar al organismo de tránsito que expidió la licencia de conducción, le remita al Ministerio de Transporte los siguientes documentos al correo electrónico migraciónlicencias2014@mintransporte.gov.co

1. Oficio en el que el Organismo de Tránsito solicita al Ministerio de Transporte se realice la migración de la licencia de conducción, explicando. El motiva por el cual no fue registrado el documento cuando se expidió en el Registro Nacional de Conductores.
2. Certificación expedida por el director de tránsito, en la cual certifique que la licencia de conducción efectivamente fue expedida por el Organismo. de Tránsito.
3. Archivo plano, con los datos de la licencia en el estándar de migración de licencias de conducción, definido y conocido por los organismos de tránsito para reportar la información al sistema RUNT, firmada digitalmente.

4. Copia de la licencia de conducción y copia de la cédula de ciudadanía de la persona. Una vez verificada la información, el Ministerio de Transporte resolverá si la licencia se incorpora o no al registro.”
3. Registro Nacional de Empresas de Transporte Público y Privado.
4. Registro Nacional de Licencias de Tránsito.
5. Registro Nacional de Infracciones de Tránsito.
6. Registro Nacional de Centros de Enseñanza Automovilística.
7. Registro Nacional de Seguros.

Reglamentación: Resolución 3544 de 2009 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Autorización. Autorizar y delegar a las compañías de seguros que expiden el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT y demás aseguradoras que expidan pólizas de seguros a registrarse en el RUNT, autorizadas por la Superintendencia Financiera de Colombia, para que liquiden, incluyan y cobren el valor de la tasa de sostenibilidad del RUNT en la tarifa a cobrar por su expedición, de conformidad con lo previsto en la Resolución 2395 del 9 de junio de 2009, expedida por el Ministerio de Transporte, y demás que la adicionen, modifiquen o complementen.

8. Registro Nacional de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que prestan servicios al sector público.
9. Registro Nacional de Remolques y Semirremolques.
10. Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.

Parágrafo 1º. El Ministerio de Transporte tendrá un plazo de dos (2) años prorrogables por una sola vez por un término de un (1) año, contados a partir de la fecha de promulgación de este código para poner en funcionamiento el RUNT para lo cual podrá intervenir directamente o por quien reciba la autorización en cualquier organismo de tránsito con el fin de obtener la información correspondiente.

Reglamentación: Resolución 1552 de 2009 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Adoptar las Condiciones Técnicas, Tecnológicas y de Operación del Runt contenidos en el documento anexo, que hacen parte integral de esta resolución, para su debida aplicación por todos aquellos actores que deben inscribirse y/o reportar información al Runt.

Artículo 2. Ordenar a todos los Organismos de Tránsito y Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, su íntegra aplicación y adopción en todos sus sistemas internos de trabajo y atención de los trámites que con ocasión de sus competencias deban atender en relación con el Registro Único Nacional de Tránsito.

Parágrafo 1. Están obligados a adoptar y aplicar íntegramente las Condiciones Técnicas, Tecnológicas y de Operación del Runt todas las personas jurídicas o naturales que deban inscribirse y reportar información en relación con los servicios que presten al tránsito, como es el caso, entre otros, de los Centros de Enseñanza Automovilística, los Centros de Reconocimiento de Conductores, Centros de Diagnóstico Automotor, los importadores, ensambladores, fabricantes de vehículos automotores y carrocerías, y las aseguradoras.

Parágrafo 2. La adopción y aplicación de las Condiciones Técnicas, Tecnológicas y de Operación del Runt deben garantizar la atención del servicio público de registro en los términos allí expresados, según los criterios de calidad, cantidad, oportunidad y seguridad.

Artículo 3. El Ministerio de Transporte, exigirá a cada uno de los responsables de la adopción y aplicación de las Condiciones Técnicas, Tecnológicas y de Operación del Runt la certificación que en tal sentido expida la Concesión Runt S. A. en la que se corrobore la calidad y seguridad de conformidad con su contenido y requerimientos.

Artículo 4. Establecer como fecha máxima de adopción y aplicación de las Condiciones Técnicas, Tecnológicas y de Operación del Runt la de la entrada en ejecución de las pruebas en paralelo del sistema, según la programación que en tal sentido tenga prevista la Concesión Runt S. A.

Parágrafo. Para todos los efectos legales, el Concesionario deberá expedir autorización de operación a aquellos entes que cumplan con la Condiciones Técnicas, Tecnológicas y de Operación del Runt.

Reglamentación: Resolución 4199 de 2010 Ministerio de Transporte

Artículo 1. A partir del día 4 de octubre de 2010, la validación del certificado de aptitud en conducción expedido por los Centros de Enseñanza Automovilística requerida para la expedición, recategorización y refrendación de la licencia de conducción se realizará en línea y en tiempo real a través del sistema RUNT.

Artículo 2. A partir del día 11 de octubre de 2010 la validación del Certificado de Revisión Técnico - Mecánica expedido por los Centros de Diagnóstico Automotor requerida para la expedición de la licencia de tránsito, se realizará en línea y en tiempo real a través del sistema RUNT.

Artículo 3. A partir del día diecinueve (19) de octubre de 2010, la validación del seguro obligatorio contra accidentes de tránsito (SOAT) expedido por las compañías aseguradoras requerida para la expedición de la licencia de tránsito, se realizará en línea y en tiempo real a través del sistema RUNT.

Artículo 4. Modificado Artículo 1 Resolución 4414 de 2010. A partir del día 11 de octubre se exigirá a los usuarios del sistema, para la realización de los trámites y procedimientos, la validación de la huella dactilar.

Parágrafo 2º. En todos los organismos de tránsito y transporte existirá una dependencia del RUNT.

Parágrafo 3°. Los concesionarios, si los hay, deberán reconocer, previa valoración, los recursos invertidos en las bases de datos traídos a valor presente, siempre y cuando les sean útiles para operar la concesión.

Parágrafo 4°. Las concesiones establecidas en el presente artículo se deberán otorgar siempre bajo el sistema de licitación pública, sin importar su cuantía.

Parágrafo 5°. La autoridad competente en cada municipio o Distrito deberá implementar una estrategia de actualización de los registros, para lo cual podrá optar entre otros por el sistema de autodeclaración.

El propietario que no efectúe la declaración será sancionado con multa de 2 salarios mínimos legales mensuales, además de la imposibilidad de adelantar trámites en materia de Tránsito y Transporte ante cualquier organismo de tránsito del país.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-526 de 2003

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-526 de 2003 decidió Declarar exequible el inciso segundo del parágrafo 5° del artículo 8 de la ley 769 de 2002 “por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, por los cargos estudiados.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-526 de 2003

“En efecto, en primer lugar, el RUNT es una declaración de información y no la declaración de un impuesto.

De otro lado, una cosa sería que el legislador proferiera una norma que impidiera a un ciudadano presentar peticiones ante las autoridades y a obtener pronta resolución, hipótesis en la que se estaría ante una posible vulneración del derecho de petición, y otra, muy distinta, es que una disposición como la analizada, establezca el deber legal a los propietarios de vehículos de suministrar informaciones en materia de tránsito y transporte a las autoridades competentes, con el fin de que éstas incorporen en todo el país los datos sobre los automotores, conductores, licencias de tránsito, etc., datos que están relacionados directamente con la eficiente prestación del servicio a cargo de las autoridades ante las cuales se realizan los trámites de tránsito. De allí que con el fin de facilitar el cumplimiento de esta obligación, el legislador hubiere previsto el suministro gratuito del formulario correspondiente y que, en caso de incumplimiento, se establezcan las sanciones a quien no suministre los datos requeridos.

Como prueba de que se está ante distintas hipótesis, basta señalar que no obstante el incumplimiento del deber legal de suministrar información a las autoridades de tránsito, en la persona continúa incólume su derecho de petición, pues, siempre podrá presentar ante los organismos de tránsito del país peticiones respetuosas, que aunque es previsible que la respuesta que se le dé no lo satisfaga, sí se le resolverá su pedido, expresándole precisamente que su solicitud se tramitará cuando presente la información legalmente requerida. La Corte ha señalado en numerosas oportunidades que el núcleo del derecho de petición radica en que el ciudadano, dentro del término legal, espera que la administración le dé una respuesta de fondo a su solicitud. La circunstancia de que la

administración al resolver un derecho de petición lo haga en forma negativa al querer del peticionario, siempre y cuando resuelva la petición, no viola el mencionado derecho.”

(...)

“...una vez presentada la declaración a que hace referencia el inciso segundo del parágrafo 5o del artículo 8 de la Ley 769 de 2002 objeto de la acusación, el propietario del vehículo podrá adelantar los trámites que requiera en materia de tránsito y transporte ante cualquier autoridad de tránsito del país, lo cual indica que no se trata de la imposición de una sanción a perpetuidad sino, tan sólo, de un requisito para poder adelantar las gestiones a que se ha hecho alusión.”

(...)

“La Corte considera que no le asiste razón al actor sobre la presunta violación del principio non bis in idem, pues, de acuerdo con su explicación, se observa que está confundiendo los términos sanción y enjuiciamiento.

En efecto, la disposición acusada establece que si una persona incumple el deber legal de suministrar una información a las autoridades de tránsito, esta conducta le genera una doble sanción : de un lado, una sanción pecuniaria y del otro, la imposibilidad de adelantar trámites de tránsito, ante estas autoridades hasta que pague la multa y cumpla con la declaración requerida. En cambio, la prohibición constitucional, en el artículo 29, se refiere es al doble enjuiciamiento, así : “y a no ser juzgado dos veces por el mismo hecho”.”

Los Organismos de Tránsito diseñarán el formato de autodeclaración con las instrucciones de diligenciamiento pertinentes, que será suministrado al interesado sin costo alguno.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1629 de 2005.

“De la lectura de la norma transcrita se desprende que el Registro Único Nacional de Tránsito allí creado se encuadra dentro de la función administrativa de registro, o actividad de registro, cuya esencia es la de brindar información y dar seguridad a los actos jurídicos realizados por los asociados, para lo cual debe proceder, a inscribir o abrir las matrículas para tales actos, anotar las circunstancias que afecten o modifiquen las inscripciones iniciales, y certificar en favor de los interesados o del mismo Estado, sobre los hechos y actos sometidos a registro.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 224171 del 21 de junio de 2010

“... teniendo en cuenta que ningún organismo de tránsito optó propiamente, en los términos que señala la norma, por el sistema de autodeclaración, no puede ninguno de ellos considerar que se encuentra ahora facultado para imponer la sanción establecida por que no encaja en la situación fáctica considerada como causa para sancionar. El Organismo de Tránsito que sin implementar su propio sistema de autodeclaración imponga al ciudadano sanción por no presentar la autodeclaración implementada por el Ministerio de Transporte está desatendiendo lo preceptuado en la Ley.”

Artículo 9°. Características de la información de los Registros. Toda la información contenida en el RUNT será de carácter público.

Sus características, el montaje, la operación y actualización de la misma serán determinadas por el Ministerio de Transporte y su sostenibilidad deberá estar garantizada únicamente con el cobro de tarifas que serán fijadas por el Ministerio para el Ingreso de datos y la expedición de certificados de información.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-532 de 2003

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-532 de 2003 decidió declarar inexecutable la expresión “que serán fijadas por el Ministerio”, contenida en el inciso 2 del artículo 9 de la Ley 769 de 2002”y declarar executable el resto del aparte del inciso 2 del artículo 9 de la Ley 769 de 2002 acusado y que dice: “y su sostenibilidad deberá estar garantizada únicamente con el cobro de tarifas para el ingreso de datos y la expedición de certificados de información” .”

El Ministerio de Transporte tendrá un plazo máximo de dos (2) años prorrogables por una sola vez por un término de un (1) año contados a partir de la fecha de sanción de esta ley para poner en funcionamiento al público el RUNT.

Legislación Complementaria: Ley 1005 de 2006

Artículo 1. Con el fin de garantizar la sostenibilidad del RUNT de que tratan los artículos 8° y 9° de la Ley 769 de 2002, establézcase el método y el sistema que se regirá por las normas de la presente ley.

Artículo 2. Hecho Generador. Está constituido por la inscripción, el ingreso de datos, expedición de certificados y la prestación de servicios relacionados con los diferentes registros previstos en el artículo 8° de la Ley 769 de 2002 o las normas que la modifiquen, adicionen, sustituyan o reglamenten.

Artículo 3. Sujeto Activo. Es sujeto activo de la tasa creada por la Ley 769 de 2002, la Nación-Ministerio de Transporte.

Artículo 4. Sujetos Pasivos. Son sujetos pasivos de la tasa de que trata la presente ley, quienes estén obligados a inscribirse ante el RUNT, soliciten el ingreso de información, soliciten la expedición de certificados, o quienes soliciten la prestación de algún servicio relacionado con los diferentes registros previstos en el artículo 8° de la Ley 769 de 2002 o las normas que lo modifiquen, adicionen, sustituyan o reglamenten.

Artículo 5. Recaudo. El recaudo estará a cargo del Ministerio de Transporte, o de quien él delegue o autorice de conformidad con la ley.

Artículo 6. Tarifas. Las tarifas aplicables a la inscripción, ingreso de información, expedición de certificados y servicios prestados por el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, serán fijadas anualmente, mediante resolución expedida por el Ministerio de Transporte, de acuerdo con el sistema y método adoptados mediante la presente ley.

Reglamentación: Resolución 2395 de 2009 Ministerio de Transporte

Artículo 2. Transferencia al Ministerio de Transporte. De conformidad con lo preceptuado en la Ley 1005 de 2006, los Organismos de Tránsito del país deberán transferir al Ministerio de Transporte, por concepto de costos inherentes a la facultad que tiene este de asignar códigos y rangos de especies venales, una suma equivalente al 35% de los Derechos de Tránsito que cancele el usuario para la expedición de la Licencia de Conducción, Licencia de Tránsito y Placa Única Nacional de vehículos, motocicletas y similares.

En el evento que se realicen varios trámites en una misma solicitud, el 35% se aplicará a la sumatoria de los Derechos de Tránsito establecidos por el respectivo Organismo de Tránsito.

Artículo 3. Derechos de Tránsito. Para los efectos previstos en este Artículo, entiéndase por Derechos de Tránsito el valor total facturado que cancelan los usuarios, propietarios y conductores de vehículos para obtener el beneficio de su matrícula y trámites asociados ante un Organismo de Tránsito para la obtención de las licencias y placas respectivas, según el caso, exceptuándose el concepto de retención en la fuente de vehículos en el evento que sea incluido en la factura.

Artículo 4. Reporte Anual al RUNT. Anualmente, los Organismos de Tránsito del país deberán reportar en el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT–, las nuevas tarifas, de acuerdo con los protocolos establecidos, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a su expedición por parte de las respectivas Asambleas Departamentales o Concejos Municipales según el caso.

Cualquier modificación que un Organismo de Tránsito del país, efectúe en los valores de las tarifas de Derechos de Tránsito a su cargo, deberá reportarlo al Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT–, de acuerdo con los protocolos establecidos, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes.

(...)

Artículo 6. Cumplimiento y Canal de Recaudo. La presente resolución empezará a regir a partir de la fecha de inicio de operaciones del sistema Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT; las tarifas por los conceptos definidos en la presente resolución serán recaudadas únicamente a través de las entidades Bancarias autorizadas por la Dirección del Tesoro Nacional en desarrollo y aplicación de los convenios vigentes o los que se modifiquen o adicionen por parte del Ministerio de Transporte.

Artículo 7. Modificado Resolución 4765 de 2009. Artículo 1. La Factura SIREV de los valores correspondientes al Ministerio de Transporte, podrá expedirse hasta el 30 de octubre de 2009 y deberá utilizarse en el mismo término. Vencido éste, las facturas expedidas que no hayan sido utilizadas, perderán su vigencia y el Ministerio de Transporte procederá a la devolución del dinero recaudado, previa solicitud del interesado.

Artículo 7. Sistema. A efectos de establecer el sistema para la fijación de las tarifas del Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, por parte del Ministerio de Transporte, estas se calcularán teniendo en cuenta, entre otros criterios:

1. Costo de inversión inicial. Es el valor de adquisición de hardware y software, montaje de equipos y redes, derechos de uso y de explotación de licencias de software, migración y validación de la información, contratación y capacitación de personal, pólizas, gastos financieros, actividades de preinversión y otros costos inherentes.
2. Costos de mantenimiento, entendido como el valor de las actividades periódicas necesarias para prevenir y/o corregir el deterioro de redes, bienes o equipos existentes.
3. El costo de mejoramiento, entendido como el valor necesario para mejorar, ampliar, adecuar o actualizar, el hardware, el software, las redes, los bienes y la infraestructura existente.
4. El costo de rehabilitación, entendido como el valor de las actividades necesarias para reconstruir, recuperar o sustituir las condiciones originales de la infraestructura, equipos, bienes existentes y para atender los imprevistos no contemplados en los anteriores conceptos.
5. El costo de la operación de la infraestructura, entendido como el valor para cubrir los gastos directos e indirectos, diferentes de los anteriores, necesarios para garantizar la adecuada prestación del servicio y una interventoría técnica. Estos gastos para operar el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, incluyen: nómina, operación, conectividad, uso de la infraestructura, reparaciones y otros.
6. El costo para cubrir los programas de investigación y desarrollo de nuevas tecnologías, dirigidas a temas de seguridad en el sector tránsito y transporte.

Artículo 8. Método. Una vez determinados los costos conforme al sistema establecido en el artículo 7o de esta ley, la entidad correspondiente hará la distribución de los mismos entre los sujetos pasivos de los servicios, para lo cual aplicará el siguiente método:

1. Se hará una proyección estadística de la demanda mínima anual para el primer año de funcionamiento del Sistema Único Nacional de Tránsito, RUNT, utilizando la información histórica registrada por el Ministerio de Transporte.
2. Los costos anuales determinados conforme al sistema establecido en el artículo 7º, se distribuirán entre los trámites anuales proyectados estadísticamente, arrojando un valor de ingreso esperado.
3. La tarifa se ajustará calculando la variación de los ingresos totales de registros, frente a los ingresos esperados. El índice de ajuste se calcula como la relación entre la variación en los ingresos totales frente al ingreso esperado de registros, cuyas tarifas son ajustables con el IPC anual, certificado por el DANE.
4. Los usuarios pagarán la tarifa establecida por el registro, validación, autorización, conservación, modificación de la información requerida por el Sistema Único Nacional de Tránsito, RUNT, al efectuar sus trámites, y la expedición de certificados.

Artículo 9. Créase un fondo cuenta adscrito al Ministerio de Transporte, constituido con los recursos provenientes de la tasa a que se refieren los artículos 8º y 9º de la Ley 769 de

2002 para garantizar la sostenibilidad del sistema, la actualización del software, hardware, los bienes y servicios, necesarios para efectuar el registro, validación y autorización del Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT.

Artículo 10. Sujetos Obligados a Inscribirse y a Reportar Información.

A. Es una obligación de inscribir ante el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, la información correspondiente a:

1. Todos los automotores legalmente matriculados. Serán responsables de su inscripción los organismos de tránsito.
2. Todos los conductores de vehículos de servicio particular o público, los conductores de motocicletas. Será responsable de su inscripción, el organismo de tránsito que expidió la licencia.
3. Todas las empresas de transporte público o privado. Serán responsables de su inscripción, los interesados.
4. Todos los titulares de una licencia de tránsito. Será responsable de su inscripción el organismo de tránsito que haya expedido la licencia.
5. Todos los centros de enseñanza automovilística, los centros de reconocimiento, los centros integrales de atención, los centros de diagnóstico automotor. Serán responsables los interesados.
6. Todos los remolques y semirremolques legalmente matriculados. Será responsable de su inscripción, el Ministerio de Transporte o la autoridad en quien este delegue o autorice.
7. Modificado Decreto-Ley 019 de 2012 Artículo 207. Toda la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada. Será responsable de su inscripción el Ministerio de Transporte quien expedirá la respectiva tarjeta de registro.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 335391 del 7 de septiembre de 2010:

“... el hecho de no haber entrado en operación el registro, no es una limitante en la comercialización de esta clase de vehículos. El registro de los mismos solo será exigible una vez éste entre en operación. (...) La maquinaria agrícola y de construcción autopropulsada que a la entrada en operación del RUNT hubiera sido matriculada por los organismos de tránsito, se migrará al respectivo registro, estando obligados a cumplir las obligaciones exigidas para el mismo, entre ellos, el cambio de licencia de tránsito por tarjeta de registro y por ende cambio o sustracción de la placa por la que se determine para tales fines.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 038841 del 11 de febrero de 2012.

Teniendo en cuenta lo anterior, los organismos de tránsito se encuentran facultados para adelantar trámites relacionados con el registro inicial, traspaso y cancelación del registro de maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, por lo tanto los

propietarios de dicha maquinaria podrán acudir al organismo donde se efectuó el registro inicial para solicitar el traspaso y cancelación del registro. Finalmente, se considera viable acudir a una desintegradora registrada ante el Ministerio de Transporte para efectos de la destrucción total del equipo o maquinaria.”

8. Todas las personas naturales o jurídicas que presten algún tipo de servicio al tránsito, que presten apoyo o reciban delegación de los organismos de tránsito o las autoridades de tránsito.

9. Todos los importadores de vehículos, maquinaria agrícola y de construcción autopropulsada y de motocicletas.

10. Todas las ensambladoras de: Vehículos, maquinaria agrícola, motocicletas, remolques y semirremolques que se produzcan en Colombia.

B. Modificado Decreto-Ley 019 de 2012 Artículo 207. Están obligados a reportar la información al Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, en un plazo no mayor de 24 horas, después de ocurrido el hecho:

1. Los Organismos de Tránsito todas las infracciones de tránsito que ocurran en Colombia, conforme a lo previsto en el artículo 93 de la Ley 769 de 2002 y las normas que lo modifiquen.

2. Los Organismos de Tránsito y la Policía de Carreteras los accidentes de tránsito que ocurran en Colombia.

3. Las compañías aseguradoras deben reportar todas las pólizas de seguros obligatorios que se expidan en Colombia.

4. Los Organismos de Tránsito para reportar lo indicado en los numerales 2 y 4 del literal A de este artículo.

Quienes estén obligados a reportar información al RUNT, no pagaran suma alguna.

Parágrafo 1. Los Organismos de tránsito directamente o a través de terceros, no podrán cobrar suma alguna por el ingreso de datos al Registro Único Nacional de Tránsito.

Parágrafo 2. El originador de la información inscrita ante el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, pagará a favor del Ministerio de Transporte la suma que determine la tabla de costos para inscripciones, que produzca anualmente el Ministerio de Transporte.

Reglamentación: Resolución 792 de 2013 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto adoptar el procedimiento y las condiciones técnicas de homologación y recertificación de servicios web, para la activación e interacción de actores con el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), contenidos en el anexo a la presente Resolución el cual hace parte integral de la misma.

Parágrafo. Los actores podrán conectarse con el Sistema RUNT a través del sistema HQ-RUNT, o directamente por Servicios Web, de hacerlo por este último medio, el

procedimiento y condiciones técnicas definidas en el documento anexo, serán de obligatorio cumplimiento.

Artículo 2. Comité técnico. La Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte y la Coordinación del Grupo RUNT, crearán un comité técnico, para actualizar las condiciones técnicas para el proceso de homologación y recertificación de servicios web cuando se amerite, por actualizaciones de los Software conectados a través de dicho mecanismo.

Artículo 3. Homologación y Recertificación. Los diferentes actores del sistema RUNT o los particulares prestadores o proveedores de Servicios Web que estén interesados en interactuar mediante este mecanismo con el sistema RUNT, serán los responsables de adelantar los respectivos procesos de homologación, recertificación y activación definidos en el anexo para poder realizar la interconexión con el sistema.

Artículo 11. Registro Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada. Modificado Decreto-Ley 019 de 2012 Artículo 208.

Incorpórese al Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT-, el Registro Nacional de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada que sea adquirida, importada o ensamblada en el país, a partir de la sanción de la presente ley.

El Registro Nacional de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada se realizará ante el Ministerio de Transporte o quien este delegue, y tendrá como propósito disponer de una base de datos sobre los equipos existentes en el país con fines estadísticos.

La inscripción de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada existente con anterioridad a la vigencia de la presente ley será voluntaria.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará el procedimiento a seguir para que los propietarios y/o poseedores de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, realicen el proceso de inscripción de registro.

Reglamentación. Resolución 12335 de 2012. Ministerio de Transporte

Artículo 12. Sanciones. Quienes estando obligados a inscribirse o a reportar la información necesaria para mantener actualizado el Registro Único de Tránsito, RUNT, de que trata el artículo 8o de la Ley 769 de 2002, no cumplan con esta obligación dentro del término y condiciones establecidas en la ley o el reglamento expedido por el Ministerio de Transporte, serán sancionados con multa de treinta (30) salarios mínimos diarios legales vigentes.

Reglamentación: Resolución 3545 de 2009 Ministerio de Transporte

Artículo 10. Sanciones. En desarrollo y cumplimiento de la ley 1005 de 2006, los sujetos obligados a inscribirse y a reportar información al RUNT que no cumplan a cabalidad con esta obligación serán sancionados, de conformidad con el Artículo 12 de la Ley 1005 de 2006; para tal efecto se reglamenta en los siguientes términos su causación:

Los sujetos obligados a reportar la información al Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, deberán efectuar el reporte en un plazo no mayor a 24 horas, después de ocurrido el hecho; sin embargo, las entidades que estén en condiciones técnicas y tecnológicas para reportar en línea y tiempo real la información lo podrán hacer así.

Para efectos de integrar la información y dar aplicación a la norma se entenderá por reporte el envío de la información en lotes o bloques con los estándares que puntualmente sean acordados e informados por el Concesionario y que por su completitud y consistencia, después del proceso de validación, se cargan exitosamente al sistema RUNT, generando la publicidad del acto en el registro correspondiente o alimentando las bases de datos con información de referencia para validar los servicios de trámite integrados al sistema RUNT.

El proceso de cargue se podrá realizar en bloques, dentro del plazo de las 24 horas a la ocurrencia del hecho, en tres (3) oportunidades diarias; para tal efecto se definirán e informarán por parte del Concesionario las horas y oportunidades en las que los actores podrán reportar y corregir su información.

Esta información se procesará y el sistema RUNT generará un Boletín de aceptación en cuyo caso se cierra el ciclo; de generarse un Boletín de rechazo, el actor deberá proceder a rectificar la información reportada en un plazo máximo de 24 horas después de la expedición de la devolución, con las frecuencias y oportunidades previamente señaladas el actor podrá reportar la información; así mismo la podrá corregir en caso de inconsistencias o rechazos.

Para efectos de la tipificación de la sanción se entenderá que esta sólo procede cuando ocurrido el hecho no se reporta la información correspondiente en el plazo de 24 horas o cuando, generado el boletín de rechazo de cargue, el actor no corrige y reporta dentro de las 24 horas de recibido el boletín de rechazo, la corrección.

Las entidades mencionadas en la presente resolución que no cumplan con la obligación de inscripción y reporte de información en los términos aquí señalados serán sancionadas con multa de treinta (30) salarios mínimos diarios legales vigentes.

Parágrafo 1. Siendo esta una actividad de reporte que integran varios registros, de tipificarse el incumplimiento se aplicará la sanción sobre el proceso de reporte efectuado y no por cada registro inconsistente u omitido.

Parágrafo 2. Para efectos de dar cabal aplicación a esta norma se adopta un régimen de transición correspondiente a dos (2) meses contados a partir del inicio de operaciones del sistema RUNT, es decir, 1° de octubre de 2009, o la fecha que se determine para tal efecto, periodo en el cual se llevará el registro de eventos de incumplimiento sin causación de sanciones.

Adicionado Resolución 6202 de 2009. Artículo 5°. Modificado Resolución 141 de 2010. Artículo 3. A partir de la vigencia de esta resolución, serán sancionados con multa de treinta (30) salarios mínimos, diarios legales vigentes, entre otros, los siguientes actores:

1. Los Centros de Diagnóstico Automotor que no reporten por los medios electrónicos dispuestos por el RUNT, en línea y en tiempo real, el resultado de la revisión técnico mecánica y de gases con las características señaladas y en la oportunidad exigida.
2. Los Centros de Enseñanza Automovilística que no reporten los cursos de capacitación efectuados a los alumnos por los medios electrónicos dispuestos por el RUNT en línea y en tiempo real con las características señaladas y en la oportunidad exigida.
3. Los Centros de Reconocimiento de Conductores que no reporten por los medios electrónicos dispuestos por el RUNT, en línea y en tiempo real, el resultado del examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz con las características señaladas y en la oportunidad exigida.
4. Los ensambladores, fabricantes e importadores de vehículos que no reporten por los medios electrónicos dispuestos por el RUNT, en línea y en tiempo real, las características de los automotores.

De persistir el incumplimiento la Superintendencia de Puertos y Transporte podrá suspender la habilitación, permiso o registro por el término de tres (3) meses, contados a partir del acto administrativo que impone la sanción o cancelar la habilitación.

Adicionado Resolución 6202 de 2009. Artículo 6°. Modificado Resolución 141 de 2010. Artículo 4. De conformidad con lo preceptuado en el Parágrafo 2° del Artículo 158 del Código Nacional de Tránsito, cuando tenga conocimiento que alguno de los actores del sistema RUNT no están transmitiendo la información en los términos señalados, abrirá la investigación administrativa correspondiente, la cual se someterá a las siguientes reglas:

1. Apertura de la investigación mediante acto administrativo motivado no susceptible de recurso alguno que señalará los hechos y las normas presuntamente violadas.
2. Rendición de descargos por escrito dentro de los diez (10) días siguientes.
3. Práctica de las pruebas pertinentes dentro de un plazo no superior a quince (15) días.
4. Toma de la decisión dentro de los seis (6) meses siguientes a la apertura de la investigación.

Adicionado Resolución 141 de 2010. Artículo 5°. Para los efectos previstos en los Artículos 1°, 2° y 3° de la presente resolución, la Concesionaria del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT deberá reportar a la Superintendencia de Puertos y Transporte dentro de las siguientes 24 horas de conocidos los hechos.

Adicionado Resolución 6202 de 2009. Artículo 7°. Organismos de Tránsito. Los Organismos de Tránsito que hagan caso omiso de las instrucciones impartidas por el Ministerio de Transporte omitan, retarden o denieguen en forma injustificada el cargue de información histórica en el RUNT o se abstengan de registrar y validar en el sistema dispuesto por el RUNT los trámites solicitados por los ciudadanos, serán sancionados por la Superintendencia de Puertos y Transporte en los términos señalados en las disposiciones legales vigentes.

El Ministerio de Transporte pondrá en conocimiento de las Personerías y la Procuraduría General de la Nación la conducta emisiva del respectivo Organismo de Tránsito con el fin de establecer la responsabilidad disciplinaria correspondiente.

Artículo 13. Autoridad Competente. Es competente para imponer la sanción establecida en el artículo anterior, la Superintendencia de Puertos y Transporte o quien en el futuro ejerza las funciones de inspección, control y vigilancia del sector Tránsito y Transporte.

Artículo 14. Procedimiento. El procedimiento para regular las actuaciones a que se refiere este capítulo, se someterá a las reglas previstas en el artículo 158 de la Ley 769 de 2002.

Reglamentación: Resolución 4771 de 2009 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Adoptar los Certificados de Información generados por el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT correspondientes al Registro Nacional de Automotores, de Conductores, de Licencias de Tránsito, de Centros de Enseñanza Automovilística, de Remolques y Semirremolques, de Personas Naturales o Jurídicas, Públicas o Privadas que prestan servicios al sector público y de Maquinaria Agrícola y de Construcción Autopropulsada, contenidos en el documento anexo, que son parte integral de esta resolución.

Artículo 2. Personalización del Contenido. La personalización del contenido de los diferentes Certificados de Información será suministrado por el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT como fuente única de información contenida a través del software que para tal fin desarrolló este sistema.

Artículo 3. Numeración Certificados de Información. La numeración será asignada automáticamente a los Certificados de Información por el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT. (Ver anexos)

Artículo 4. Materiales y Diseño. Los Certificados de Información serán expedidos en papel bond de 75 gramos, color blanco, impreso en letra Arial, tinta de color negro y el diseño según el suministrado por el Ministerio de Transporte.

Artículo 5. El Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT expedirá sin costo alguno, las comunicaciones necesarias para dar continuidad al trámite solicitado por el usuario, entre otras (Ver formatos anexos)

El Ministerio suministrará el formato y contenido de los mismos los cuales son parte integral del presente acto administrativo.

Artículo 6. Lo relacionado con la personalización, numeración, materiales y diseño del formato de la comunicación al usuario, será conforme lo establece la presente resolución.

Artículo 7. Los Certificados de Información y los Formatos de Comunicación al Usuario, se adoptarán una vez entre en operación el Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT.

Reglamentación: Resolución 3545 de 2009 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene como objeto reglamentar el registro de todas las personas naturales y jurídicas de derecho público o privado que proveen información de referencia a los registros que son objeto del RUNT y fijar las condiciones técnicas, tecnológicas y operativas para su correcta interacción con el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT.

Artículo 2. Obligatoriedad de Registro. Los Organismos de Tránsito, las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte y las personas naturales o jurídicas que prestan servicios al sector de tránsito y transporte, que se relacionan a continuación, deberán estar previamente registrados en el RUNT, para poder operar e interactuar con el mismo.

Importadores de vehículos y carrocerías
Ensambladoras de vehículos
Fabricantes de carrocerías
Empresas desintegradoras de vehículos
Centros de Diagnóstico Automotor
Entidades de Juzgamiento de Preservación de Vehículos Antiguos y Clásicos
Organismos Certificadores de Personas Naturales y Jurídicas
Centros de Enseñanza Automovilística
Centros de Reconocimiento de Conductores
Centros Integrales de Atención
Compañías aseguradoras
Organismos de acreditación de personas naturales y jurídicas
Talleres de conversión de motores
Personas naturales y jurídicas que presten apoyo a los organismos o a las autoridades de tránsito
Personas naturales y jurídicas que reciban delegación de los organismos o autoridades de tránsito

Artículo 3. Proceso de Registro. El registro en el sistema RUNT de los datos básicos de Organismos de Tránsito, Direcciones Territoriales y de las personas naturales y jurídicas que prestan servicios al sector y requieren habilitación o autorización del Ministerio de Transporte estará a cargo de la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio. Dicho registro se realizará mediante el proceso de migración de información histórica o directamente en el Portal de Trámites del RUNT, una vez el sistema entre en operación.

Los datos a registrar con relación a Organismos de Tránsito (OT), incluidas sus sedes operativas para quienes las tienen, son:

- Nombre
- Tipo de Organismo de Tránsito (Departamental o Municipal)
- Fecha de creación
- Dirección de la sede principal
- Municipio donde se encuentra la sede principal
- Nombre y documento de identidad del Director o Secretario de Tránsito.

En el caso de las Direcciones Territoriales (DT), registrará:

- Nombre
- Departamentos que cubre
- Fecha de creación
- Dirección sede principal
- Municipio sede principal
- Nombre y documento de identidad del Director

En el caso de las personas naturales y jurídicas que prestan servicios al sector y son habilitadas, registradas y/o autorizadas por el Ministerio de Transporte, registrará como información, básica:

- Nombre
- Tipo de Otro Acto
- Fecha de habilitación o aprobación Dirección de la sede principal
- Municipio de la sede principal
- Nombre y cédula de ciudadanía del Representante Legal

Adicionalmente dependiendo del tipo de actor, se registrará información relacionada específicamente con la actividad que el tipo de actor desempeña.

Una vez registrado el Organismo de Tránsito, sus sedes operativas, la Dirección Territorial o las personas naturales y jurídicas que prestan servicios al sector en el sistema RUNT, será responsabilidad del Secretario, Director o Representante Legal respectivo el reportar al Ministerio cualquier dato que requiera de actualización para que este lo ingrese al RUNT.

La Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio deberá reportar al RUNT la suspensión o cancelación de habilitación de un Organismo de Tránsito o persona natural o jurídica que presta servicios al sector y la supresión de una Dirección Territorial. En ambos casos se debe incorporar el número del acto administrativo correspondiente.

Parágrafo 1. Los datos a reportar al RUNT por cada actor dependerán de su naturaleza y serán los determinados conjuntamente entre el Ministerio y el Concesionario, e informados por escrito a los diferentes actores.

Parágrafo 2. En los municipios en donde no existan Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC), el Organismo de Tránsito deberá registrar en el RUNT los médicos habilitados para la expedición del certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, previa verificación, por parte del mismo, del cumplimiento de los requisitos exigidos para la prestación de este servicio.

De igual forma, los Organismos de Tránsito registrarán en el RUNT las entidades desintegradoras de vehículos de servicio público de transporte y de transporte masivo de pasajeros de su radio de acción (metropolitano, distrital y municipal) autorizadas para tales efectos. Para su registro, el Organismo de Tránsito debe asegurar el cumplimiento de los requisitos dispuestos en la normatividad vigente.

Artículo 4. Hasta tanto el RUNT entre en operación, la inscripción de que trata el Artículo anterior, deberá realizarse a través de la funcionalidad dispuesta para tal fin en la página

www.runt.com.co; una vez en operación el sistema, la inscripción se realizará en cualquier organismo de tránsito del país.

Artículo 5. Inscripción de Ciudadanos. Todos los ciudadanos nacionales o extranjeros que sean conductores, propietarios de vehículos o que pretendan realizar un trámite relacionado con tránsito o transporte, deberán ser inscritos, sin costo alguno, en el RUNT, para lo cual deberán cumplir los siguientes requisitos:

- Presentar documento de identidad
- Registrar la huella dactilar en el dispositivo de captura digital o lector biométrico de huella
- Registrar la firma en el digitalizador de firmas o escáner y
- Confirmar sus datos básicos.

Cuando este proceso ya haya sido realizado la primera vez, dicha información reposará en la base de datos del sistema RUNT y para cualquier trámite posterior su identidad será validada frente a este sistema, incluyendo la firma para cotejarla en caso de otorgamiento de un poder.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 507421 del 10 de diciembre de 2009

Requisitos que deben cumplir los poderes para realizar trámites ante el RUNT. "... es necesario la autenticación del poder que se va a conferir para realizar los trámites pertinentes al Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, pues los poderes generales y los especiales solo podrán conferirse por escritura pública, de acuerdo con el Artículo 65 del Código de procedimiento Civil, así mismo debe estar inscrito el interesado que reside en Colombia con su huella ante el RUNT, y el propietario del vehículo que va a otorgar dicho poder, pues sin la inscripción del propietario en dicho sistema no se permite la realización de trámites por terceros.

En relación al segundo interrogante y de acuerdo con la normatividad existente los ciudadanos residentes en el exterior podrán otorgar poder para la realización de trámites en el RUNT, siempre y cuando cumplan con las formalidades del apostillaje ante la oficina en el exterior y con este poder se les permite adelantar los trámites respectivos ante el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT."

Parágrafo. La obligatoriedad de realizar la inscripción de ciudadanos recae en los Organismos de Tránsito del país; optativamente podrá realizarse este proceso en los Centros de Reconocimiento de Conductores, Centro de Enseñanza Automovilística y los Concesionarios de vehículos y otras entidades definidas por el Ministerio de Transporte, siempre y cuando cumplan con las condiciones establecidas en el documento anexo a la Resolución 1552 de abril 23 de 2009.

Artículo 6. Obligación de Migración de Información Histórica. Las entidades privadas relacionadas en el Artículo segundo de la presente Resolución, así como, la Federación Colombiana de Municipios y la Superintendencia de Puertos y Transporte deberán migrar al RUNT la información histórica generada hasta el 31 de julio de 2009 por el ejercicio de

su objeto social, de acuerdo con el cuadro siguiente, atendiendo los estándares y estructuras de datos suministrados por el Concesionario - RUNT.

La Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte en coordinación con el Concesionario RUNT, establecerá el procedimiento para la migración de la información de cada una de las entidades.

Parágrafo 1. Las entidades antes mencionadas deberán enviar al RUNT información actualizada generada entre el 1 de agosto y el 30 de septiembre de 2009, en dos entregas así: 31 de agosto de 2009 y 30 de septiembre de 2009 o hasta que la respectiva entidad entre en operación paralela con el RUNT.

Parágrafo 2. La Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte y las autoridades de transporte municipal, distrital y metropolitano, deberán reportar al RUNT, la siguiente información:

Dirección de Transporte y Tránsito: Información de Remolques y semirremolques registrados en el país, Terminales de Transporte habilitadas y/o homologadas y Empresas de Servicio Público de Transporte de Carga, pasajeros por carretera, especial y mixto por carretera habilitadas, con las correspondientes capacidades transportadoras autorizadas y vehículos por empresa, modalidad, accidentes de tránsito, empresas de transporte internacional.

Superintendencia de Puertos y Transporte: Información de Infracciones de Transporte y sanciones a los sujetos objeto de su vigilancia en relación con labores de tránsito terrestre.

Autoridades de transporte municipal, distrital y metropolitano: Información de empresas de servicio público de transporte individual, colectivo municipal, y mixto municipal, con las correspondientes capacidades transportadoras autorizadas y vehículos por empresa por modalidad.

La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional: El reporte de las infracciones de Tránsito y Transporte.

Aseguradoras otras pólizas: Responsabilidad civil, andina, combustibles líquidos, transporte de gases y mercancías peligrosas.

La información de estas entidades deberá ser remitida al Concesionario RUNT a más tardar el 15 de febrero de 2010, atendiendo los estándares y estructuras de datos suministrados por el Concesionario RUNT, previamente acordados con el Ministerio.

Artículo 7. Paralelo del Sistema RUNT y Vinculación Obligatoria de los Diferentes Actores. Con el objeto de garantizar el adecuado inicio de operaciones del sistema RUNT, las personas naturales y jurídicas que se relacionan a continuación deberán participar obligatoriamente en las pruebas en paralelo del sistema RUNT que se realizarán previamente al inicio de operaciones del Registro Único Nacional de Tránsito; en consecuencia, estas entidades deberán contar con la información de referencia, los desarrollos necesarios para su conectividad y el hardware requerido para interactuar con el sistema RUNT a más tardar el primero (1º) de septiembre de 2009. Los actores vinculados inicialmente son:

Organismos de Tránsito
Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte
Importadores de vehículos y carrocerías
Ensambladoras de vehículos
Fabricantes de carrocerías
Empresas desintegradoras de vehículos
Centros de Diagnóstico Automotor
Entidades de Juzgamiento de Preservación de Vehículos Antiguos y Clásicos
Organismos Certificadores de Personas Naturales y Jurídicas
Centros de Enseñanza Automovilística
Centros de Reconocimiento de Conductores
Centros Integrales de Atención
Compañías aseguradoras
Organismos de acreditación de personas naturales y jurídicas
Personas naturales y jurídicas que presten apoyo a los organismos o a las autoridades de tránsito
Personas naturales y jurídicas que reciban delegación de los organismos o autoridades de tránsito
Talleres de conversión de motores.

Artículo 8. Obligación de Reportar Información al RUNT en Operación. Una vez entre en operación el RUNT, las entidades de que trata la presente Resolución están obligadas a reportar la información que de acuerdo a la estructura de datos y estándares determinen conjuntamente el Ministerio de Transporte y el Concesionario RUNT.

Parágrafo 1. Las compañías aseguradoras tendrán un año a partir de la vigencia de la presente Resolución para que el reporte de la información sea en línea y tiempo real.

Parágrafo 2. Una vez en operación el RUNT, en caso de que un registro no aparezca en el sistema RUNT o presente inconsistencias, el trámite solicitado que requiera de dicha información no podrá atenderse hasta cuando el originador de la información haya realizado la corrección o el cargue respectivo.

Artículo 9. Certificación Digital. Todas las personas o entidades que generan y registran información en el RUNT deben contar con el certificado digital de que trata la Resolución 1339 de 2008, en Referencia con la Ley 527 de 1999.

Para el reporte de información, una vez entre en operación el RUNT, se deberá cumplir con las condiciones técnicas, tecnológicas y de operación establecidas en el documento anexo a la Resolución 1552 de abril 23 de 2009.

Artículo 10. Sistema Integrado de Información Sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito. Con el propósito de contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios, se autoriza a la Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado a nivel nacional, un sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT), por lo cual percibirá el 10% por la administración del sistema cuando se cancele el valor adeudado. En ningún caso podrá ser inferior a medio salario mínimo diario legal vigente.

Parágrafo. En todas las dependencias de los organismos de tránsito y transportes de las entidades territoriales existirá una sede del SIMIT o en aquellas donde la Federación lo considere necesario, con el fin de obtener la información para el consolidado nacional y para garantizar que no se efectúe ningún trámite de los que son competencia de los organismos de tránsito en donde se encuentre involucrado el infractor en cualquier calidad, si éste no se encuentra a paz y salvo.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-385 De 2003, C-477 de 2003 y C-714 de 2003.

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-385 de 2003 decidió Declarar exequibles los artículos 10 y 11 de la Ley 769 de 2002, salvo las expresiones “todas” y “o en aquellas donde la Federación lo considere necesario” contenidas en el parágrafo del citado artículo 10 de la ley mencionada, que se declararon inexequibles.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-385 de 2003

“ Como se sabe, en virtud del Acto Legislativo No. 1 de 1968 (artículo 11) se asignó al Congreso de la República como una de sus atribuciones la de “unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República”, con lo cual se puso fin a la situación preexistente a esa reforma constitucional, esto es, al establecimiento de normas de tránsito por cada una de las entidades territoriales.

Bajo la vigencia de la Constitución de 1991, el artículo 150, numeral 25 de la Carta, con texto igual al de la reforma constitucional de 1968, asignó igualmente al Congreso la función de unificación de las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio nacional.

Siendo ello así, en la Ley 769 de 2002 se fijan las reglas de comportamiento de tránsito tanto para la circulación de vehículos como para la de los peatones, se definen las faltas por infracción a aquellas y se establecen las sanciones correspondientes entre las cuales figuran multas de cuantías diferentes.

Conforme al Código Nacional de Tránsito Terrestre, expedido mediante Ley 769 de 2002, la Nación para fortalecer los ingresos de los municipios les asigna los dineros provenientes de multas por la comisión de faltas de tránsito en los territorios respectivos y, en el artículo 10 de ese Código se establece que habrá un “sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (Simit)”, con lo cual no sólo puede registrarse el nombre y la identidad de quienes incurran en faltas a las normas reguladoras del tránsito, sino, también, el monto de las multas y demás sanciones que se les impongan, lo que permite, sin duda un mayor control por parte de las autoridades y facilita el cobro de las sumas debidas por ese concepto en cualquier parte del territorio colombiano.

La creación de ese sistema de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito y el funcionamiento continuo y eficiente del mismo, trae como consecuencia necesaria una mayor posibilidad de recaudo de las sumas de dinero causadas por ese concepto a favor de las entidades territoriales municipales, es decir, que es ese un mecanismo ideado por el legislador para contribuir de esa manera a mejorar los ingresos municipales.

Como es obvio, el funcionamiento del sistema integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito a que se ha hecho alusión, requiere de una actividad de carácter administrativo y de una infraestructura para el efecto, que garanticen que el mecanismo ideado por el legislador tenga un adecuado y permanente funcionamiento, susceptible de perfeccionamiento con el tiempo, para que se fortalezca, cada vez más el ingreso de los municipios por ese concepto.

Así las cosas, el legislador conforme a lo dispuesto por el artículo 210 de la Constitución autorizó a la “Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado a nivel nacional” el sistema integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones a las normas de tránsito, lo que no resulta contrario a la Carta Política pues el inciso segundo del citado artículo 210 de la misma permite a los particulares el cumplimiento de “funciones administrativas en las condiciones que señale la ley”, es decir, que es ella una forma de descentralización por colaboración de los particulares con el Estado.”

(...)

“Ello significa, entonces que la Federación Colombiana de Municipios, persona jurídica sin ánimo de lucro, creada por esos entes territoriales, si bien se rige por normas del derecho privado para otros aspectos, en cuanto hace al ejercicio de la función pública que le autoriza el artículo 10 de la Ley 769 de 2002 para la implementación y mantenimiento actualizado a nivel nacional del sistema integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito, se encuentra sometida a las normas propias del derecho público, como quiera que en la citada Sentencia C-671 de 1999, se advirtió expresamente que en tales casos, se repite, “el ejercicio de las prerrogativas y potestades públicas, los regímenes de los actos unilaterales, de la contratación, los controles y la responsabilidad serán los propios de las entidades estatales según lo dispuesto en las leyes especiales sobre dichas materias”.

No encuentra así la Corte que resulte contrario a la Constitución que el legislador autorice a la Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado a nivel nacional el sistema integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito, así como tampoco resulta contrario a la Carta Política que para ese propósito específico se asigne a la entidad mencionada el 10% proveniente de dichos recursos para “la administración del sistema cuando se cancele el valor adeudado”, sin que pueda ser inferior “a medio salario mínimo diario legal vigente”, pues, como salta a la vista, el cumplimiento de la función a que se ha hecho referencia necesita que al ente autorizado para ejercerla se le dote de recursos con esa finalidad.

Se observa por la Corte que en el párrafo del artículo 10 de la Ley 769 de 2002 se dispone que “en todas las dependencias de los organismos de tránsito y transportes de las entidades territoriales existirá una sede del Simit o en aquellas donde la Federación lo considere necesario, con el fin de obtener la información para el consolidado nacional y para garantizar que no se efectúe ningún trámite de los que son competencia de los organismos de tránsito en donde se encuentre involucrado el infractor en cualquier calidad, si este no se encuentra a paz y salvo”.

Analizado el contenido del párrafo que se acaba de transcribir, es claro que se autoriza a la Federación Colombiana de Municipios para imponer, en aquellas dependencias de los organismos de tránsito y transporte de las entidades territoriales donde ella lo considere necesario “una sede del Simit”, lo que afecta de manera ostensible la autonomía territorial garantizada por la Constitución Política en su artículo 287 a las entidades territoriales, la cual también se cercena por la disposición acusada en cuanto en ella se ordena que en “todas” las dependencias de los organismos de tránsito y transporte de las entidades territoriales existirá una sede del sistema integrado de información sobre multas y sanciones de tránsito. Es decir, la ley invade la esfera propia de la estructura de la administración municipal para imponer la existencia de una oficina determinada, o autoriza a la Federación Colombiana de Municipios para exigir la existencia de una sede para ese efecto, lo que resulta contrario a la autonomía administrativa que a los municipios les garantiza la Constitución Política. Por ello, habrá de declararse la inexecutable parcial del párrafo del artículo 10 de la Ley 769 de 2002 en las expresiones mencionadas.”

(...)

“Por otra parte, encuentra la Corte que la creación del Sistema Integrado de formación sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito, así como la autorización a la Federación Colombiana de Municipios para implementarlo y para mantener actualizada la información correspondiente al nivel nacional, en nada afecta el derecho a la igualdad garantizado por el artículo 13 de la Constitución Política. Ello es así, por cuanto las entidades territoriales del orden municipal se encuentran sometidas a la Constitución y a la ley, la cual dispuso la implementación y mantenimiento actualizado a nivel nacional de un Sistema Integrado de Información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito, aplicable en todos los municipios de Colombia independientemente de su categoría, incluyendo desde luego a los que tienen la calidad de Distritos conforme a la Carta Política.

No encuentra tampoco la Corte que las normas acusadas quebranten el derecho de asociación, pues a ninguno de los entes territoriales locales se le compele por la ley a formar parte de la Federación Colombiana de Municipios, ni se le impide a los que actualmente la integran retirarse de ella. Simplemente el legislador le asignó una función pública a la persona jurídica creada desde antes de la expedición de la ley, de manera voluntaria por las personas de derecho público que decidieron conformarla, y, en desarrollo de esa función descentralizada por colaboración, la Federación aludida habrá de contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios, aún de aquellos que no sean miembros de ella pues el mandato legal no hizo ninguna excepción al respecto; y porque, adicionalmente, ha de ser así para que se pueda mantener actualizado a nivel nacional el Sistema Integrado de Información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito a que las normas en cuestión se refieren.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 274101 del 9 de julio de 2009:

“No existe norma que exonere de la presentación del paz y salvo ante las autoridades de tránsito para llevar a cabo cualquier trámite ante estas dependencias, pero para el caso que nos ocupa solo debe hacerse exigible el paz y salvo de quien va a efectuar el trámite de traspaso del vehículo”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 72558 del 30 de noviembre de 2007.

“Las multas y sanciones por infracciones a las normas de tránsito, de que trata el artículo 10 de la Ley 769 de 2002, son exigibles cuando éstas queden en firme. Por lo tanto, la obligación del Organismo de Tránsito de reportar la información al SIMIT, para consolidarla a nivel nacional y para garantizar que no se efectúe ningún trámite de tránsito donde se encuentre involucrado el infractor debe entenderse que es a partir de la ejecutoria de la providencia que impone una sanción, pues el comparendo no equivale a sanción, sino que es una orden formal de notificación”.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° 16837 del 13 de abril de 2004 y 37278 del 24 de agosto de 2005

“En este orden de ideas, el reporte que debe efectuar el organismo de tránsito al SIMIT, es sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito que se encuentren en firme o debidamente ejecutoriadas, ya que si el contraventor no comparece sin justa causa dentro del término de los 10 días establecidos en los artículos 135 y 136 de la Ley 769 de 2002, es para vincularlo al proceso y para continuarlo y fallarlo en audiencia pública, lo cual significa que se debe proferir una providencia, notificándola por estrados y dejar vencer el término de ejecutoria para efectuar el reporte previsto en el artículo 10 de CNTT, no cuenta para nada el reporte citado, por cuanto lo importante es que la sanción se encuentre en firme.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 34541 del 13 de julio de 2004:

“1.- Las entidades territoriales y por lo tanto los Organismos de Tránsito y Transporte son autónomos para admitir o no en sus respectivas dependencias la existencia de una oficina de la Federación Colombiana de Municipios para el cumplimiento de las funciones operativas del sistema de carácter administrativo, de creación legal, de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito. 2.- La habilitación que hizo la mencionada Ley 769 de 2002, a la Federación Colombiana de Municipios de asignarle a esta entidad la función administrativa de un sistema integrado de información sobre multas y sanciones para las infracciones de tránsito, no implica en manera alguna obligación legal por parte de los entes territoriales y de los Organismos de Tránsito correspondientes de; a.) Asociarse o no a una determinada Asociación de Municipios; o a la Federación Colombiana de Municipios, para efectos de cumplir la finalidad de lo dispuesto en la mencionada Ley.; esto es, la de contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios, aún de aquellos que no sean miembros de la Federación Colombiana de Municipios, pues el mandato legal no hizo ninguna diferenciación al respecto. 3.- Consecuente con lo anteriores por lo que esta Asesoría Jurídica ha sostenido desde siempre que solo a partir de la celebración de los respectivos convenios que voluntariamente suscriban los entes territoriales y los organismos de Tránsito con la Federación Colombiana de Municipios es que se adquiere el carácter vinculante entre las partes de que hablan los artículos 10 y 11 de la Ley 769 de 2002; convenio este que puede incluir o no, además, la aceptación por parte del Organismo de Tránsito la existencia de una oficina de la mencionada federación dentro de las dependencias de

aquel para el cumplimiento de la finalidad propuesta por el legislador en los artículos 10 y 11 de la pluricitada Ley 769 de 2002”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 55241 del 10 febrero de 2011

“Por consiguiente, para adelantar cualquier trámite ante los organismos de tránsito como por ejemplo, renovación de la licencia de conducción, traspaso de la propiedad de un vehículo, el interesado debe estar a paz y salvo por concepto de pago de multas, toda vez que los artículos 10 y 23, examinados por la Corte Constitucional se encuentran vigentes y son categóricos en hacer esta exigencia.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 008501 del 15 de enero de 2014.

El reporte que debe efectuar el organismo de tránsito al SIMIT, es sobre las multas y las sanciones por infracciones al tránsito que se encuentren en firme o debidamente ejecutoriadas.

Artículo 11. Características de la Información de los Registros. Toda la información contenida en el sistema integrado de información SIMIT, será de carácter público.

Las características, el montaje la operación y actualización de la información del sistema, serán determinadas por la Federación Colombiana de Municipios, la cual dispondrá de un plazo máximo de dos (2) años prorrogables por una sola vez, por un término de un (1) año, contados a partir de la fecha de sanción de la presente ley para poner en funcionamiento el sistema integrado de información SIMIT.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-385 de 2003

“El artículo 11 de la Ley 769 de 2002, por su parte, establece cuáles serán las características de la información contenida en el sistema integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito, registro este que por disposición legal será “de carácter público”; y agrega que las características, montaje operación y actualización de la información del sistema se determinarán por la Federación Colombiana de Municipios, para lo cual se le otorga un “plazo máximo de dos (2) años prorrogables por una sola vez, por el término de un (1) año, contados a partir de la fecha de la sanción” de la citada ley, información que deberá ser entregada “al Ministerio de Transporte para que sea incorporada al Registro Único Nacional de Tránsito .RUNT”. (...) encuentra la Corte que la norma mencionada en nada quebranta la autonomía que a los municipios como entes territoriales les confiere el artículo 287 de la Carta Política, así como tampoco ella resulta infringida porque la Federación Colombiana de Municipios deba entregar la información recaudada sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito al Ministerio de Transporte para que ella se incorpore a un Registro Único Nacional de Tránsito, para centralizar allí la información correspondiente.”

Una vez implementado el sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT), la Federación Colombiana de Municipios entregará la información al Ministerio de Transporte para que sea incorporada al Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT..

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-85 De 2003, C-477 de 2003 y C-714 de 2003. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-385 de 2003 decidió declarar exequibles los artículos 10 y 11 de la Ley 769 de 2002.

Reglamentación: Resolución 584 de 2010 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Los Organismos de Tránsito informarán al Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, las multas y sanciones de tránsito impuestas en su jurisdicción, discriminando cuáles han sido pagadas, cuáles se encuentran en proceso administrativo, cuáles en proceso de cobro coactivo y cuáles se encuentran debidamente ejecutoriadas.

La Federación Colombiana de Municipios reportará al RUNT la información establecida en el inciso anterior, conforme a los Artículos 10 y 11 de la [Ley 769 de 2002](#) a partir de la implementación en el organismo de tránsito del Sistema integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito-SIMIT, y desde esta fecha se causa el pago del 10% por la administración de este sistema.

Artículo 4. Para efectos de liquidar el 10% a la Federación Colombiana de Municipios por la administración del SIMIT, se deducirá dicho porcentaje del monto efectivamente pagado por el contraventor, una vez efectuados los descuentos de Ley, tales como el 25% para los Centros Integrales de Atención, el 50% para la Policía Nacional adscrita a la Policía de Carreteras y otros valores que se encuentren previstos en el Código Nacional de Tránsito, según el caso, sin que en ningún evento el valor reconocido pueda ser inferior a medio salario mínimo diario legal vigente.

Artículo 5. Las condiciones técnicas, tecnológicas y de operación del Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), deben acogerse a lo ordenado en la Resolución 001552 del 23 de abril de 2009, proferida por el Ministerio de Transporte y demás normas que la modifiquen, adicionen o complementen.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-477 de 2003.

“...la Federación Colombiana de Municipios, persona jurídica sin ánimo de lucro, creada por esos entes territoriales, si bien se rige por normas del derecho privado para otros aspectos, en cuanto hace al ejercicio de la función pública que le autoriza el Artículo 10 de la Ley 769 de 2002 para la implementación y mantenimiento actualizado a nivel nacional del sistema integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito, se encuentra sometida a las normas propias del derecho público, como quiera que en la citada Sentencia C-671 de 1999, se advirtió expresamente que en tales casos, se repite, “el ejercicio de las prerrogativas y potestades públicas, los regímenes de los actos unilaterales, de la contratación, los controles y la responsabilidad serán los propios de las entidades estatales según lo dispuesto en las leyes especiales sobre dichas materias”.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1589 del 5 de agosto de 2004.

1º) El porcentaje de participación que en cuantía de 10% de las multas y sanciones por infracciones de tránsito establece la ley 769 de 2002 a favor de la Federación se causa

desde la vigencia de la Ley, fecha a partir de la cual se generó la obligación de la Federación de implementar el SIMIT.

2º) El SIMIT es un sistema de registro que incluye cualquier tipo de sanción pecuniaria que se le imponga a un infractor; por lo tanto, en principio, no sería jurídicamente viable que el intérprete al aplicar la norma distinga entre las multas, pues todas se deben reportar, ya que independientemente de la causa o del tipo de norma que se infringió, el sistema es un mecanismo de apoyo para hacer efectivas las sanciones pecuniarias impuestas a favor del Estado.²⁴

3º) Dadas las características del sistema, su finalidad y lo previsto en el Artículo 10 de la ley 769 de 2002, el porcentaje que se destinará a la implementación y mantenimiento del sistema debe calcularse sobre todos los recursos recaudados por concepto de multas de tránsito en general, independientemente de si se imponen sobre las vías nacionales o las que se impongan en una jurisdicción específica por los organismos de tránsito respectivos.

4º) Con fundamento en la distribución de los recursos que el legislador efectuó, las entidades territoriales no tienen derecho a reclamar excedente alguno que se pueda derivar de la gestión encomendada por la ley a la Federación.

5º) Si como producto de la rendición de cuentas que tenga que efectuar la Federación, se derivan excedentes, considera la Sala que estos pertenecen al Tesoro Nacional, ya que se trata de un ingreso corriente que no pierde su naturaleza por el hecho de estar destinado a una finalidad específica, por lo cual tampoco podrán ser distribuidos por la Federación de conformidad con sus estatutos.

²⁴Nota: En la revisión de los antecedentes relativos al proceso legislativo surtido por los proyectos de ley relacionados con el Código Nacional de Tránsito números 001 de 2000, 010 de 2000, 083 de 2000, 100 de 2000, Cámara, acumulados; números 90 de 2000, 140 de 2001, Senado, acumulados; la Sala encuentra que, si bien es cierto los proyectos contemplaron la conformación de un registro único nacional de tránsito, compuesto a su vez por varios registros, entre ellos el de infracciones de tránsito, también lo es, que el Sistema de Multas e Infracciones de Tránsito –SIMIT- se incluyó como producto de los debates que se surtieron ante el Senado de la República, en los cuales se destaca que la finalidad de este sistema es dotar a las autoridades de las herramientas que les permitan alcanzar una mayor eficiencia en el recaudo de las sanciones pecuniarias que se impongan a los infractores.

En efecto, el senador Juan Fernando Cristo, presentó a consideración de esa corporación el Artículo relativo al Sistema Integrado sobre multas e infracciones de tránsito, cuyo texto originalmente fue el siguiente:

“Sistema integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito. Con el propósito de contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios, se autoriza a la Federación Colombiana de Municipios a implementar y mantener actualizado a nivel nacional, un sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT), por lo cual percibirá el equivalente a un salario mínimo legal diario vigente, por la administración del sistema que **se cobrará al infractor cuando se cancele el valor adeudado.**

Parágrafo.-En todas las dependencias de los organismos de tránsito y transportes de las entidades territoriales existirá una sede del SIMIT o en aquellas donde la Federación lo considere necesario, con el fin de obtener la información para el consolidado nacional y para garantizar que no se efectúe ningún trámite de los que son competencia de los organismos de tránsito en donde se encuentre involucrado el infractor en cualquier calidad, si éste no se encuentra a paz y salvo.” Gaceta del Congreso No. 285 del 22 de julio de 2002”. Página 32.

TÍTULO II

REGIMEN NACIONAL DE TRANSITO

CAPÍTULO I – Centros de Enseñanza Automovilística

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004

“En lo que concierne a las disposiciones acusadas que regulan los centros de enseñanza automovilística, su naturaleza, sus funciones, la autorización para su creación, así como la inspección y vigilancia que se ejercen sobre los mismos, considera la Corte que todas ellas se encuentran relacionadas con el ejercicio responsable del derecho a la libre circulación, por cuanto todas estas normas legales apuntan, en últimas, a que las personas que deseen conducir en el futuro un vehículo automotor cuenten con los conocimientos y habilidades necesarios para el ejercicio de una actividad riesgosa, es decir, se pretende que todos los conductores hayan recibido una educación meramente técnica, no formal ni especializada, que mejore las condiciones de seguridad vial del país.

En efecto, una de las motivaciones fundamentales para la expedición del Código de Tránsito y Transporte consistió en la necesidad de contrarrestar los altos índices de accidentalidad que se registran en el país, debido al ejercicio indebido de circular libremente. Es por ello que el legislador, por medio de las disposiciones demandadas, consideró necesario imponer algunos requisitos y limitaciones a su desarrollo. De ahí que se le exija a quien conduce total idoneidad, adiestramiento y destreza, lo cual indiscutiblemente, garantiza a su vez, el cabal ejercicio del derecho a la libertad de circulación”

Artículo 12. Naturaleza. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-104 de 2004 decidió declarar Exequibles los artículos 12 (...) de la Ley 769 de 2002 "por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", por el cargo analizado en esta providencia.²⁵

Artículo 13. Formación Instructores en Conducción. Para la formación de instructores en conducción, se requerirá autorización especial y se deberán cumplir los requisitos complementarios exigidos a los Centros de Enseñanza Automovilística que para tal efecto reglamente el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación en coordinación con el Ministerio de Transporte

²⁵ El ciudadano Isaza Santos demanda los artículos 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 24 y 56 de la Ley 769 de 2002, "Por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre", por considerar que, al regular aspectos relacionados con la educación en las vías públicas, los centros de enseñanza automovilística, su naturaleza, su constitución y funcionamiento, clasificación, la inspección y vigilancia de los centros de enseñanza, limitación a los certificados que expiden y programas de enseñanza obligatoria en todos los establecimientos educativos en los niveles preescolar, educación básica y media vocacional, vulneran los artículos 24, 67, 68, 41, 158 y 169 de la Constitución.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-104 de 2004 decidió declarar Exequibles los artículos (...)13 (...) de la Ley 769 de 2002 "por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", por el cargo analizado en esta providencia.²⁶

Artículo 14. Capacitación. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos automotores y motocicletas por las vías públicas deberá ser impartida por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente autorizados.

Las Escuelas o Academias de Automovilismo que actualmente cuentan con autorización vigente expedida por el Ministerio de Transporte quedarán automáticamente homologadas para continuar capacitando conductores e instructores de conformidad con las categorías autorizadas y tendrán un plazo de doce meses para ajustarse a la nueva reglamentación.

Parágrafo 1º. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Parágrafo 2º. Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilística serán de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-104 de 2004 decidió declarar Exequibles los artículos (...) 14 (...) de la Ley 769 de 2002 "por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", por el cargo analizado en esta providencia.²⁷

Reglamentación. Resolución 793 de 2013. Ministerio de Transporte.

Artículo 1. La licencia de conducción solamente se podrá tramitar o recategorizar con certificados de aptitud en conducción, expedidos por los Centros de Enseñanza Automovilística que se encuentren debidamente habilitados por el Ministerio de Transporte y tengan su domicilio en el departamento donde se realice el trámite.

Artículo 2. Para el trámite de otorgamiento o recategorización de la licencia de conducción, los Organismos de Tránsito deberán verificar en línea con el sistema RUNT

²⁶ El ciudadano Isaza Santos demanda los artículos 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 24 y 56 de la Ley 769 de 2002, "Por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre", por considerar que, al regular aspectos relacionados con la educación en las vías públicas, los centros de enseñanza automovilística, su naturaleza, su constitución y funcionamiento, clasificación, la inspección y vigilancia de los centros de enseñanza, limitación a los certificados que expiden y programas de enseñanza obligatoria en todos los establecimientos educativos en los niveles preescolar, educación básica y media vocacional, vulneran los artículos 24, 67, 68, 41, 158 y 169 de la Constitución.

²⁷ El ciudadano Isaza Santos demanda los artículos 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 24 y 56 de la Ley 769 de 2002, "Por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre", por considerar que, al regular aspectos relacionados con la educación en las vías públicas, los centros de enseñanza automovilística, su naturaleza, su constitución y funcionamiento, clasificación, la inspección y vigilancia de los centros de enseñanza, limitación a los certificados que expiden y programas de enseñanza obligatoria en todos los establecimientos educativos en los niveles preescolar, educación básica y media vocacional, vulneran los artículos 24, 67, 68, 41, 158 y 169 de la Constitución.

que el Centro de Enseñanza Automovilística, se encuentra habilitado por el Ministerio de Transporte y se ubica en el mismo departamento en el que se adelanta el trámite.

Artículo 3. El sistema RUNT desplegará el ajuste de la funcionalidad, a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución.

Artículo 4. La presente resolución rige a partir del quince (15) de mayo de 2013.

Artículo 15. Constitución Y Funcionamiento. Modificado Ley 1397 de 2010 Artículo 1º. El Ministerio de Transporte reglamentará la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística de conformidad con lo establecido en la ley.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-104 de 2004 decidió declarar Exequibles los artículos (...) 15 (...) de la Ley 769 de 2002 "por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", por el cargo analizado en esta providencia.²⁸

Artículo 16. Capacitación Vehículos de Servicio Público. Los Centros de Enseñanza Automovilística ofrecerán dentro de sus programas una especial capacitación para conducir vehículo de servicio público.

El Ministerio de Transporte reglamentará lo relativo a la clasificación de los Centros de Enseñanza, de acuerdo con las categorías existentes.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-104 de 2004 decidió declarar Exequibles los artículos (...) 16 (...) de la Ley 769 de 2002 "por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", por el cargo analizado en esta providencia.²⁹

Legislación Complementaria: Ley 1397 de 2010

Artículo 5. Las escuelas de conducción dispondrán de los vehículos requeridos para la enseñanza y aprendizaje de las personas en situación de discapacidad y adecuación con mecanismos manuales.

²⁸ El ciudadano Isaza Santos demanda los artículos 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 24 y 56 de la Ley 769 de 2002, "Por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre", por considerar que, al regular aspectos relacionados con la educación en las vías públicas, los centros de enseñanza automovilística, su naturaleza, su constitución y funcionamiento, clasificación, la inspección y vigilancia de los centros de enseñanza, limitación a los certificados que expiden y programas de enseñanza obligatoria en todos los establecimientos educativos en los niveles preescolar, educación básica y media vocacional, vulneran los artículos 24, 67, 68, 41, 158 y 169 de la Constitución.

²⁹ El ciudadano Isaza Santos demanda los artículos 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 24 y 56 de la Ley 769 de 2002, "Por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre", por considerar que, al regular aspectos relacionados con la educación en las vías públicas, los centros de enseñanza automovilística, su naturaleza, su constitución y funcionamiento, clasificación, la inspección y vigilancia de los centros de enseñanza, limitación a los certificados que expiden y programas de enseñanza obligatoria en todos los establecimientos educativos en los niveles preescolar, educación básica y media vocacional, vulneran los artículos 24, 67, 68, 41, 158 y 169 de la Constitución.

CAPÍTULO I

Objeto

Artículo 1. Objeto. El presente Decreto tiene por objeto establecer los requisitos para la constitución, funcionamiento, habilitación y clasificación de los Centros de Enseñanza Automovilística, determinar los requisitos para el funcionamiento de los programas de capacitación en conducción o de instructores en conducción y demás requisitos necesarios para su habilitación.

CAPÍTULO II

Requisitos para la Constitución y Registro de los Programas de los Centros de Enseñanza Automovilística

Artículo 2. Constitución. Los Centros de Enseñanza Automovilística que ofrezcan capacitación en conducción o capacitación para instructores en conducción, para su constitución deben cumplir los siguientes requisitos:

- a) Tener licencia de funcionamiento o reconocimiento de carácter oficial.
- b) Obtener el registro de los programas de que trata el presente decreto.

Artículo 3. Licencia de Funcionamiento o Reconocimiento Oficial. Se entiende por licencia de funcionamiento el acto administrativo mediante el cual, en el ámbito de su jurisdicción, la secretaría de educación de la entidad territorial certificada en educación, autoriza la creación, organización y funcionamiento de un Centro de Enseñanza Automovilística de naturaleza privada. Ésta se otorgará por tiempo indefinido, sujeta a las condiciones en ella establecidas.

Para los Centros de Enseñanza Automovilística de carácter estatal, el acto administrativo de creación constituye el reconocimiento de carácter oficial, el cual deberá contener los requisitos señalados en el Artículo 4 del presente Decreto.

Artículo 4. Solicitud de la Licencia de Funcionamiento. El interesado en crear un Centro de Enseñanza Automovilística de carácter privado debe solicitar licencia de funcionamiento a la Secretaría de Educación de la entidad territorial certificada de la jurisdicción que corresponda al lugar de prestación del servicio, con la siguiente información:

1. Nombre propuesto para la institución, número de sedes, municipio y dirección de cada una.
2. Nombre del propietario o propietarios. Cuando se trate de personas jurídicas se deberá adjuntar el certificado de existencia y representación legal. Si es persona natural la cédula de ciudadanía.
3. El programa o programas que proyecta ofrecer.
4. El número de estudiantes que proyecta atender.
5. Identificación de la planta física. El peticionario deberá adjuntar copia de la licencia de construcción.

La Secretaría de Educación verificará el cumplimiento de los requisitos establecidos en este decreto y decidirá mediante acto administrativo motivado.

Circular 28863 de 2011. Ministerio de Transporte.

“... de conformidad con lo estipulado en el artículo 4 del decreto 1500 de 2009, tanto las personas naturales como jurídicas pueden ser propietarias de un Centro de Enseñanza Automovilística, calidad que se deberá confirmar con el certificado (matrícula) de cámara de comercio (personas jurídicas, establecimientos de comercio) y la cédula de ciudadanía para las personas naturales. Verificada la exigencia establecida en el párrafo anterior, y en concordancia con lo señalado en el artículo 11 ibídem, que consagra que los vehículos deben ser propiedad del Centro de Enseñanza Automovilística, es deber de las direcciones territoriales expedir las tarjetas de servicio a los vehículos cuyas licencias de tránsito estén a nombre de personas naturales. Finalmente es necesario reiterar que si el propietario del CEA es una persona jurídica la licencia de tránsito de los vehículos deben estar a nombre del Centro de Enseñanza Automovilística

Artículo 5. Modificaciones a la Licencia. Las novedades relativas a cambio de sede, apertura de nuevas sedes en la misma jurisdicción, cambio de propietario, cambio de nombre, fusión con otra institución educativa, implican la necesidad de solicitar y obtener previamente la modificación de la licencia inicial.

La apertura de una o más sedes en jurisdicción diferente requiere el trámite de la licencia ante la secretaria de educación de la entidad territorial competente.

Artículo 6. Requisitos Básicos para el Registro de los Programas. Para obtener el registro de los programas de capacitación en conducción o de instructores en conducción de que trata el artículo 15 del Decreto 2888 de 2007, el titular de la licencia de funcionamiento o del reconocimiento oficial del Centro de Enseñanza Automovilística deberá presentar a la secretaria de educación de la entidad territorial certificada en educación un proyecto educativo institucional que debe contener los siguientes requisitos básicos:

1. Denominación del programa. La denominación del programa deberá corresponder al contenido básico para los cursos de formación de conductores y/o para instructores en conducción, de conformidad con los contenidos básicos determinados por el Ministerio de Transporte.

2. Descripción de las competencias que el educando debe haber adquirido una vez culminado satisfactoriamente el programa respectivo.

3. Justificación del programa. Comprende la pertinencia del programa en el marco de un contexto globalizado, en función de las necesidades reales de formación en el país y en la región donde se va a desarrollar el programa; número estimado de estudiantes que proyecta atender durante la vigencia del registro.

4. Plan de estudios. Esquema estructurado de los contenidos del programa, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte y que comprende:

4.1. Duración

- 4.2. Identificación de los contenidos básicos de formación
- 4.4 (sic) Organización de las actividades de formación
- 4.5. Distribución del tiempo
- 4.6. Estrategia metodológica

5. Auto-evaluación institucional. Existencia de instrumentos mediante los cuales se realizará este proceso de manera permanente, así como la revisión periódica de los contenidos básicos de formación y de los demás aspectos necesarios para su mejoramiento y actualización.

6. Organización administrativa. Estructura organizativa, mecanismos de gestión que permiten ejecutar procesos de planeación, administración, evaluación y seguimiento de los contenidos básicos de formación y los diferentes servicios y recursos que garanticen el logro de los objetivos institucionales definidos en el proyecto educativo institucional

7. Recursos específicos:

- 7.1. Características y ubicación de las aulas y talleres donde se desarrollará el programa
- 7.2. Materiales de apoyo: didácticos, ayudas educativas y audiovisuales
- 7.3. Recursos bibliográficos, técnicos y tecnológicos
- 7.4. Laboratorio y equipos
- 7.5. Lugares de práctica.

8. Personal de formadores requeridos para el desarrollo del programa: Número, dedicación, nivel de formación o certificación de la competencia laboral por el organismo competente.

9. Financiación. Presupuesto de ingresos y egresos de recursos financieros que permita el adecuado funcionamiento del programa durante la vigencia del registro.

Parágrafo. Expedido el registro del programa por parte de la secretaría de educación de la entidad territorial certificada en educación, el Centro de Enseñanza Automovilística deberá presentarlo ante el Ministerio de Transporte con los demás requisitos señalados en este decreto para proceder a la habilitación de funcionamiento del Centro.

El solo registro del programa no autoriza al Centro de Enseñanza Automovilística para ofrecer y desarrollar el programa.

Artículo 7. Desarrollo de los Programas. Para garantizar la efectividad en el proceso de capacitación y teniendo en cuenta que se trata de un aprendizaje de acciones secuenciales, es necesario que los cursos de instrucción a conductores sean continuos en el tiempo, por tanto, las clases prácticas deberán programarse bajo este esquema. En ningún caso el mínimo de horas previstas podrá abarcarse en un lapso mayor a tres (3) meses.

La realización de las prácticas de inducción en conducción hasta obtener el dominio idóneo del vehículo, que se deberá realizar en el área que para este fin dispone el Centro de Enseñanza Automovilística, deberá realizarse en un tiempo equivalente al veinticinco por ciento (25%) del total de horas prácticas fijadas en la intensidad horaria según la categoría. La medición de la destreza y habilidad en el manejo de los mecanismos de control y en la conducción del vehículo se realizará en las vías de uso público, en un

tiempo equivalente al setenta y cinco por ciento (75%) de las horas prácticas fijadas según la intensidad horaria de cada categoría.

Parágrafo. Cuando se esté impartiendo enseñanza práctica sólo podrán ir en el vehículo el instructor debidamente acreditado y el aprendiz, excepto en los vehículos tipo B2, C2, B3 y C3, de acuerdo a lo establecido por el Ministerio de Transporte.

CAPÍTULO III

Requisitos para la Habilitación de los Centros de Enseñanza Automovilística

Artículo 8. Requisitos para la Habilitación de los Centros de Enseñanza Automovilística. Para que un Centro de Enseñanza Automovilística que cuenta con licencia de funcionamiento o reconocimiento de carácter oficial y el registro de programas debidamente otorgado por la secretaría de educación de la respectiva entidad territorial certificada en educación, pueda capacitar y expedir certificaciones de la capacitación a conductores e instructores, de conformidad con el Artículo 12 de la Ley 769 de 2002 deberá previamente obtener por parte del Ministerio de Transporte la respectiva habilitación con el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Anexar copia de la licencia de funcionamiento o reconocimiento de carácter oficial y del registro otorgado por la secretaría de educación de la entidad territorial certificada en educación para los programas de formación de conductores e instructores en conducción.
2. Póliza de responsabilidad Civil Extra-contractual - RCE, en cuantía no inferior a sesenta (60) salarios mínimos legales mensuales vigentes, a nombre del Centro de Enseñanza Automovilística, con el fin de amparar la muerte y/o lesiones a personas y el daño de bienes a terceros que se produzcan por causa o con ocasión de enseñanza automovilística con los vehículos automotores. Su renovación deberá efectuarse anualmente.
3. Relación de los instructores por categoría, indicando nombre, dirección, número de cédula, número de la licencia de instructor, las cuales deben figurar en el Registro Único Nacional de Tránsito.
4. Contar con la infraestructura, dotación, procedimientos, personal, equipos e instalaciones mínimas necesarias establecidas por el Ministerio de Transporte.
5. Contar como mínimo por cada tipología vehicular aprobada para dar instrucción con tres (3) vehículos automotores para las categorías A1, A2, Y B1, C1; dos (2) vehículos para las categorías B2 y C2; un (1) vehículo para las categorías 83 y C3. Para el efecto debe presentar la licencia de tránsito. Los vehículos enunciados deben acreditar el cumplimiento de los requisitos establecidos por el Ministerio de Transporte.
6. Certificado de Conformidad del servicio con el cumplimiento de [o dispuesto en el presente Decreto y la resolución que para e] efecto expida el Ministerio de Transporte, a través de una certificación de servicios otorgada por un Organismo de Certificación de productos acreditado con la ISO -IEC Guía 65 o su equivalente la GTC 38- en el Subsistema Nacional De Calidad - SNCA -, o la norma que la modifique o sustituya, que incluya en su alcance de acreditación la certificación de los servicios de capacitación o enseñanza.

Artículo 9. Área para la Realización de Prácticas. Cuando un Centro de Enseñanza Automovilística no cuente con el espacio para la realización práctica, éste deberá garantizar la formación mediante la celebración de contratos con otros Centros de enseñanza Automovilística que cuenten con los escenarios de práctica.

Artículo 10. Apertura de Programas en Convenio. Cuando dos o más Centros de Enseñanza Automovilística decidan ofrecer los programas de formación a instructores y conductores en convenio, deberán solicitar el respectivo registro de manera conjunta tal como lo ordena el Artículo 23 del Decreto 2888 de 2007, evento en el cual el certificado que expidan deberá ser otorgado conjuntamente.

Artículo 11. De los Vehículos. Los vehículos deben ser de propiedad del Centro de Enseñanza Automovilística o en arrendamiento financiero o Leasing a favor del Centro de Enseñanza Automovilística, para lo cual deberá adjuntarse copia del respectivo contrato. Dichos vehículos deben estar destinados exclusivamente a la enseñanza automovilística, y deberán cumplir con las condiciones técnico-mecánicas, los distintivos y adaptaciones señalados en la resolución que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.

Los vehículos destinados a ésta actividad deberán estar registrados en el servicio particular.

Parágrafo. Los vehículos de servicio público que a la fecha de expedición del presente Decreto, se encuentren autorizados para prestar el servicio de enseñanza automovilística continuarán en esta actividad solamente hasta el vencimiento de la tarjeta de servicio.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 323371 del 12 de agosto de 2009

“Únicamente los vehículos de propiedad del Centro de Enseñanza Automovilística o los adquiridos mediante Leasing o arrendamiento financiero pueden ser permitidos para el adiestramiento impartido en estos establecimientos.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 55438 del 2 de noviembre de 2006

“Dada la condición de establecimiento comercial que tiene como actividad la capacitación de conductores de vehículos y de instructores de técnicas de conducción, con razón social diferente, específica y exclusiva, encaminada a la enseñanza como fin primordial, con la exigencia primordial por razones contractuales y extracontractuales entre otras, de poseer y ser propietaria exclusiva de los vehículos con los que imparte la enseñanza, no les es permitida la vinculación de automotores de servicio público que estén afectando y siendo parte de las capacidades automotoras asignadas por la autoridad competente a las empresas de transporte público.”

Artículo 12. Habilitación de Funcionamiento. Verificado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente decreto, el Ministerio de Transporte expedirá el Acto Administrativo a través del cual habilita el funcionamiento del Centro de Enseñanza Automovilística en forma indefinida, siempre y cuando se mantenga vigente el cumplimiento de los requisitos que dieron origen a la misma. Copia de la mencionada

resolución, deberá permanecer fijada en lugar visible al público dentro de las instalaciones del centro.

Habilitado el Centro de Enseñanza Automovilística, el Ministerio de transporte ingresará al Registro Único Nacional de Tránsito los datos del Acto Administrativo, para que el representante legal proceda a realizar la inscripción al sistema de acuerdo con lo contemplado en la Ley 1005 de 2006.

CAPÍTULO IV

Clasificación de los Centros de Enseñanza Automovilística

Artículo 13. Clasificación. Según los programas de capacitación que sean registrados por la secretaría de educación de la entidad territorial certificada en educación, los Centros de Enseñanza Automovilística, se clasificarán de la siguiente manera:

NIVEL I: Reconocidos y aprobados para la formación de conductores en cualquiera de las siguientes categorías o en todas, A1, A2, B1, y C1.

NIVEL II: Reconocidos y aprobados para la formación de conductores en cualquiera de las categorías B2 y/o C2 y en cualquiera o todas las categorías del nivel I.

NIVEL III: Reconocidos y aprobados para la formación de conductores e instructores en las categorías B3 y C3 y en las categorías de los niveles I y II.

Capítulo V

Inscripción de los Organismos de Certificación

Artículo 14. Procedimiento de Inscripción. Los organismos de certificación de servicios interesados en obtener la inscripción ante el Ministerio de Transporte, en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT- para otorgar el certificado de conformidad de que trata el Artículo octavo, numeral 6° del presente decreto, deberán presentar una solicitud de inscripción, dirigida a la subdirección de tránsito, suscrita por el representante legal del organismo acreditando el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Identificación del Organismo. Nombre o razón social, dirección, nit, teléfono, correo electrónico;
2. Certificado de existencia y representación legal del organismo, expedido con una antelación máxima de treinta (30) días, en el que conste que dentro de su objeto social se encuentra el de ser organismo de certificación;
3. Copia del certificado de acreditación emitido por el Organismo Nacional de Acreditación que lo distingue como organismo de certificación de servicios acreditado dentro del Subsistema Nacional de la Calidad, en el que se señale su acreditación con la norma ISO/IEC Guide 65 o su equivalente la GTC 38, o la norma que la reemplace.
4. Nombres y cargos del grupo de dirección del organismo;
5. Nombre y cargo del responsable de la gestión de calidad en el organismo.

6. Anexar lista del personal evaluador y de expertos técnicos, con su calificación, experiencia, títulos y funciones. El Organismo debe garantizar el sostenimiento del nivel mínimo de competencia del equipo humano para la evaluación;

7. Anexar modelo del certificado que expedirá el organismo.

Cumplidos los requisitos el Ministerio de Transporte expedirá el acto administrativo de inscripción del organismo de certificación y lo ingresará al sistema RUNT para que el representante legal del Organismo de Certificación proceda a realizar la inscripción ante el registro de acuerdo a lo establecido en la Ley 1005 de 2006.

Capítulo VI

Certificación para Conductores e Instructores en Conducción

Artículo 15. Requisitos para la Capacitación Como Conductor. Para acceder al proceso de capacitación y de formación como conductor, el aspirante deberá acreditar los siguientes requisitos:

1. Saber leer y escribir.
2. Tener 16 años cumplidos para el servicio diferente al público.
3. Tener 18 años para vehículos de servicio público.

Artículo 16. Requisitos para la Capacitación como Instructor. Para acceder al proceso de capacitación y de formación como instructor de conducción, los aspirantes deberán acreditar los siguientes requisitos:

1. Tener licencia de conducción de la categoría para la cual se aspira a ser instructor.
2. Tener título de bachiller.
4. Acreditar experiencia de dos (2) años como conductor en la categoría para la cual aspira a formarse como instructor.

Artículo 17. Sistema de Identificación en la Formación de Conductores e Instructores. Previamente a acceder al curso de formación como conductor o como instructor el aspirante deberá adelantar el siguiente proceso de identificación en el Centro de Enseñanza donde adelantará el curso de formación y capacitación:

1. Presentación del documento de identidad y registro de los datos personales
2. Identificación biométrica de la huella dactilar, para lo cual se deben tomar, por medio electrónico utilizando un escáner digital, la huella dactilar del índice derecho. Esta información se utilizará para producir el registro de identificación de las huellas dactilares de acuerdo con los parámetros que se definan para el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT. Esta información quedará guardada mediante las herramientas tecnológicas que para tal fin estén dispuestas en el mencionado registro.
3. Fotografía del aspirante.

Parágrafo. El Centro de Enseñanza Automovilística deberá una vez inscrito el alumno registrar el horario en que recibirá tanto las clases teóricas como las clases prácticas.

Artículo 18. Certificaciones para Conductores. Cumplido y aprobado el proceso de instrucción, el Centro de Enseñanza Automovilística deberá proceder a realizar el examen teórico en los términos establecidos por el Ministerio de Transporte, y una vez aprobado por el sistema, el Centro de Enseñanza Automovilística reportará al Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT -, los datos del alumno capacitado para que el sistema le genere el número de identificación nacional del certificado en la categoría que corresponda, con base en las exigencias que se establezcan para el funcionamiento de este registro.

El Certificado de aprobación del curso en conducción será tramitado de acuerdo con los parámetros que para el efecto determine el Ministerio de Transporte.

Artículo 19. Certificación de Instructores en Conducción. Concluido y aprobado el proceso de formación de instructores en conducción, el Centro de Enseñanza Automovilística deberá proceder a realizar el examen teórico en los términos y condiciones establecidas por el Ministerio de Transporte. Una vez aprobado éste examen, el alumno deberá adjuntar el certificado en las normas de competencia laboral expedido por el SENA, que conforman la titulación de instructor de conducción en la categoría en la que se va a desempeñar.

Aprobado el examen y obtenido el certificado en las normas de competencia laboral que conforman la titulación de instructor, el Centro de Enseñanza Automovilística deberá reportar al Registro Único Nacional de Tránsito, los datos del alumno capacitado para que el sistema -RUNT- le genere el número de identificación nacional de la certificación de instructor en la categoría que corresponda, el cual deberá ser impreso en el documento que se le expide al instructor.

Parágrafo. El formato para la expedición del certificado de instructor en conducción, deberá atender los parámetros establecidos por el Ministerio de Transporte.

Artículo 20. Vigencia y Renovación de la Certificación de Instructor. La certificación de Instructor en conducción, tendrá una vigencia de cinco (5) años. Para su renovación, el interesado deberá presentar el certificado vigente en las normas de competencia laboral que conforman la titulación de instructor de conducción en la categoría que se desempeña.

Los instructores que a la entrada en vigencia del presente Decreto, cuenten con una licencia de instructor vigente, expedida bajo el régimen legal anterior deberán obtener para la renovación de la certificación de instructor, la certificación en las normas de competencia laboral de la titulación correspondiente a la categoría, expedida por el SENA.

Parágrafo. Transcurridos dos (2) años del vencimiento de la certificación sin que el instructor en conducción solicite su renovación, el Ministerio de Transporte la considerará inactiva y para su reactivación deberá cumplir los procesos y procedimientos establecidos para obtener la certificación por primera vez.

Artículo 21. Recategorización de la Certificación de Instructor. Para re-categorizar la certificación el instructor en conducción deberá adelantar la capacitación con una intensidad horaria equivalente a la diferencia en horas que falten para completar la

intensidad exigida para la categoría que aspira obtener y cumplir con los requerimientos establecidos para la certificación en las normas de competencia laboral en la nueva categoría.

No procede la re-categorización de las certificaciones de instructor cualquiera de las demás categorías de certificación. A1 y A2 a cualquiera de las demás categorías de certificación.

Capítulo VII

Personal de Formadores

Artículo 22. Perfil del Instructor para la Formación de Instructores en Conducción.

El instructor requerido para formar instructores en conducción debe acreditar los siguientes requisitos:

1. Poseer certificación de instructor de la categoría para la cual dará instrucción.
2. Acreditar el desempeño laboral a través de la certificación en las normas de competencia laboral de la titulación como formador de instructores de conducción en la categoría que se va a desempeñar.

Reglamentación Complementaria: Decreto 198 de 2013

Artículo 8. Certificado de Competencia Laboral. El certificado de competencia laboral en la titulación de instructor en conducción y de formador de instructores en conducción señalados en los artículos 19, 20 y 22, numeral 2 del Decreto 1500 de 2009, que deberá ser expedido por el SENA, será exigible a los doce (12) meses siguientes a la implementación de la Norma Técnica de Competencia Laboral por el Servicio Nacional de Aprendizaje -SENA-.

3. Ser tecnólogo o profesional en áreas afines al desempeño ocupacional, como mecánica y pedagogía.
4. Dos años de experiencia como instructor de conducción en la categoría correspondiente.
5. No haber sido sujeto de imposición de sanción alguna por ser contraventor de las normas de tránsito, durante el último año.

Artículo 23. Certificaciones Expedidas por los Centros de Enseñanza Automovilística. El número mensual de certificaciones expedidas por los Centros de Enseñanza Automovilística por vehículo/instructor, en el proceso de formación de conductores es el determinado en la siguiente tabla:

Parágrafo. Ningún instructor podrá certificar más de doscientas cuarenta horas (240) mes de instrucción en conducción; dicho control se llevará a cabo a través del Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT -.

CATEGC	TIPO DE VEHICULO	CERTIFICAC /MES
A1	Motocicletas hasta de 125 c.c. de cilindrada.	30
A2	Motocicletas, motocicletos y mototríclos de más de 125 c.c. de cilindrada.	24
81	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses e el servicio particular	16
C1	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses e el servicio público.	12
82	Camiones rígidos, busetas y buses para el servicio particular	10
C2	Camiones rígidos, busetas y buses para el servicio público.	10
83	Vehículos articulados de servicio particular	8
C3	Vehículos articulados para el servicio público	8

Capítulo VIII

Deberes y Obligaciones de los Centros de Enseñanza Automovilística y de los Instructores

Artículo 24. Deberes y Obligaciones de los Centros de Enseñanza Automovilística.

Son deberes y obligaciones de los Centros de Enseñanza Automovilística los siguientes:

1. Cumplir en su totalidad con los programas de instrucción, requisitos e intensidad horaria establecidos en la normatividad vigente.
2. Crear y facilitar la operación de mecanismos de recepción y emisión permanente de información a los usuarios sobre los servicios ofrecidos, tarifas, horarios de atención, entre otras.
3. Mantener las condiciones técnicas y administrativas, que dieron origen a su habilitación.
4. Aplicar y velar por el cumplimiento de los programas y procedimiento establecidos para el proceso de capacitación e instrucción de los alumnos.
5. Mantener las condiciones exigidas por la secretaría de educación que le otorgó el registro de los programas.
6. Comunicar al Ministerio de Transporte sobre las modificaciones que se presenten respecto a la información suministrada para la habilitación de funcionamiento del Centro de Enseñanza Automovilística.
7. Llevar los archivos de los alumnos debidamente matriculados, capacitados y certificados.
8. Mantener los vehículos autorizados al Centro de Enseñanza Automovilística con las condiciones de seguridad requeridas y tarjeta de servicio vigente.
9. Mantener los vehículos que le fueron aprobados al momento de la habilitación, con las adaptaciones respectivas.
10. Impartir la enseñanza teórica con el cumplimiento de los requisitos que para tal fin han sido determinados respecto a las instalaciones, materiales didácticos e idoneidad de los instructores.

11. Certificar la idoneidad de un conductor o instructor una vez se verifique el cumplimiento de los requisitos determinados para tal fin.
12. Proporcionar información y/o facilitar la labor de auditoría o de control.
13. Reportar por medios electrónicos en línea y tiempo real los cursos de capacitación efectuados a todos los alumnos en las condiciones y oportunidad exigidas en las normas respectivas.
14. Realizar las evaluaciones teórica y práctica al alumno una vez surtido el proceso de capacitación, en los términos señalados en la reglamentación.
15. Hacer adecuado uso del código de acceso a la base de datos del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.
16. Suministrar información real a los Ministerios de Transporte y a las secretarías de educación respectiva.
17. Disponer de los mecanismos necesarios para ofrecer y garantizar en forma óptima la atención al usuario en sus peticiones, quejas y recursos.
18. Mantener vigente la póliza de que trata el numeral 2° del Artículo 8° del presente Decreto.
19. Las demás que establezcan las normas sobre la materia.

Artículo 25. De los Deberes y Obligaciones de los Instructores de Conducción. Son deberes y obligaciones de los instructores las siguientes:

1. Aportar la documentación e información requerida para su acreditación y el desempeño del cargo.
2. Actuar con imparcialidad asegurando y garantizando los derechos de todas las personas sin ninguna clase de discriminación.
3. Impartir instrucción en las categorías para las cuales está autorizado.
4. Impartir la enseñanza en una clase de vehículo de categoría igual a la categoría de la licencia que se pretende obtener.
5. Impartir instrucción en los vehículos que cumplan con los requisitos establecidos en la reglamentación.
6. No poner en riesgo la seguridad e integridad de los alumnos.
7. Cumplir con las intensidades horarias determinadas para cada categoría de licencia.
8. Capacitarse y actualizarse en el área donde se desempeña.
9. las demás que establezcan las normas.

Capítulo IX

Disposiciones Varias

Artículo 26. Inactividad de un Centro de Enseñanza Automovilística. Cuando el Centro de Enseñanza Automovilística durante el término de seis (6) meses no imparta capacitación ni expida los correspondientes certificados, el Ministerio de Transporte lo inactivará del Registro Único Nacional de Tránsito - MRUNT -. De no producirse alguna comunicación por parte del centro, dentro de los treinta (30) días siguientes a la inactivación el Ministerio de Transporte, cancelará mediante acto administrativo, la habilitación de funcionamiento.

Artículo 27. De los Organismos de Certificación. Los Organismos de Certificación que expiden los Certificados de conformidad del servicio, deberán informar a la Superintendencia de Puertos y Transporte y al Ministerio de Transporte las ampliaciones o

reducciones al alcance de la certificación y si se presentan suspensiones o cancelaciones de la certificación expedida a los Centros de Enseñanza Automovilística, para el inicio de las investigaciones si hay lugar a ello. Así mismo deberá informar sobre las variaciones de las condiciones iniciales que dieron lugar a la certificación del Centro de Enseñanza Automovilística.

Artículo 28. Inspección y Vigilancia. De conformidad con lo establecido en el Artículo 14, parágrafo 10 de la Ley 769 de 2002, la vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística corresponderá a la Superintendencia de Puertos y Transporte, sin perjuicio de la inspección y vigilancia que tiene la autoridad competente en cada entidad territorial certificada en educación.

Artículo 29. Modificado Ley 1702 de 2013 Artículo 19 Inciso 6°.

Artículo 30. Vigencia. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga los Artículos 8 al 56 y 60 del Acuerdo 0051 de 1993 y las demás normas que le sean contrarias.

Reglamentación: Resolución 3245 de 2009 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Programas de Capacitación de los Centros de Enseñanza Automovilística. En desarrollo de lo previsto en el Artículo 6° del Decreto 1500 de 2009, adóptense los contenidos curriculares para los cursos de formación de conductores e instructores que deben impartir los Centros de Enseñanza Automovilística consagrados en el Anexo I, el cual hace parte integral de la presente resolución.

Artículo 2. Infraestructura e instalaciones, personal y otros. Los requisitos, procedimientos, pruebas, personal, equipo e instalaciones mínimos que deberán cumplir los Centros de Enseñanza Automovilística para ser habilitados, serán los contemplados en el Anexo II que hace parte integral de la presente resolución.

Artículo 3. De los Vehículos. Los vehículos destinados a la enseñanza automovilística deben cumplir con las características externas y requisitos señalados en el presente Acto Administrativo, los cuales serán verificados y certificados por los Centros de Diagnóstico Automotor debidamente habilitados por el Ministerio de Transporte.

Artículo 4. Modelo. Los modelos de los vehículos destinados para la instrucción en conducción suministrada por los Centros de Enseñanza Automovilística serán los siguientes:

1. No superior a cinco (5) años de antigüedad para las categorías A1 y A2, al cabo de los cuales deberán ser renovados.
2. No superior a doce (12) años de antigüedad para las categorías B1 y C1, al cabo de los cuales deberán ser renovados.
3. No superior a veinte (20) años de antigüedad para las categorías B2, C2 y B3 y C3, al cabo de los cuales deberán ser renovados.

Artículo 5. Clase de Vehículo. Para impartir instrucción sólo se podrán registrar en cada una de las categorías, los vehículos cuya homologación o clase de vehículo figure en la licencia de tránsito así:

PARA LAS CATEGORIAS	TIPO DE VEHICULO
A 1	Motocicleta mínimo de 100 c.c. de cilindrada.
A2	Motocicleta, motociclo, motocarro y moto triciclo de de 125 c.c. de cilindrada.
B1 y C1	Automóvil, campero, camioneta y microbús.
B2 y C2	Camión rígido, buseta y bus.
B3 y C3	Vehículo articulado.

Artículo 6. Adaptaciones de los Vehículos. Los vehículos de los Centros de Enseñanza Automovilística destinados para la instrucción en conducción deben ser adaptados así:

- a) Cuando se imparta la instrucción en motocicletas: Tener doble mando de freno.
- b) Cuando se imparta instrucción en automóviles, camperos, camionetas y microbuses: Doble pedal de freno y embrague y, doble juego de espejos retrovisores interiores.
- c) Cuando la formación se imparta en busetas, buses, camiones rígidos y vehículos articulados: Doble pedal de freno y embrague y, doble juego de espejos exteriores.

Los vehículos de las categorías B1, C1, B2, C2, B3 y C3 deberán tener las siguientes características externas:

1. Pintados en su totalidad de color blanco.
2. En la parte anterior y posterior llevarán la palabra ENSEÑANZA; ambas en letras de color verde panteón 3425, cortadas en material retrorreflectivo tipo 1 de acuerdo con lo indicado en la norma técnica colombiana (NTC4739, láminas retrorreflectivas para control de tránsito o aquella que la modifique o la sustituya) con dimensiones mínimas de ocho (8) centímetros de alto, por cuatro (4) centímetros de ancho, el corte debe ser realizado por sistema electrónico o por troquel y la fuente de letra a utilizar, será la Arial Black.
3. En las puertas delanteras llevará el logotipo o razón social del Centro de Enseñanza Automovilística y el número telefónico visible, impreso sobre material retrorreflectivo de 100 candelas confortable.

Cuando la formación se imparta en motocicletas, la palabra ENSEÑANZA debe colocarse en lugar visible y en dimensiones de cuatro (4) centímetros de alto por dos (2) centímetros de ancho en pintura reflectiva de color verde pantone 3425 en la parte anterior y posterior del chaleco reflectivo que deberán portar tanto el instructor como el alumno. Así mismo deberá llevar un banderín de 1,5 metros de altura para su identificación.

Cuando la instrucción se imparta para las categorías B2 y C2 en un vehículo clase camión, este deberá tener un peso bruto superior a cinco (5) toneladas de acuerdo a la homologación.

Cuando la instrucción se imparta en vehículos para las categorías B3 y C3, este debe estar dotado con doble troque motriz y transmisión de velocidades que tenga multiplicador de velocidades.

Parágrafo. Cuando la instrucción se imparta a personas con limitación física, el vehículo deberá, además de lo establecido en el presente Artículo, estar provisto de mecanismos u otros medios auxiliares que se requieran para el ejercicio de la conducción del aspirante, sean estos suministrados por el Centro de Enseñanza Automovilística o por el aspirante a obtener la licencia de conducción.

Artículo 7. Tarjeta de Servicio. Los vehículos aprobados para impartir enseñanza automovilística deberán portar la tarjeta de servicio, la cual será expedida una vez sea solicitada ante la correspondiente Dirección Territorial del Ministerio de Transporte y previamente se validen a través del Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT– los siguientes datos del vehículo: i) Licencia de Tránsito. ii) Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT. iii) Revisión técnico-mecánica y de emisión de gases, que incluye la certificación sobre las adaptaciones de conformidad con lo establecido en la presente resolución. iv) Recibo de Pago.

Una vez validados los datos descritos, el Ministerio de Transporte expedirá la respectiva tarjeta de servicio la cual deberá contener como mínimo, fecha de expedición y vencimiento, placa, clase, marca y modelo del vehículo, nombre o razón social, NIT y Código del Centro de Enseñanza Automovilística.

La vigencia de la tarjeta de servicio dependerá del modelo del vehículo, tomando como base el año modelo del mismo y el número de años establecido en el Artículo 4° de la presente resolución.

Artículo 8. Certificado de Conformidad. Los Centros de Enseñanza Automovilística que a la luz de la nueva reglamentación soliciten habilitación, deberán obtener el certificado de conformidad con el cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto 1500 de 2009 y la presente resolución, a través de los Organismos de Certificación que se encuentren inscritos en el Ministerio de Transporte –Subdirección de Tránsito– y contarán con un (1) año a partir de la fecha de habilitación para obtener la certificación en los términos y condiciones de que trata el numeral 6 del Artículo 8° del Decreto 1500 de 2009, otorgada por un Organismo de Certificación debidamente acreditado con la ISO-IEC Guía 65 o su equivalente la GTC 38 - en el Subsistema Nacional de Calidad –SNCA–, o la norma que la modifique o sustituya, que incluya en su alcance de acreditación la certificación de los servicios de capacitación y enseñanza de que trata la reglamentación expedida para los Centros de Enseñanza Automovilística.

Obtenido el Certificado de conformidad de que trata el Decreto 1500 de 2009, el Centro de Enseñanza Automovilística deberá someterse cada año, al menos a una auditoría de seguimiento por parte del Organismo de Certificación acreditado ante el Subsistema Nacional de Calidad.

Artículo 9. Certificado de Competencias Laborales. El certificado en las normas de competencia laboral que conforman la titulación de instructor de conducción, será exigible a los doce (12) meses siguientes a la fecha en que el Consejo Directivo Nacional del Servicio Nacional de Aprendizaje –Sena–, avale la construcción de la Norma Técnica de Competencia Laboral.

Artículo 10. Transitorio. De conformidad con lo establecido en la Ley 769 de 2002, las escuelas o academias de automovilismo que actualmente se encuentran autorizadas por el Ministerio de Transporte, quedan automáticamente homologadas y cuentan con un plazo de doce (12) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución para ajustarse a los requisitos establecidos en el Decreto 1500 de 2009 y a lo establecido en la presente resolución, obteniendo la certificación en los términos y condiciones de que trata el numeral 6 del Artículo 8° del decreto citado, otorgada por un Organismo de Certificación debidamente acreditado con la ISO-IEC Guía 65 o su equivalente la GTC 38 - en el Subsistema Nacional de Calidad –SNCA–, o la norma que la modifique o sustituya, que incluya en su alcance de acreditación la certificación de los servicios de capacitación y enseñanza de que trata la reglamentación expedida para los Centros de Enseñanza Automovilística, so pena de no poder continuar prestando el servicio para el cual fue habilitado.

Artículo 11. Sanciones. De conformidad con lo establecido en el Título IV, Capítulo IX de la Ley 769 de 2002, las sanciones a imponer por el incumplimiento de los deberes y obligaciones consagrados en el Decreto 1500 de 2009, serán los señalados en los Artículos 57, 58, 59 y 61 del Acuerdo 051 de 1993, de la Junta Liquidadora del INTRA, hasta tanto sea expedido el nuevo régimen sancionatorio por parte del Congreso de la República.

Reglamentación: Resolución 3122 de 2010 Ministerio de Transporte.

Artículo 1. Conceder un término de seis (6) meses contados a partir de la publicación de la presente resolución a los Centros de Enseñanza Automovilística o Escuelas o Academias de Automovilismo, que actualmente se encuentran autorizadas por el Ministerio de Transporte, para que se ajusten a los requisitos determinados en el Decreto 1500 de 2009, la Resolución 3245 de 2009 y los que se adicionen como consecuencia de la expedición de la Ley 1397 de 2010.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 484401 del 1 de Diciembre de 2010:

“...la Resolución 3245 de 2009 establece que para la instrucción los modelos de los vehículos no pueden con relación a las categorías A1 y A2 tener más de 5 años de antigüedad, para las categorías B1 y C1 la antigüedad no puede ser superior a 12 años y, para las categorías B2, C2 y B3, C3 no pueden ser superior a 20 años, tiempo en los cuales deben ser renovados.”

CAPITULO I

Licencia de conducción.

Artículo 17. Otorgamiento. Modificado Ley 1383 de 2010 Artículo 4°. La licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.

El formato de la licencia de conducción será único nacional, para lo cual el Ministerio de Transporte establecerá la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondiente.

Reglamentación: Decreto 289 de 2009

Artículo 1. El Ministerio de Transporte implementará todas las medidas que fueren necesarias para lograr la adquisición, impresión, distribución, custodia y control de los insumos y equipos que garanticen el cumplimiento de las normas de seguridad para la expedición de la Licencia de Conducción y de la Licencia de Tránsito con un Formato Único Nacional.

Artículo 2. El Ministerio de Transporte como Autoridad encargada de formular la regulación técnica en materia de tránsito, definirá las políticas, lineamientos, instrucciones y procedimientos para que los Organismos de Tránsito den cumplimiento a las normas de seguridad que los documentos exigen.

Artículo 3. Los Organismos de Tránsito o las Entidades en quienes éstos deleguen, adelantarán las gestiones administrativas y las medidas presupuestales previstas en el Artículo [165](#) de la [Ley 769 de 2002](#).

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-780 de 2003 decidió declarar Exequible el texto original del Aparte Artículo 17 que estableció la obligatoriedad del cambio de las licencias de conducción³⁰.

Las nuevas licencias de conducción contendrán, como mínimo, los siguientes datos: Nombre completo del conductor, número del documento de identificación, huella, tipo de sangre, fecha de nacimiento, categoría de licencia, restricciones, fecha de expedición y organismo que la expidió.

Dentro de las características técnicas que contendrán las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barra bidimensional u otro dispositivo electrónico, magnético u óptico con los datos del registro que permita la lectura y actualización de estos. Las nuevas licencias de conducción deberán permitir al organismo de tránsito confrontar la identidad del respectivo titular de conformidad con las normas de ley vigentes sobre la materia, sin costo alguno.

Reglamentación. Resolución 623 de 2013. Ministerio de Transporte.

Artículo 1. Objeto. Adoptar por medio de la presente resolución, la Ficha Técnica de la Licencia de Conducción como anexo único, la cual hará parte integral del presente acto administrativo.

Artículo 2. Contenido. En adelante todas las categorías de conducción autorizadas para una persona, estarán contenidas en un solo documento y su número corresponderá al mismo número de identificación (Tarjeta de Identidad, Cédula de ciudadanía y Cédula de extranjería).

Artículo 3. Obligaciones de los Organismos de Tránsito. Todos los Organismos de Tránsito deberán obligatoriamente, cumplir con las características y especificaciones

³⁰ El texto declarado EXEQUIBLE era “Las licencias de conducción que no cuenten con estos elementos de seguridad deberán ser renovadas de acuerdo con la programación que expida el Ministerio de Transporte al respecto”

definidas en la ficha técnica adoptada en la presente resolución y además con las determinaciones que sobre producción, adquisición, custodia, transporte, almacenamiento, distribución, pre-impresión o impresión de los materiales, equipos, personalización, así como la entrega del documento al ciudadano y suministro de información al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), que se determinan en la Resolución 001307 de 3 de abril de 2009, modificada por la Resolución 3260 de 22 de julio de 2009.

Artículo 4. Aplicabilidad. Las disposiciones contenidas en el artículo 1° y 3° de la Resolución 3260 de 22 de julio de 2009 y el artículo 1° de la Resolución 4906 de 2009, serán aplicables únicamente para la ficha técnica de la Licencia de Tránsito.

Artículo 5. Diseño de Seguridad. Los artes y diseños de seguridad que deben tener todas las licencias de Conducción expedidas en Colombia, son de Propiedad de la Nación - Ministerio de Transporte, por lo tanto, solamente se entregarán a las empresas proveedoras y los mismos no podrán ser revelados a terceros, para tal efecto se suscribirá un acta de compromiso.

Parágrafo. De igual forma, los artes y diseños de seguridad referidos en este artículo, deberán contar con todas las medidas de seguridad necesarias y requeridas en la Ficha Técnica de la Licencia de Conducción que constituye el anexo único de la presente resolución, las cuales deberán impedir que el diseño sea copiado, así como las demás medidas de seguridad que impidan la adulteración, modificación, copiado o falsificación de dichos documentos.

Artículo 6. Transitorio. Los Organismos de Tránsito continuarán expidiendo Licencias de Conducción con el formato de licencia adoptado mediante la Resolución 001307 de 2009 y modificada por la Resolución 3260 de 2009, hasta el 14 de julio de 2013, momento en el cual deberán hacer entrega de los sustratos restantes a las empresas proveedoras, para efectos de que ellos lleven a cabo la destrucción del material.

A partir del 15 de julio de 2013, todos los Organismos de Tránsito del país, deberán expedir las licencias de conducción de conformidad con la ficha técnica adoptada en la presente resolución.

Artículo 7. Vigencias. Modificada Resolución 726 de 2013 Artículo 1. Para efectos de adoptar todas las medidas necesarias para su cumplimiento, la presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación, sin embargo la producción de las licencias de conducción conforme a las características expedidas en el presente acto, se realizará desde el 15 de julio de 2013.

Artículo 8. Derogatorias. La presente resolución deroga el artículo 1° y 3° de la Resolución 1307 del 3 de abril de 2009 y lo referente a la licencia de conducción contenido en las Resoluciones 03260 y 04906 de 2009 y demás normas que le sean contrarias.

Reglamentación: Resolución 1307 de 2009

Artículo 2. Todos los Organismos de Tránsito deberán obligatoriamente, cumplir con las características y especificaciones definidas en la ficha técnica y además con las

determinaciones que sobre producción, adquisición, custodia, transporte, almacenamiento, distribución, pre-impresión o impresión de los materiales, equipos, personalización, así como la entrega del documento al ciudadano y suministro de información al Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT

Artículo 4. El Organismo de Tránsito solo podrá delegar o contratar, bajo su responsabilidad la adquisición de las tarjetas reimpresas y de la lámina de seguridad y de protección para la elaboración de la Licencia de Conducción, con las personas naturales o jurídicas, que hubieran obtenido autorización por parte del Ministerio de Transporte y posteriormente se inscriban ante el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.

Artículo 5. Para efectos de la autorización de que trata el artículo cuarto del presente Acto Administrativo, las personas naturales jurídicas deberán presentar la solicitud ante la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte cumpliendo los siguientes requisitos:

5.1. Para los proveedores de Tarjeta Preimpresa:

5.1.1. Modificado Resolución 3260 de 2009. Demostrar que su actividad u objeto social comprende la fabricación o distribución de papeles y/o láminas de seguridad para documentos de identificación de personas o bienes, preimpresión o impresión de documentos de identidad referida a personas o bienes, mediante certificado expedido por la Cámara de Comercio del domicilio social en el caso de las personas jurídicas.

5.1.2. Declaración de fabricante en la que se certifique y garantice las condiciones de calidad de las tarjetas producidas declaración que deberá estar suscrita por el representante legal, especificando las pruebas de laboratorio que sustentan la calidad de su producto.

5.1.3. Acreditar la experiencia en impresión o preimpresión de documentos de identificación, tarjetas financieras o licencia de conducción con características de seguridad durante los últimos tres años en una cantidad superior a cinco millones de documentos, la máximo cinco (5) contratos suscritos dentro de los tres (3) años anteriores a la solicitud y cuyo objeto haya sido el suministro de tarjetas preimpresas o impresas.

5.1.4. Acreditar que sus procesos están calificados bajo la Norma ISO 9001 Versión 2000, para el proceso de tarjetas de identificación y/o financieras.

5.1.5. Demostrar que el 31 de diciembre de 2008 su capital de trabajo era igual o mayor a cinco (5) mil millones de pesos, para lo cual deberá anexar sus estados financieros certificados y auditados de conformidad con los artículos 37 y 38 de la Ley 222 de 1995.

5.2. Para los proveedores de lámina de seguridad y protección;

5.2.1. Demostrar que su actividad u objeto social comprende la fabricación o distribución de lámina de seguridad y de protección para documentos de identificación de personas o insumos, mediante certificado expedido por la respectiva Cámara de Comercio del domicilio social, y para el caso de extranjeros, certificado de la entidad del país origen, debidamente traducido al idioma Castellano y apostillado.

5.2.2. Declaración del fabricante en la que se certifique y garantice las condiciones de calidad de las láminas producidas o distribuidas, declaración que deberá estar suscrita por el representante legal, especificando las pruebas de laboratorio que sustentan la calidad de su producto.

5.2.3. Acreditar la experiencia en fabricación o distribución de láminas de seguridad y de protección para documentos de identificación, tarjetas financieras o licencia de

conducción con características de seguridad durante los últimos diez (10) años. Experiencia que se deberá acreditar aportando a la solicitud, mínimo tres (3) y máximo cinco (5) contratos suscritos dentro de los tres (3) años anteriores a la solicitud y cuyo objeto haya sido el suministro de láminas de seguridad y protección.

5.2.4. Acreditar de la oficina de registro de patentes del respectivo país de origen, que sus productos corresponden a tecnologías patentadas, debidamente traducido al idioma Castellano y apostillado.

5.2.5. Demostrar que al 31 de diciembre de 2008 su capital de trabajo era igual o mayor a diez (10) mil millones de pesos, para lo cual deberá anexar sus estados financieros certificados y auditados de conformidad con los artículos 37 y 38 de la Ley 222 de 1995.

Artículo 6. Los Organismos de Tránsito, deberán reportar al Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, toda la información de los trámites relacionados con el documento Licencia de Conducción, incluida la información sobre los equipos de impresión que actualmente emplean, con el objeto que la plataforma tecnológica pueda direccionar la impresión de la información respectiva en la tarjeta preimpresa y dar cumplimiento a los controles y medidas de seguridad, establecidas por el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.

Artículo 7. Para garantizar la seguridad del documento, el proveedor deberá tener presente en forma obligatoria que el control de los insumos para la elaboración de la licencia de conducción en cada una de sus etapas, así como la entrega del documento final al ciudadano, deberá ser reportado al Registro Único Nacional de Tránsito- RUNT

Parágrafo 1. Para dar cumplimiento a lo ordenado en este artículo, proveedores de las tarjetas preimpresas para la elaboración de la Licencia de Conducción deben cumplir los controles de numeración y loteo del sustrato base, de la lámina de seguridad y de protección y reportarlos debidamente al Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.

Parágrafo 2. En lo que se relaciona con la tarjeta preimpresa para la elaboración de la Licencia de Conducción, es de advertir que éste debe venir preimpreso con los datos establecidos, numerado y con el diseño de seguridad, conforme a la ficha técnica que se adopta mediante este acto administrativo, debiendo el proveedor reportar al Sistema RUNT la información sobre el suministro en lo referente a identificación del Organismo de Tránsito beneficiario del mismo y la numeración, además, debiendo atender los niveles de seguridad exigidos para ello.

Artículo 8. El Organismo de Tránsito podrá autorizar a terceros para que atiendan el proceso de expedición de la licencia de conducción, conservando íntegramente la responsabilidad, especialmente frente a los controles que debe establecer para garantizar la debida atención al ciudadano y control de los elementos necesarios para la expedición de la licencia de conducción bajo los criterios establecidos.

Artículo 9. Los Organismos de Tránsito y las personas públicas o privadas autorizadas para expedir el documento Licencia de Conducción, están obligados a:

1. Cumplir con todas las condiciones especificadas en la ficha técnica adoptada por el Ministerio de Transporte sobre la Licencia de Conducción y los establecidos en la presente resolución.

2. Inscribirse ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, y cumplir con todos los requerimientos de seguridad y oportunidad exigidos para su inscripción.
3. Aplicar íntegramente las condiciones técnicas, tecnológicas y de operación que sean necesarias para garantizar la debida interconexión con el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.
4. Reportar al sistema RUNT, toda la información que éste exija, advirtiendo que toda la información de la licencia de conducción es la contenida únicamente en el sistema RUNT y desde allí se genera el documento para su proceso de impresión, en los equipos conectados al mismo, previo el cumplimiento de los requerimientos de seguridad.
5. Dar cumplimiento a todas las condiciones establecidas por el Ministerio de Transporte, para el desarrollo de las actividades relacionadas con la licencia de Conducción.
6. Las personas naturales y jurídicas que soliciten autorización para el suministro de las tarjetas preimpresas, deberán adoptar el diseño en todos los aspectos y aplicar íntegramente las condiciones de seguridad exigidas.
7. Se deberá otorgar a favor del Organismo de Tránsito una garantía de infidelidad de riesgo por valor equivalente al diez por ciento (10%) del valor del suministro, independiente de otro tipo de garantías que sean exigidas por el Organismo de Tránsito.
8. Deberá proporcionar al Ministerio de Transporte la información necesaria para la verificación de las medidas de seguridad en el diseño de la tarjeta preimpresa contenida en la Ficha Técnica.
9. Los proveedores deberán entregar al Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT-, la numeración de control con la estructura solicitada en la ficha técnica y el software de validación que permite verificar los rangos asignados a cada Organismo de Tránsito por los diferentes impresores de las tarjetas.
10. Se deberá otorgar a favor del Organismo de Tránsito respectivo, una garantía por una suma equivalente al diez por ciento (10%) del valor del suministro, con una vigencia igual a la del plazo del contrato y seis meses más.

La garantía comprende los siguientes amparos:

- 10.1. Cuidado, tenencia y control de los materiales suministrados.
- 10.2. Pérdida de los materiales asegurados.
- 10.3. Falsificación por agentes o empleados del asegurado.
- 10.4. Indebido uso de información por parte de empleados del asegurado.
- 10.5. Deficiencias en el suministro, de acuerdo a las especificaciones de calidad.

Adicionalmente se deberá garantizar al Organismo la calidad de los bienes de conformidad con la ficha técnica y el transporte de los mismos.

Las anteriores garantías son independientes a las exigidas por el Organismo de Tránsito para el cumplimiento del contrato.

Artículo 10. El Organismo de Tránsito deberá, en caso de pérdida, deterioro o destrucción de cualquier material sustrato preimpreso, lámina de seguridad, de protección o licencia de conducción, proceder a efectuar mediante el diligenciamiento de acta de anulación o eliminación, el reporte de lo acontecido; el Acta deberá indicar y especificar según los controles establecidos, el número del lote al que corresponde, el número de consecutivo de control y las circunstancias en que se dieron los hechos. En el evento en que se presente únicamente el deterioro o destrucción, el Organismo de Tránsito deberá perforar el elemento en el área correspondiente a los datos variables y adjuntarlo al acta de anulación correspondiente.

Copia de las actas que anulan los documentos o elementos descritos deben ser enviadas a la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, para que sea remitido al Subcomité Interinstitucional de Documentología y Grafología Forense para lo de su competencia y la información deberá registrarse en el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT.

Artículo 11. Los proveedores deberán enviar al Subcomité Interinstitucional de Documentología y Grafología Forense, par el control de la integridad del documento, a través del Ministerio de Transporte setenta y dos (72) ejemplares de muestras de las Licencias de Conducción debidamente terminadas y con la inscripción de ANULADO, para que este Subcomité efectúe el control de vulnerabilidad según los criterios de selección que éste decida adoptar. Esta obligación deberá cumplirse por cada proveedor en el primer trimestre de cada año.

Artículo 12. La ficha técnica adoptada por la presente resolución, deberá aplicarse a partir de la entrada en operación del sistema RUNT. En lo relativo a la tarjeta preimpresa, sistema de impresión y lámina de seguridad y de protección, su aplicación será máxima por el término de doce (12) meses contados a partir de la fecha de publicación del presente acto administrativo.

El Ministerio de Transporte definirá de manera oportuna, las especificaciones y características del sustrato base, el sistema de impresión, las láminas de protección y seguridad, así como la elaboración final del documento Licencia de Conducción.

Por lo anterior, los Organismos de Tránsito, sus delegados o contratistas, deberán prever el inventario de los respectivos materiales e insumos admitidos temporalmente, como también su interrelación con el Sistema de Registro Único Nacional de Tránsito RUNT.

Artículo 13. Mientras no sea posible la realización de las pruebas descritas en la Ficha Técnica de la Licencia de Conducción, los proveedores de la tarjeta preimpresa, la lámina de seguridad y protección y de la elaboración de licencia de conducción, deberán certificar las calidades y especificaciones por escrito, garantizando los atributos de los productos.

Artículo 14. Para efectos del trámite de solicitudes de autorización de que trata el Artículo Cuarto de la presente Resolución, el Ministerio de Transporte convocará públicamente para que las personas interesadas inicien los trámites pertinentes

Artículo 15. La presente Resolución rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias, en especial las Resoluciones 0000500 del 16 de febrero de 1998 y la ficha MT 003-A y la 002257 de julio 13 de 1998.

Circular N° 253441 del 10 de julio de 2013 Ministerio de Transporte.

“Como es de su conocimiento el Ministerio de Transporte mediante circular 2013 4200224451 del 18 de junio de 2013 le comunicó a los organismos de tránsito del país la necesidad de adelantar todas las acciones requeridas para la adecuada implementación del nuevo formato de licencia de conducción, adoptado mediante la Resolución 623 del 07 de marzo de 2013 y el cual se empezará a utilizar a partir del 15 de julio de 2013.

Teniendo en cuenta lo consignado en dicha circular y las inquietudes que han formulado los ciudadanos y las diferentes autoridades locales que confundieron la implementación de la nueva ficha técnica con el proceso de renovación de la licencia de conducción, de manera comedida me permito hacer las siguientes precisiones y reiterar los aspectos que se deben tener muy presentes para lograr que dicho proceso se lleve a cabo sin traumatismo para los usuarios:

1. El proceso de renovación de la licencia de conducción está asociado a la expiración de la vigencia de la misma. Por tanto, quienes realmente deben renovar las licencias de conducción son las personas que porten licencias de categoría antigua 04, 05 Y 06 y, C1, C2 Y C3 de servicio público, que estén vencidas.
2. Entendiendo que existe confusión con la renovación de las licencias de conducción de vehículos de servicio público, cuando son utilizadas para conducir vehículos de servicio particular y que hecha la claridad del caso por parte del Ministerio, se ha generado una reacción masiva en los ciudadanos y organismos de tránsito, para cumplir con la renovación, es pertinente señalar que el proceso de renovación de las licencias de conducción que se encuentren vencidas debe realizarse en forma gradual, de tal forma que no se ocasionen traumatismos. Por tal razón, cada organismo de tránsito debe definir un plan de trabajo que facilite a todas las personas solicitar la renovación, haciéndolo conocer de la ciudadanía, por los diferentes medios de comunicación.

En tal sentido, el Ministerio de Transporte convoca a todos los organismos de tránsito y las autoridades de control para que dentro de los tres (03) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia del nuevo formato de la licencia, es decir hasta el 15 de octubre de 2013, adelanten la socialización del caso y realicen operativos pedagógicos a los ciudadanos que porten licencias de conducción de categorías antiguas 04, 05 Y 06 o C1, C2, y C3 vencidas y que estén conduciendo vehículos de servicio particular, notificándoles que requieren la renovación.

3. Para que se puedan expedir licencias de conducción en el nuevo formato sin inconvenientes y prestar un servicio oportuno y eficiente a los ciudadanos, es indispensable que se tengan muy en cuenta las recomendaciones dadas con anterioridad y en especial las siguientes:

- Garantizar la adquisición y suministro oportuno de las tarjetas preimpresas y las láminas holográficas de seguridad, con los proveedores debidamente autorizados por el Ministerio de Transporte, antes del 15 de julio de 2013.
- Verificar con los proveedores de las impresoras de licencias de conducción que estos equipos se encuentren debidamente habilitados y configurados para la impresión de dichas licencias.
- Solicitar con antelación el cargue del código de control de las tarjetas preimpresas de esta

- especie venal en el sistema RUNT, observando el procedimiento establecido para tal fin.
- Solicitar a los respectivos proveedores de las impresoras y láminas holográficas, la capacitación necesaria sobre el adecuado empleo de las mismas y con la debida anticipación, con el fin de evitar contratiempos e inconvenientes en la impresión de las licencias. Para tal efecto, en la página web del RUNT, se podrán consultar las recomendaciones dadas por los diferentes proveedores. Tener reportado a RUNT, la marca, referencia y serial de las impresoras que se destinarán a la impresión de licencias de conducción. De no tenerse esta información registrada en RUNT, a partir del 15 de julio de 2013, no será posible efectuar el proceso de impresión.
 - Debido al ajuste de la funcionalidad, por el cambio en el formato de la licencia, es indispensable que todos los trámites iniciados con el actual formato, sean atendidos a más tardar el sábado 13 de julio de 2013 ya que desde el 14 del mismo mes, no será posible imprimir con dicho formato.”

Parágrafo 1º. Modificado Ley 1450 de 2011 Artículo 244. Quien actualmente sea titular de una licencia de conducción, que no cumpla con las condiciones técnicas establecidas en el presente Artículo y en la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte, deberá sustituirla en un término de cuarenta y ocho (48) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, de conformidad con lo previsto por el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006. Para tal efecto, deberá presentar paz y salvo por infracciones de tránsito. Por razones de seguridad vial, las personas que tengan licencias con más de 5 años de expedición, deberán realizarse los respectivos exámenes médicos

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-780 de 2003

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-780 de 2003 decidió declarar Exequible el texto original del Aparte del Artículo 17 que estableció la obligatoriedad del cambio de las licencias de conducción³¹.

Jurisprudencia Corte Constitucional Sentencia C-780 de 2003.

“...el aparte acusado del Artículo 17 de la Ley 769 de 2002 obliga a renovar las licencias de conducción que no cuenten con ciertos requisitos técnicos, y lo hace no sólo por que se haya estimado que en la actualidad un amplio margen de las licencias que detentan los conductores son falsas, sino también porque el Estado debe asegurarse que quienes conducen automotores sean personas capacitadas para ello, pues en el ejercicio de esta actividad, que tradicionalmente el Derecho ha considerado como “peligrosa”, se ven implicados claros intereses públicos como lo son la protección general de la vida y la integridad física de la ciudadanía expuesta al riesgo correspondiente. Dentro de este contexto, los dispositivos tecnológicos incorporados en las nuevas licencias, que permiten la plena identificación del conductor y el conocimiento de sus antecedentes como tal, constituyen una garantía para las autoridades y para el público en general, de que quienes conducen vehículos automotores son realmente las personas a quienes el Estado ha concedido autorización para ello, por haber verificado su idoneidad para el desempeño de la actividad. Estimar que la presunción general de buena fe impide de manera general la imposición de los nuevos requisitos señalados, que gracias a los avances tecnológicos permiten al Estado ejercer un mejor control sobre la identidad e idoneidad de los

³¹ El texto declarado EXEQUIBLE era “Las licencias de conducción que no cuenten con estos elementos de seguridad deberán ser renovadas de acuerdo con la programación que expida el Ministerio de Transporte al respecto”

conductores, es olvidar que también la Constitución obliga a las autoridades a garantizar de la mejor manera la vida de los ciudadanos y que el interés general prima sobre el particular. Este interés general de regular el derecho de circulación con miras a proteger la seguridad de los ciudadanos, explícito en la Ley 769 de 2002...”

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-969 de 2012

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-969 de 2012 decidió declarar exequible, por los cargos analizados, la expresión “Para tal efecto, deberá presentar paz y salvo por infracciones de tránsito” contenida en el párrafo del artículo 4 de la Ley 1383 de 2010, en la forma como fue modificado, por el artículo 244 de la Ley 1450 de 2011.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Quinta Sentencias del 13 de Febrero de 2014 y del 05 de Marzo de 2014

“Una simple lectura de este precepto³², permite afirmar que la obligación o mandato que él contiene lo es para el titular de la licencia de conducción y no para el Ministerio de Transporte o para los organismos de tránsito, como en forma errada lo entienden los accionantes.

En efecto, este párrafo impone a las personas naturales que porten una licencia de conducción, el deber de cambiarla por una que cumpla las nuevas especificaciones técnicas, en los términos de la ley y la reglamentación que para el efecto señale la cartera ministerial competente.

Es fácil concluir, entonces, que este apartado del artículo 17 no asigna una obligación clara, imperativa e inobjetable para el Ministerio de Transporte como se afirma en la demanda, pues, se repite, la obligación en él descrita, lo es para los titulares de las licencias de tránsito de cambiar su documento por no cumplir con las nuevas especificaciones técnicas.

Cosa distinta, es que el artículo 1º de la Ley 769 de 2002, disposición que no fue objeto de esta acción y por tanto no puede ser materia de una orden de cumplimiento, imponga al Ministerio de Transporte el deber de “orientar, dirigir, coordinar, planificar, controlar y evaluar el cumplimiento de las funciones a cargo del Sector, en materia de transporte, tránsito e infraestructura de todos los modos”.

De dicho precepto, se puede deducir que esa cartera debe impartir instrucciones, reglamentos o resoluciones que, en el caso en estudio, indiquen y orienten de forma clara, y, con fundamento en lo expuesto en el acápite anterior, cómo y cuándo procede la sustitución gratuita de las licencias por parte de los diferentes órganos (sic) de tránsito, que permita igualmente a los ciudadanos, tener claridad sobre este tema.

De esta manera, y por cuanto no escapa a la Sala que actualmente existen problemas en los diferentes organismos de tránsito del país, en relación con la sustitución, renovación y categorización de las licencias de tránsito, en la parte resolutive de esta decisión, se

³² Párrafo 1º del Artículo 17 de la Ley 769 de 2002

exhortará al Ministerio de Transporte para que, de acuerdo con sus funciones de dirección, planificación y control, tome las medidas necesarias para garantizar la gratuidad de la sustitución de las licencias de conducción cuando, de conformidad con la ley, el titular tenga derecho a ello.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-969 de 2012

“En relación con el contenido del artículo 4 de la Ley 1383 de 2010, derogado por el artículo 244 de la Ley 1450 de 2011, pero que reproduce literalmente el aparte demandado, el cual exige estar a paz y salvo por infracciones de tránsito al momento de configurarse la obligación de sustituir la licencia de conducción; es del caso anotar que se trata de una exigencia para la cual la legislación ha concedido un plazo de 48 meses contados a partir de la promulgación de la ley. Este término resulta de vital importancia, porque se ha dicho por el actor que la medida resulta lesiva para quien carece de recursos económicos. Esta corporación estima que 4 años, desde la promulgación de la ley, es un plazo razonable para hacer uso de un mecanismo que permita hacer efectiva una obligación a favor del Estado, y a su vez, para materializar una sanción en contra de quien ha transgredido el ordenamiento jurídico. Bien había dicho la Corte Constitucional en la varias veces citada Sentencia C-017 de 2004, que frente a este tipo de medidas deberían los conductores hacer provisiones contables, para cuando se venciese el permiso, pudiesen atender el requerimiento económico del caso.

Otro aspecto que no se puede ignorar en este juicio, es la definición legal de lo que significa estar a paz y salvo. El método de interpretación sistemático conduce a revisar el contenido de otras disposiciones en el Código Nacional de Tránsito, para entender la idea de situación a paz y salvo. En este sentido el artículo 23 el inciso 2º con sus respectivos numerales regla lo siguiente(...)

Como se puede constatar, el mandato legal no exige el pago inmediato, incluso contempla aquellas situaciones en las cuales la eventual inactividad de la Administración en el cobro coactivo de las multas acarrea la pérdida del derecho y premia la eventual negligencia del ciudadano infractor. No hay un mandato que suponga el pago inmediato e implique de manera abrupta e irrazonable, la satisfacción de las obligaciones para con la Administración y, consecuentemente, el sacrificio de los recursos destinados al mínimo vital de los conductores infractores.

Adicionalmente, se considera la posibilidad de habilitar para la sustitución de la licencia, a quienes sin haber cancelado el monto total de las multas, han cumplido sus compromisos de pagos parciales en virtud de convenios o acuerdos con la Administración. Es esta otra posibilidad que ampara de enfrentar desembolsos cuantiosos y repentinos, a quien ha quebrantado las reglas de circulación automotriz.

Vinculado con el aspecto inmediatamente considerado se tiene el dispositivo establecido en el artículo 136 del código en comento, precepto cuyo título resulta suficientemente elocuente “reducción de la multa”. Allí se consagran condiciones que permiten disminuir el monto de la deuda contraída por violar el ordenamiento de tránsito, el punto de partida es la aceptación de la comisión de la culpa, evitando con ello el desgaste de la actividad administrativa. La realización de cursos sobre normas de tránsito y el pago dentro de

cierto plazo, son formas de reducir el valor de lo que se adeuda. Todo ello, sin perjuicio de la posibilidad de acogerse al proceso administrativo, cuando se estime que la multa es ilegal, y se esté dispuesto, a esperar las resultas del proceso en el cual deberá desvirtuarse la presunción de inocencia si se pretende imponer el castigo. En esta última hipótesis, si se halla probada la culpa, no proceden los descuentos.

Como se puede notar, no son pocos los mecanismos a través de los cuales el infractor puede aliviar su situación y lograr reemplazar su licencia de conformidad con las exigencias técnicas del párrafo del artículo 4 de la Ley 1383 de 2010.

Con tales posibilidades, resulta inaceptable estimar que el legislador adoptó una medida desproporcionada, la cual presuntamente desconoce el derecho al trabajo de quien devenga su sustento de la conducción de vehículos. Además, se debe destacar que quien se coloca en la situación de infractor, porque cuenta con la voluntad para evitar incurrir en el desconocimiento del ordenamiento de tránsito, es la persona transgresora. Es el sancionado quien por dolo o culpa en sus respectivas modalidades, debe responder por su actos, no en otro sentido puede entenderse el párrafo 1º del artículo 129 del Código que a tenor literal dice "Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta a quien cometió la infracción" .

Lo que podría aseverarse es que justamente pensando en las penurias económicas de quienes laboran manejando vehículos, se les abren diferentes posibilidades de ponerse al día en sus deudas con la Administración.

Un asunto que no escapa a este escrutinio de la Sala Plena, es el criterio empleado por el legislador para adoptar la medida, no se trata de impedir un trámite administrativo a quien devenga un salario mínimo, y de ello pende su mínimo vital; se trata de materializar la sanción impuesta a quien tiene la condición de infractor del ordenamiento.

Cabe también agregar en este hilo de la argumentación, que la sanción no es a perpetuidad, pues quien atienda sus compromisos con la Administración de Tránsito, podrán hacer las gestiones que le permita sustituir su permiso de conducción. El carácter temporal de la imposibilidad de lograr la sustitución del documento, no depende del poder público, depende del moroso.

Como ya se refirió, las finalidades del legislador al regular el tránsito se avienen con la Carta. Y una de las formas de materializarlas es el recaudo de las multas impuestas a quienes han quebrantado las reglas de tránsito. No se olvide que se trata de recursos que contribuirán a la seguridad y educación vial, y a la planificación del tránsito, entre otros renglones."

Parágrafo 2º. Para garantizar la gratuidad del cambio de licencias se autoriza a los organismos de tránsito descontar, por una sola vez, una suma igual a 1 salario mínimo, legal diario vigente (smdv), por cada licencia expedida, de los recursos que obligatoriamente debe transferir al Ministerio de Transporte por concepto de especies venales.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-321 de 2009

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2009 decidió declarar exequible el Parágrafo del Artículo 17 de la Ley 769 de 2002.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Quinta Sentencias del 13 de Febrero de 2014 y del 05 de Marzo de 2014

“En relación con este apartado³³ es necesario hacer dos precisiones: (i) aunque de forma expresa el parágrafo 2° no hace mención a la gratuidad de la sustitución, pues se refiere simplemente a un “cambio gratuito”, la lectura sistemática y armónica de la norma, en especial con el inciso 4° del artículo 17 de la Ley 769 de 2002, permite concluir con toda claridad que ese “cambio gratuito” se refiere específicamente a la sustitución y no la renovación o recategorización, figuras que por demás no están reguladas en el precepto que se solicita cumplir.

(ii) El que la norma emplee el término “autorización” no por ello pierde su condición de ser un mandato imperativo e inobjetable, pues aquella se refiere a los rubros que se verán afectados en el presupuesto para garantizar la gratuidad de la sustitución.

No sobra recordar, en este punto, que de acuerdo con las diferentes normas que han regulado la materia, así como de algunas providencias de la Corte Constitucional, se ha entendido que cuando el Estado decide introducir cambios a los formatos de ciertos documentos públicos por razones técnicas y de seguridad, corresponde a él y no al particular, la carga de sufragar el correspondiente cambio.

Así las cosas, el parágrafo 2 en análisis, sí contempla un mandato imperativo e inobjetable para los diferentes organismos de tránsito, pues en aras de garantizar la gratuidad de la sustitución de las licencias de conducción, que le corresponde expedir a estos, se les autorizó descontar, por una sola vez, una suma igual a un salario mínimo diario legal vigente por cada licencia expedida, “de los recursos que obligatoriamente debe transferir al Ministerio de Transporte por concepto de especies venales”.

Es decir, son los distintos organismos de tránsito en el país que, como encargados de expedir las licencias de tránsito, deben hacer la sustitución de estas en forma gratuita cuando a ello haya lugar.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-104 de 2004 decidió declarar Exequibles los artículos (...) 17 (...) de la Ley 769 de 2002 “por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, por el cargo analizado en esta providencia.³⁴

³³ Parágrafo 2° del Artículo 17 de la Ley 769 de 2002

³⁴ El ciudadano Isaza Santos demanda los artículos 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 24 y 56 de la Ley 769 de 2002, “Por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre”, por considerar que, al regular aspectos relacionados con la educación en las vías públicas, los centros de enseñanza automovilística, su naturaleza, su constitución y funcionamiento, clasificación, la inspección y vigilancia de los centros de enseñanza, limitación a los certificados que expiden y programas de enseñanza obligatoria en todos los establecimientos educativos en los niveles preescolar, educación básica y media vocacional, vulneran los artículos 24, 67, 68, 41, 158 y 169 de la Constitución.

Legislación Complementaria: Ley 1005 de 2006.

Artículo 16. La renovación de las actuales licencias de conducción expedidas legalmente no tendrá costo alguno para el titular de las mismas, por una sola vez.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-925 de 2006

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-925 de 2006 decidió: "Declarar EXEQUIBLE el artículo 16 de la Ley 1005 de 2006 "por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002"."

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-925 de 2006:

"...la tarifa que se cobra por la expedición de la licencia de conducción corresponde al concepto jurídico de tasa.³⁵ En efecto, se trata del precio que cobran las autoridades de tránsito por un servicio, consistente en la entrega del documento que acredita la idoneidad para conducir vehículos. El hecho generador del tributo depende de la voluntad del interesado, pues consiste en la solicitud de expedición del documento, caso en el cual se hace obligatorio el pago de la tarifa. En el mismo sentido, el costo de las licencias de conducción busca cubrir el gasto en que incurre la administración para la expedición del documento y el ingreso de la información correspondiente en el Registro Nacional de Conductores del Registro Nacional Único de Tránsito (Art. 8. Ley 769/02 – Código Nacional de Tránsito Terrestre, en adelante CNTT). Finalmente, el sujeto pasivo de la tasa recibe un beneficio directo, relacionado con el reconocimiento de su calidad de conductor para los efectos legales correspondientes." "...la expedición de las licencias de conducción es un servicio estatal a cargo de los organismos de tránsito de cada jurisdicción, antes que a su vez podrán delegar a una entidad pública o privada que asuma la prestación del mismo. En cuanto a la tasa generada por la expedición, se advierte que la definición de su método y sistema es un asunto que el legislador ha adscrito a la competencia de los órganos de representación popular de las entidades territoriales. Sin embargo, los organismos de tránsito mencionados deben transferir el 35% del valor de la tarifa correspondiente al Ministerio de Transporte, en razón a la facultad que tiene esta cartera para asignar series, códigos y rangos de la licencia de conducción, la licencia de tránsito y la placa única nacional. Como se observa, la normatividad sujeta a análisis no contiene una disposición expresa sobre la titularidad de la tasa generada por la expedición de la licencia de conducción (criterio formal). No obstante, la Ley 1005/06 y el Código Nacional de Tránsito Terrestre son unívocos en conferir a los órganos de representación popular de las entidades territoriales la facultad para determinar el método y sistema del tributo en comento. Así, en aplicación del criterio orgánico, la Sala concluye que la tasa bajo estudio es una fuente endógena de financiación de las mencionadas entidades."... "Empero, a juicio de la Corte existen varios argumentos sustanciales que reafirman la titularidad de la tasa a favor de las entidades territoriales, a pesar de la participación del Ministerio en la tarifa generada por la expedición de las licencias. En primer lugar, debe advertirse que la prestación del servicio que origina la tasa es un asunto de competencia propia de los organismos de tránsito municipales y distritales, por lo que resulta forzoso concluir que el monto de la tarifa tiene como finalidad esencial el cubrimiento de los

³⁵Acerca de los caracteres definitorios de los impuestos, las tasas y las contribuciones, Cfr. Corte Constitucional, sentencia C-243/05, M.P. Álvaro Tafur Galvis.

gastos en que incurre la entidad territorial por la expedición de la licencia. En segundo término, aunque el artículo 15 de la Ley 1005/06 estipula que el Ministerio de Transporte debe recibir el 35% de la tarifa, esa suma es transferida por los organismos de tránsito de cada jurisdicción. Esto lleva a inferir que la tasa es recaudada en su totalidad por la entidad territorial, ingresa integralmente a su presupuesto y luego, como consecuencia del mandato legal, es trasladado el mencionado monto, a fin de retribuir al Ministerio por los costos que se derivan de la asignación de series, códigos y rangos de la especie venal respectiva.”. “Finalmente, no puede perderse de vista que, al tenor del principio de representación popular del tributo (Art. 338 C.P.), sólo el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales pueden imponer contribuciones fiscales o parafiscales. Esta disposición de la Carta Política, que reafirma el postulado del constitucionalismo liberal relativo a la imposibilidad de decretar tributos sin representación, permite afirmar para el presente asunto que, habida cuenta la existencia de una norma jurídica que confiere a los órganos de representación popular de las entidades territoriales la competencia para definir el método y el sistema de un tributo en particular, resultaría un contrasentido afirmar que se trata de una fuente de financiación exógena. Sobre el particular, debe recordarse que el ejercicio del poder tributario tiene sustento esencial en la eficacia del principio democrático, de manera que toda decisión que involucre la imposición de tributos debe estar precedida de la deliberación por los órganos de representación política correspondientes...En conclusión, existe una norma legal que expresamente confiere a las asambleas y concejos la facultad de definir las tasas generadas por la expedición de, entre otros documentos, las licencias de conducción. Por tanto, de acuerdo con el criterio orgánico previsto por la jurisprudencia constitucional, el mencionado tributo corresponde a una fuente de financiación endógena de las entidades territoriales. Este carácter es reforzado por el hecho que la tasa tiene por objeto cubrir los costos de un servicio prestado por los organismos de tránsito de las mismas entidades y, en ese sentido, la renta correspondiente ingresa al presupuesto local, sin perjuicio de las transferencias que la ley prevé a favor del Ministerio de Transporte, traslados que en ningún caso modifican la titularidad del ingreso fiscal.”

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Quinta Sentencia del 23 de Enero de 2014

“De la norma transcrita se desprende³⁶ que: (i) el legislador aprobó un cambio en las condiciones técnicas de las licencias de conducción, modificaciones enunciadas en el mismo texto normativo; (ii) como consecuencia de esas reformas, a los titulares de las licencias de conducción se les impuso la carga de reemplazarlas por una que se ajustara a las nuevas especificaciones. Para el efecto se concedió un término de cuarenta y ocho (48) meses; (iii) finalmente, a efectos de no generar una imposición injustificada y gravosa a los ciudadanos, se estipuló que el cambio de las licencias se haría de forma gratuita, razón por la que en el parágrafo 3° se fijó la fuente de recursos para garantizar la gratuidad.

En ese orden de ideas, el precepto en estudio consagra la sustitución o cambio de la licencia de tránsito que se diferencia de otra figura que también regula el Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002) en un precepto diferente al que se pide cumplir: la renovación.

³⁶ Artículo 17 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 4° de la Ley 1383 de 2010

En efecto, existen en el mencionado Código por lo menos tres formas en las que una licencia de conducción debe ser cambiada o reemplazada por otra: la recategorización, la renovación y la sustitución. A continuación, la Sala hará un breve estudio de dichos conceptos, el alcance de los mismos, como las obligaciones o cargas que se derivan para el titular de la licencia, según se trate de una u otra figura.

La recategorización de las licencias consiste en que el titular pretende el cambio de una categoría a otra, ya sea de servicio público a particular, o viceversa, o dentro del servicio público, la posibilidad de conducir vehículos de mayor capacidad, para lo cual se debe presentar y aprobar un nuevo examen teórico-práctico para la categoría solicitada y presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por el centro respectivo, artículo 24 de la Ley 769 de 2002.

La renovación o refrendación de las licencias de tránsito implican su modificación, cambio o remplazo por razón de su vigencia, artículos 22 y 23 de la Ley 769 de 2002. Es decir, que se debe dar cuando aquella expira. En ese sentido, es importante señalar que los términos o plazos de vigor de estos documentos han estado sujetos a una serie de reformas legislativas y diferencias según se trate de la habilitación para conducir automotores de servicio público o particular.

Frente a las licencias para servicio público, la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y las diferentes disposiciones que la han reformado, esto es, la Ley 1383 de 2010 y el Decreto Ley 019 de 2012, establecieron de forma expresa que las licencias de conducción para conducir vehículos de servicio público tienen una vigencia de tres (3) años, vencidos los cuales es necesario refrendar las mismas, esto es, renovar la licencia y presentar los “exámenes de aptitud física, mental y de coordinación motriz”.

Por su parte, en el caso de las licencias para conducir vehículos particulares, encontramos que en un primer momento, el artículo 22 de la Ley 769 de 2002, no contempló un término, por tanto, no era necesaria su renovación pues no vencían. Posteriormente, el Decreto Ley 019 de 2012 estableció que las licencias para conducir vehículos particulares, por regla general, y una vez en vigencia la citada norma, tendrían un término de vigencia de diez (10) años para aquellos conductores con una edad menor a los sesenta (60) años.

De lo anterior puede extraerse la siguiente conclusión parcial: una vez entró en vigencia el Decreto Ley 019 de 2012, independientemente del tipo de licencia de conducción, es decir, para conducir servicio público o un vehículo particular, se impuso un término de vigencia, al cabo del cual se hace necesaria la renovación o refrendación de la licencia; con lo que el legislador extraordinario buscó garantizar la aptitud e idoneidad de las personas que portaban una habilitación para conducir, en aras de dotar de mayor seguridad esta actividad. Razón por la cual, de conformidad con el artículo 2° de la Ley 769 de 2002, se impuso la obligación al titular de dicho documento adelantar los trámites necesarios para contar con una licencia vigente, so pena de las sanciones correspondientes.

La sustitución, por su parte, se refiere a la necesidad de cambiar o reemplazar la licencia de conducción por no cumplir con las nuevas especificaciones técnicas fijadas en la ley y la reglamentación que para el efecto ha expedido el Ministerio de Transporte. En otros términos, el cambio de un plástico por otro, artículo 17 de la Ley 769 de 2002, modificado por los artículos 4° de la Ley 1383 de 2010 y 244 de la Ley 1450 de 2011.

Es importante advertir que para que proceda la sustitución es necesario que la licencia de conducción se encuentre vigente, pues, se reitera, esta modalidad tiene por objeto o finalidad que quien porte este documento, lo reemplace por uno que cumpla con los nuevos estándares técnicos establecidos por el legislador y el Ministerio de Transporte.

En este contexto, la persona que pretenda obtener una nueva licencia, encontrándose expirada la anterior, deberá adelantar los trámites propios de la renovación, asumiendo los costos y agotando los trámites exigidos para el efecto, como por ejemplo, la realización de los exámenes médicos para garantizar la aptitudes físicas del portador. Igual sucede con la recategorización.

Por tanto, la obligación que consagra el párrafo 1° del artículo 17 que se pide cumplir, lo es para el titular de la licencia de tránsito y no para el Ministerio de Transporte o para los organismos de tránsito, como en forma errada lo afirma el actor.

No sucede lo mismo en relación con el párrafo 2° del precepto en mención, dado que este sí contempla un mandato imperativo e inobjetable para los diferentes organismos de tránsito, pues en aras de garantizar la gratuidad de la sustitución de las licencias de conducción, se les autorizó para descontar, por una sola vez, una suma igual a un salario mínimo diario legal vigente por cada licencia expedida, “de los recursos que obligatoriamente debe transferir al Ministerio de Transporte por concepto de especies venales”.

Al respecto es necesario hacer dos precisiones: (i) aunque de forma expresa el párrafo 2° no hace mención a la gratuidad de la sustitución, pues se refiere simplemente a un “cambio gratuito”, la lectura sistemática y armónica de la norma, en especial del inciso 4° del artículo 17 de la Ley 769 de 2002, permite concluir con toda claridad que ese “cambio gratuito” se refiere específicamente a la sustitución y no la renovación o recategorización, figuras que por demás no están reguladas en el precepto que se solicita cumplir.

(ii) El que la norma emplee el término “autorización” no por ello esta pierde su condición de ser un mandato imperativo e inobjetable, pues esta autorización se refiere a los rubros que se verán afectados en el presupuesto para garantizar la gratuidad de la sustitución.

No sobra recordar que de acuerdo con las diferentes normas que han regulado la materia, así como de algunas providencias de la Corte Constitucional, se ha entendido que cuando el cambio de formato de ciertos documentos públicos por razones técnicas y de seguridad, corresponde al Estado la carga de sufragar el correspondiente cambio y no al ciudadano, pues este no está en la posición de soportarlo.

De lo expuesto, del texto del artículo 17 de la Ley 769 de 2002 se pueden extraer las siguientes conclusiones:

Primera: Los organismos de tránsito tienen la obligación de sustituir gratuitamente las licencias de conducción, sin embargo, ello no obsta para que los ciudadanos paguen por los exámenes médicos en los casos en que la ley lo exige.

Segunda: En aras de garantizar la gratuidad de la sustitución el legislador previó que los organismos de tránsito descontarán, por una sola vez, un salario mínimo diario vigente

por cada licencia, es decir, actualmente existe una fuente de recursos para que se dé cumplimiento a lo establecido en la norma.

Tercera: La recategorización y la renovación de las licencias de tránsito no están reguladas en el texto del artículo 17 analizado. En consecuencia, por obedecer a una figura distinta al reemplazo por los cambios técnicos introducidos por el legislador y en razón a la pérdida de vigencia del documento o del cambio de categoría, se impone al titular o portador adelantar los trámites necesarios, asumiendo los pagos y exámenes que sean del caso.”

Artículo 18. Facultad del Titular. Modificado Ley 1397 de 2010 Artículo 2°. Modificado Decreto-Ley 019 de 2012 Artículo 195. La licencia de conducción habilitará a su titular para conducir vehículos automotores de acuerdo con las categorías que para cada modalidad establezca la reglamentación que adopte el Ministerio de Transporte, estipulando claramente si se trata de un conductor de servicio público o particular.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-104 de 2004 decidió declarar Exequibles los artículos (...) 18 (...) de la Ley 769 de 2002 "por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", por el cargo analizado en esta providencia.³⁷

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-1090 de 2003:

“A comienzos de los años treinta, la Corte Suprema de Justicia (sentencia de 30 de noviembre de 1935, 14 de marzo y 31 de mayo de 1938) empezó a precisar el alcance del artículo 2356 del Código Civil y a elaborar en el medio colombiano la teoría de las actividades peligrosas como forma de incurrir en responsabilidad civil cuando con ocasión de su ejercicio se causa daño. Posteriormente, la Corte ha considerado que determinados casos concretos constituyen actividades peligrosas, como son, entre otras, la utilización de elevadores de carga, la conducción de ganado frente a los peatones, las fumigaciones aéreas, la utilización de explosivos (sentencias del 14 de marzo de 1938, 3 de mayo de 1965, 27 de abril de 1990, 30 de abril de 1976, 4 de septiembre de 1962, 1 de octubre de 1963 y 22 de febrero de 1995). Ahora bien, concretamente en el tema de la conducción de vehículos automotores terrestres, la Corte suprema de Justicia tiene un criterio muy decantado en cuanto al riesgo que tal actividad produce. Ver, entre otras, la sentencia del 5 de octubre de 1997, M.P. Nicolás Bechara Simanca y sentencia del 13 de diciembre de 2000, del mismo Magistrado. De igual manera, el Consejo de Estado, Sección Tercera, en sentencia del 8 de junio de 1999, con ponencia del Consejero Daniel Suárez Hernández, estimó lo siguiente: La Sala desea precisar que, en la actividad que tiene por objeto la construcción, remodelación, mantenimiento y mejora de las vías públicas es una de las denominadas riesgosas o peligrosas en el entendimiento de que tal calificación supone una potencialidad de daño para las personas o para las cosas, a lo que

³⁷ El ciudadano Isaza Santos demanda los artículos 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 24 y 56 de la Ley 769 de 2002, “*Por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre*”, por considerar que, al regular aspectos relacionados con la educación en las vías públicas, los centros de enseñanza automovilística, su naturaleza, su constitución y funcionamiento, clasificación, la inspección y vigilancia de los centros de enseñanza, limitación a los certificados que expiden y programas de enseñanza obligatoria en todos los establecimientos educativos en los niveles preescolar, educación básica y media vocacional, vulneran los artículos 24, 67, 68, 41, 158 y 169 de la Constitución.

se suma que, el uso de una vía pública a más de configurar a cargo de las autoridades un típico servicio de naturaleza pública, también comporta una buena dosis de peligrosidad o riesgo, pues la conducción de vehículos automotores es una actividad de suyo peligrosa. “A nadie escapa la alta dosis de peligro o riesgo, que se suma al connatural del ejercicio de la actividad peligrosa de la conducción de automotores, de verse expuesto a una colisión o a cualquier otra vicisitud por el uso indiscriminado que de la vía se hacía, en ambos sentidos, uso éste provocado y permitido a ciencia y paciencia de las autoridades públicas demandadas, tal y como quedó acreditado con la prueba testimonial de los agentes de tránsito”.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 57402 del 01 de diciembre de 2005.

“Por lo anterior este Despacho considera que se debe exigir licencia de conducción, licencia de tránsito, SOAT, al conductor que opere un vehículo automotor dentro de las vías cerradas al público, toda vez que el ámbito de aplicación del Código Nacional de Tránsito Terrestre es en todo del territorio nacional en las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las privadas. Nótese que las vías NO ABIERTAS AL PÚBLICO encajan dentro del concepto de vías privadas, toda vez que la ley no las excluye de la aplicación de las disposiciones.

El procedimiento para ingresar el agente de tránsito en estos casos, será el previsto en las diligencias policivas y el trámite en sí para imponer las sanciones será el determinado en los artículos 135 y 136 de la Ley 769 de 2002.”

Artículo 19. Requisitos. Modificado Ley 1383 de 2010 Artículo 5°. Modificado Ley 1397 de 2010 Artículo 3°. Modificado Decreto-Ley 019 de 2012 Artículo 196. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores, quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Para vehículos particulares:

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011.

“...dado que una de las motivaciones fundamentales para la expedición del Código de Tránsito y Transporte consistió en la necesidad de contrarrestar los altos índices de accidentalidad que se registran en el país, debido al ejercicio indebido de la posibilidad de conducir, el legislador consideró necesario imponer algunos requisitos y limitaciones a su desarrollo, que garanticen la total idoneidad, adiestramiento y destreza de quien conduce, lo cual a su vez garantiza, el cabal ejercicio del derecho a la libertad de circulación.”

1. Saber leer y escribir.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-468 de 2011 decidió declarar exequible el requisito “saber leer y escribir”, exigido por el legislador, contenido en el artículo 3, numeral 1, de la Ley 1397 de 2010, por el cargo analizado en la presente providencia.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011

“El requisito “saber leer y escribir”, contenido en el numeral 1 del artículo 3 de la Ley 1397 de 2010, hace referencia a una competencia exigida a las personas que aspiran a obtener su licencia de conducción por primera vez o a su renovación, que resulta indispensable para garantizar la seguridad, en la medida en que el conocimiento sobre las normas de tránsito y la habilidad para leer las señales de tránsito, asegura que quien conduce produzca menos riesgos para sí mismo y para los demás al realizar una actividad peligrosa.

Tal requisito, se exige a todas las personas que al haber cumplido la edad para obtener la licencia de conducción, 16 años, deseen tramitarla para conducir vehículos automotores. Sin embargo, a pesar de que el requisito aparentemente es neutro, también es cierto que, tal como lo señala el demandante, existe un porcentaje importante de colombianos que son analfabetas o iletrados, para quienes no será posible obtener una licencia de conducir bajo los nuevos parámetros, a pesar de conocer los símbolos de seguridad vial y llevar conduciendo vehículos automotores por años. Este segmento poblacional excluido de la norma de la posibilidad de obtener la licencia de conducción, está compuesto por grupos tradicionalmente marginados que no ingresan al sistema educativo en el momento oportuno por diversas razones como la falta de cupos, la situación de pobreza extrema que obliga a las personas a trabajar desde edades muy tempranas y a desertar de la escuela, la ausencia de políticas orientadas a brindar soluciones oportunas y sostenibles para corregir el analfabetismo, o incluso factores como el desplazamiento forzado interno.

(...)

La medida está orientada a un fin constitucionalmente legítimo e importante, pues se trata la protección de la vida e integridad de las personas, tanto de las que conducen un vehículo automotor como la de las que estén en otro vehículo o sean peatones.

El medio elegido por el Legislador, en este caso, establecer como uno de los requisitos para obtener la licencia de conducción de vehículos particulares, el saber leer y escribir, no es un medio que, prima facie, esté prohibido y no pueda ser empleado por el Legislador, y en consecuencia es legítimo, máxime cuando la misma Constitución establece en su artículo 67, la obligatoriedad de la educación gratuita en las instituciones del Estado, entre los cinco y los quince años de edad, que comprende como mínimo un año de preescolar y nueve de educación básica, etapa en la que precisamente se adquieren y perfeccionan la lectura y la escritura. Es decir, el legislador exige un requisito que por mandato de la Constitución, en principio, todos los colombianos en edad de tramitar la licencia de conducción deberían estar en posibilidad de cumplir, puesto que, entre los cinco y los quince años de edad se adquieren y perfeccionan competencias como la lectura y la escritura.

Respecto a si la relación entre el fin y el medio elegido por la norma es adecuado o efectivamente conducente, la Corte encuentra que el requisito de saber leer y escribir hace referencia a una competencia que posibilita el conocimiento y comprensión del Código de Transito, de las señales de tránsito, de los manuales e instrucciones de manejo de los vehículos automotores, de las señales y mensajes escritos que los mismos vehículos transmiten a los usuarios, de las infracciones de tránsito que se le impongan al conductor, y de señales de contenido textual distintas a las de los símbolos universales que puedan ubicarse en las vías, entre otros, y permite evaluar, a través del examen escrito, los

conocimientos teóricos sobre estos temas que debe acreditar todo aspirante a obtener la licencia de conducción. Este conocimiento es fundamental para disminuir el riesgo que conlleva la conducción de un vehículo automotor, en tanto el conductor además de estar debidamente informado y capacitado, estará en condiciones de afrontar con cierta solvencia los imprevistos que durante el desarrollo de la actividad se presenten, y de conocer sus derechos cuando incurra en infracciones de tránsito.

De conformidad con el párrafo del artículo 2 de la Ley 1397 de 2010, que modifica el artículo 18 de la Ley 769 de 2002, el examen teórico de conducción debe ser presentado ante los centros de enseñanza automovilística que se encuentren inscritos en el RUNT, por las personas que aspiran a obtener la licencia de conducción por primera vez y por las personas titulares de licencias de conducción que requieran su refrendación o re categorización. Este examen, tal y como está regulado en la actualidad, consta de cuarenta (40) preguntas, divididas en cuatro grupos, así: (i) Grupo I. Aspectos generales de tránsito, autoridades, licencias de conducción y mecánica básica. Equivale a un veinte por ciento (20%) de la evaluación; (ii) Grupo II. Normas de comportamiento de peatones, conductores y pasajeros. Equivale a un treinta por ciento (30%) de la evaluación; (iii) Grupo III. Señales de tránsito y uso de la infraestructura vial. Equivale a un veinte por ciento (20%) de la evaluación; y (iv) Grupo IV. Infracciones, sanciones, procedimiento y competencia para su imposición. Equivale a un treinta por ciento (30%) de la evaluación.

La prueba teórica se complementa con un examen práctico, que podrá ser presentado ante los centros de enseñanza automovilística, ante los organismos de tránsito o ante los particulares que se encuentren debidamente habilitados para ello e inscritos ante el RUNT. A través de esta prueba todo aspirante a obtener la licencia de conducción, en cualquiera de las categorías de licencias, deberá demostrar la habilidad, destreza y conocimiento en cada uno de los siguientes aspectos: (i) conocimiento, inspección y adaptación al vehículo antes de iniciar su movilización. Equivale a un treinta por ciento (30%) del examen; (ii) destreza y habilidad en el manejo de los mecanismos de control y en la conducción del vehículo. Equivale a un cuarenta por ciento (40%) del examen; y (iii) comportamiento del conductor frente al tránsito, respeto por las señales de tránsito, por el peatón y el uso adecuado de la infraestructura vial. Equivale a un treinta por ciento (30%) del examen.

Como se puede apreciar, los conductores deben acreditar un cúmulo de conocimientos que no se reducen a la memorización y comprensión de las señales de tránsito, que aseguran que están debidamente capacitados, tienen la habilidad necesaria para la conducción del vehículo, y en esa medida, reducir los riesgos inherentes a la actividad que van a ejecutar.

Adicionalmente, la actividad de conducir por su propia naturaleza enfrenta al conductor cotidianamente a imprevistos y a la lectura de mensajes que no necesariamente corresponden a las señales reglamentarias de tránsito, pero que advierten sobre situaciones de peligro, que de ser ignoradas, pondrían en situación de riesgo no sólo a quien conduce, sino también, a los demás conductores y peatones. A pesar de que la tendencia en materia de tránsito es la de establecer una señalización universal, símbolos no verbales y pictogramas estandarizados internacionalmente, que sea comprendida por todos, sin que las diferencias de idiomas se convierten en un obstáculo para su entendimiento, en la actualidad existe un consenso generalizado sobre la necesidad apremiante de mejorar la seguridad vial para disminuir la accidental, requerimiento que no se satisface simplemente con el conocimiento de las señales de tránsito. Además del

conocimiento y comprensión de las normas de tránsito y de las infracciones, sanciones y procedimientos, la actividad de conducir aparece una serie de actividades complementarias como la posibilidad de leer los manuales de los vehículos con el fin de conocer las funciones del equipamiento e instrumental que el mismo posee, y detectar y entender los mensajes escritos de advertencia y peligro que el vehículo transmite, entre otras.

Constata la Corte, en consecuencia, que el medio elegido para alcanzar el fin propuesto por la norma es efectivamente conducente, puesto que el requisito exigido, saber leer y escribir, posibilita el conocimiento y comprensión del Código de Tránsito, de las señales de tránsito, de los manuales e instrucciones de manejo de los vehículos automotores, y de las señales escritas que los mismos vehículos transmiten a los usuarios, conocimiento que es esencial para disminuir el riesgo que conlleva la conducción de un vehículo automotor, en tanto el conductor además de estar debidamente informado y capacitado, estará en condiciones de afrontar con cierta solvencia los imprevistos que durante el desarrollo de la actividad se presenten.

Finalmente, la Sala considera que existe proporcionalidad entre los costos y los beneficios constitucionales que se obtienen con la medida analizada, es decir, que es proporcionada al fin perseguido por el legislador.

Efectivamente, por un lado, se protege la vida e integridad no sólo de quien conduce sino de los demás conductores y de los peatones, en el ejercicio de una actividad de suyo peligrosa, pero por el otro, se excluye a quien por no saber leer ni escribir, tiene dificultades para capacitarse adecuadamente y afrontar con solvencia los imprevistos que son propios de una actividad de alto riesgo.

En este punto debe la Corte precisar que no existe el derecho a conducir un vehículo automotor como tampoco existe el derecho a ser propietario de un vehículo, lo que sí existe y ampara la Constitución es el derecho circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, pero no a través de un medio específico, como en este caso lo sería un vehículo particular. La actividad de conducir un vehículo automotor, ya sea público o privado, en sí misma es un privilegio porque no puede ser ejercido por cualquier persona que cuente con la posibilidad material de ingresar a un automóvil y conducirlo, puesto que previamente debe haber demostrado que cumple los requisitos requeridos para hacerlo de manera competente, y en consecuencia, segura, es decir, que conoce las normas que regulan el tránsito, conoce el vehículo, puede detectar y entender los mensajes escritos que el vehículo transmite, está en capacidad de descifrar los mensajes de advertencia o peligro que se dispongan en las vías y cuenta con la aptitud física y mental para conducir sin poner en peligro a sus congéneres.

Según la jurisprudencia constitucional, las licencias de conducción son documentos públicos de carácter personal e intransferible que autorizan a una persona para conducir válidamente un vehículo automotor de acuerdo con las categorías que para cada modalidad se establezcan. Para su obtención, el legislador ha previsto una serie de requisitos, que para la conducción de vehículos de servicio público se hacen más exigentes.

La licencia de conducción certifica, entonces, que quienes conducen vehículos automotores, actividad que tradicionalmente se ha considerado peligrosa, son realmente las personas a quienes el Estado ha concedido autorización para ello, por haber verificado

previamente su idoneidad para el desempeño de tal actividad, es decir, la aptitud, física, mental, sicomotora, práctica, teórica y jurídica de una persona para conducir un vehículo por el territorio nacional. Cabe precisar, en todo caso, que la licencia de conducción no es el único requisito que los conductores de vehículos automotores deben cumplir para poder circular en ellos, además resulta obligatorio acreditar el cumplimiento de muchas otras condiciones, como por ejemplo, contar con una licencia de tránsito (art. 43 Ley 769 de 2002); estar amparado por un seguro obligatorio vigente (art. 42 Ley 769 de 2002); llevar dos placas iguales, una en el extremo delantero y otra en el extremo trasero del vehículo (art. 45 Ley 769 de 2002); inscribir el vehículo en el Registro Nacional Automotor, RUNT, (artículo 46 Ley 769 de 2002); contar con una revisión técnico-mecánica (art. 50 Ley 769 de 2002, modificado por el art. 9 de la Ley 1383 de 2010), entre otros.

De hecho la tendencia universal en materia de seguridad vial es a hacer más estrictas los requisitos y no a flexibilizarlos, porque se entiende que la seguridad vial es un tema que va más allá de la labor mecánica de conducir y del aprendizaje de las señales de tránsito, incluso de la memorización y repetición de la normatividad pertinente. Actualmente, de acuerdo con los programas y campañas desarrollados por el Fondo de Prevención Vial, lo deseable es que el individuo interiorice y se apropie del conocimiento que lo habilita para conducir un vehículo automotor de manera idónea, y esto sólo se logra a través de un proceso formativo que se inicia desde la más temprana edad (preescolar) y se desarrolla a lo largo de toda la etapa escolar.

El artículo 56 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) establece como obligación en la educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media vocacional, impartir los cursos de tránsito y seguridad vial, previamente diseñados por el Gobierno Nacional, con el fin de que todas las instituciones educativas cuenten con estándares de competencias que integren componentes fundamentales de la educación vial orientada a que los niños y jóvenes puedan ejercer su derecho a una movilidad libre y segura.

(...)

Para la Sala, a pesar de que el requisito de saber leer y escribir, exigido en la norma cuestionada, puede excluir a algunos colombianos del ejercicio de una actividad, que sin ser un derecho, en ocasiones puede afectar el ejercicio de ciertos derechos como el derecho al trabajo, o a la libre circulación, tal afectación es razonable y no resulta desproporcionada frente a los valores supremos que con ella se garantizan, como en efecto lo son la vida y la integridad no solo de quien conduce, sino la de los demás conductores y peatones.

Para aquellos sectores de la población que por su extrema pobreza, por su aislamiento de las cabeceras municipales, por las condiciones de inseguridad y orden público que afectan su cotidianidad, no han podido obtener una formación básica que les permita superar su situación de analfabetismo, existe en cabeza del Estado, por mandato constitucional, la obligación de garantizar su acceso a la educación pública gratuita y obligatoria entre los cinco y los quince años de edad (un año de preescolar y nueve de educación básica), nivel mínimo de formación que constituye un nivel educativo muy superior al exigido por el legislador en la norma cuestionada.

(...)

No obstante, a pesar de que el requisito demandado obedece a finalidades constitucionalmente legítimas que resultan acordes con la protección del derecho a la vida y a la integridad personal, dentro del ejercicio de una actividad que ha sido definida por la jurisprudencia constitucional como peligrosa y que genera altos índices de accidentalidad, la Corte debe señalar que mientras el Estado cumple las metas que se ha trazado en materia de reducción de las tasas de analfabetismo, el Ministerio de Educación Nacional en coordinación con las autoridades de tránsito a nivel nacional, departamental y municipal, están en la obligación de ofrecer a las personas que no saben leer ni escribir, interesadas en obtener su licencia de conducción, un programa educativo gratuito que les permita adquirir tales competencias, puesto que le corresponde al Estado tomar las medidas urgentes y necesarias, de conformidad con el artículo 67 de la Carta, para ayudarlos a superar una condición que no están en la obligación de soportar de manera indefinida.

Concluye la Sala por tanto, que la medida cuestionada no ofrece en términos generales un tratamiento manifiestamente desproporcionado a quienes no saben leer ni escribir, ni limita excesivamente su derecho a la libre locomoción, (i) porque la actividad de conducir un vehículo automotor no es un derecho; (ii) porque la actividad de conducir un vehículo automotor es una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones; (iii) porque la restricción a la libertad de circulación que se podría producir por vía de exigir el requisito de saber leer y escribir para obtener la licencia de conducción, es menor, en tanto no genera la imposibilidad de circular o transportarse en cualquier tipo de vehículos; (iv) porque el legislador puede establecer limitaciones razonables y proporcionadas a la libertad de locomoción cuando se trata de salvaguardar intereses y valores superiores; (v) porque la medida además de concurrir a garantizar la seguridad de quien conduce y la de las demás personas, contribuye para que la condición de analfabeta no se perpetúe en el tiempo, no sólo porque el Estado está obligado a crear las condiciones para ello, sino porque se genera un estímulo adicional en quienes desean conducir y son iletrados, precisamente para superar tal condición; y (vi) porque el Estado ha adelantado una política educativa y un plan especial de alfabetización dirigido a disminuir de manera significativa las tasas de analfabetismo.

2. Tener dieciséis (16) años cumplidos.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 283851 del 4 de junio de 2012.

“Conforme a lo anterior, es preciso señalar que la citada resolución (1307 de 2009) no contempló, en cuanto a la restricción para la conducción de vehículos automotores por parte de menores las establecidas en la Resolución 2257 de 1998, de tal forma que las licencias de conducción expedidas bajo los parámetros de la nueva ficha técnica no contemplan las mismas restricciones establecidas bajo la normatividad derogada, en cuanto a la conducción de vehículos automotores por menores de edad.”

3. Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares, ante las autoridades públicas o privadas que se encuentren debidamente habilitadas para ello e inscritas ante el RUNT, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

Reglamentación: Resolución 1600 de 2005 Ministerio de Transporte. Examen Teórico Práctico de Conducción

Capítulo II

Objeto, ámbito de aplicación, competencia

Artículo 1. Objeto y Ambato de Aplicación. El objeto de la presente resolución es reglamentar el examen teórico-práctico que deben presentar los aspirantes a obtener la licencia de conducción por primera vez, refrendarla o re categorizarla ante los Organismos de Tránsito en el Territorio Nacional.

Artículo 2. Modificado Resolución 5113 de 2009 Artículo 1. Competencia. Serán competentes para realizar el examen teórico-práctico de que trata la presente resolución, los Organismos de Tránsito que cuenten con la Certificación en la Norma Técnica Colombiana GP1000 de 2004, la cual deberá mantenerse para poder realizar esta función

Capítulo III

Del examen teórico-práctico de conducción

Artículo 3. Destinatarios. El examen teórico-práctico de conducción debe ser presentado por:

- a) Las personas que aspiran a obtener la licencia de conducción por primera vez;
- b) Las personas titulares de licencias de conducción que requieran recategorizar su licencia;

Artículo 4. Modificado Resolución 5113 de 2009 Artículo 2. Requisitos para la Práctica de los Exámenes. Los requisitos mínimos que deben cumplir los Organismos de Tránsito autorizados y/o las entidades privadas en quien ellos deleguen esta función, son los siguientes:

A. PARA LAS PRUEBAS TEORICAS:

1. Ofrecer uno o varios locales propios o en arrendamiento con un área que ofrezca zonas de recepción, administración, sala de pruebas con cubículos individuales suficientemente dotados con los sistemas de cómputo requeridos, con iluminación, ventilación, seguridad y servicios sanitarios.
2. Capacidad instalada para atender simultáneamente a varios aspirantes, de acuerdo a la demanda.
3. Demostrar el cumplimiento de las condiciones y protocolo que se establezcan para la adecuada y eficiente interconexión al Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT-, cuando este entre en funcionamiento.
4. Contar con el personal necesario entre los cuales se incluirá por lo menos un evaluador certificado en las normas de competencia laboral expedida por el Servicio Nacional de Aprendizaje -SENA- que supervisará el examen y vigilará que cada aspirante lo presente sin ayudas y de manera individual.

B. PARA LAS PRUEBAS PRÁCTICAS:

1. Contar con un área mínima de 1.000 metros cuadrados, destinada para la realización del examen práctico, de acuerdo con el procedimiento previsto en el Artículo 7° de la presente resolución.
2. Contar con el personal necesario entre los cuales se incluirá uno o varios instructores en conducción certificados en las normas de competencia laboral de la titulación como evaluadores expedida por el Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA-, que serán los responsables de realizar y supervisar el examen práctico y emitir la calificación de acuerdo a los criterios establecidos para este fin.

Artículo 5. Contenido del examen. El siguiente es el contenido del examen teórico-práctico de conducción:

a) Del examen teórico. El examen teórico contendrá cuarenta (40) preguntas relacionadas con los temas que a continuación se describen con su respectiva ponderancia:

1. Grupo I. Aspectos generales del tránsito, autoridades, licencias de conducción y mecánica básica. Equivale a un veinte por ciento (20%) de la evaluación.
2. Grupo II. Normas de comportamiento de peatones, conductores y pasajeros. Equivale a un treinta por ciento (30%) de la evaluación.
3. Grupo III. Señales de tránsito y uso de la infraestructura vial. Equivale a un veinte por ciento (20%) de la evaluación.
4. Grupo IV. Infracciones, sanciones, procedimiento y competencia para su imposición. Equivale a un treinta por ciento (30%) de la evaluación.

Las preguntas por cada uno de los grupos relacionados anteriormente están contenidas en el Anexo I de esta resolución, las cuales integrarán un manual que será entregado en forma gratuita por los organismos de tránsito autorizados y/o las entidades privadas en quienes estos deleguen la función de realizarlo. Para los aspirantes a obtener licencia de conducción de servicio público se incluirán preguntas con énfasis en esta modalidad de servicio.

El Ministerio de Transporte actualizará este manual cuando lo considere necesario;

b) Del examen práctico. Todo aspirante a presentar el examen práctico para obtener licencia de conducción en cualquiera de las categorías de licencias deberá demostrar la habilidad, destreza y conocimiento en cada uno de los siguientes aspectos, los cuales serán valorados por el instructor en conducción responsable de la práctica de la prueba:

1. Conocimiento, inspección y adaptación al vehículo antes de iniciar su movilización. Equivale a un treinta por ciento (30%) del examen.
2. Destreza y habilidad en el manejo de los mecanismos de control y en la conducción del vehículo. Equivale a un cuarenta por ciento (40%) del examen.
3. Comportamiento del conductor frente al tránsito, respeto por las señales de tránsito, por el peatón y el uso adecuado de la infraestructura vial. Equivale a un treinta por ciento (30%) del examen.

Parágrafo. Para el registro de la calificación el instructor en conducción diligenciará una ficha técnica que contiene los factores a evaluar dentro de cada uno de los aspectos

mencionados en el presente Artículo y la cual hace parte de la presente resolución. (Anexo II).

Artículo 6. Registro de Identificación. Previamente a la presentación del examen el aspirante deberá adelantar el siguiente proceso de identificación:

1. Presentación del documento de identidad y registro de los datos personales.
2. Identificación biométrica de la huella dactilar, para lo cual se deben tomar, por medio electrónico utilizando un scanner digital, las huellas dactilares de los dedos índice derecho e izquierdo. Esta información se utilizará para producir el registro de identificación de las huellas dactilares de acuerdo con los parámetros que se definan para el Registro único Nacional de Tránsito, RUNT. Esta información quedará guardada mediante las herramientas tecnológicas que para tal fin estén dispuestas en el mencionado registro.
3. Fotografía del aspirante.

Parágrafo. Esta Información deberá retransmitirse al Registro único Nacional de Tránsito, RUNT, cuando este entre en funcionamiento, para la respectiva confrontación de acuerdo con las normas legales vigentes.

Artículo 7. Procedimiento. Los aspirantes a presentar y aprobar el examen seguirán el siguiente procedimiento:

a) Examen teórico.

1. Presentación de su documento de identidad e indicación de la categoría de la licencia de conducción a obtener.
2. Recibo de pago de los derechos de presentación del examen.
3. Recibirá una orden en consecutivo de presentación de la prueba y esperará el turno respectivo;
4. A la orden de presentación se dirigirá a uno de los cubículos disponibles y dará inicio a su prueba ingresando el número de su cédula para activar el sistema de las cuarenta (40) preguntas, que serán seleccionadas en forma aleatoria por el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT.
5. El examen se aprueba con la respuesta correcta del 90% de las preguntas.
6. Si el examen es aprobado, recibirá la respectiva constancia y se dirigirá en forma inmediata a presentar la prueba práctica.
7. Si el examen es reprobado el aspirante, podrá solicitar inmediatamente un nuevo examen, el cual deberá presentarlo dentro de los treinta (30) días calendario siguientes. Esta segunda prueba no tiene costo.
8. En el evento que el examen sea reprobado por segunda vez, el aspirante iniciará el procedimiento para su nueva presentación;

b) Examen práctico.

1. El aspirante se presentará ante el instructor en conducción con la constancia de aprobación del examen teórico con el respectivo documento de identidad y se le asignará un turno para la presentación.

2. La prueba se desarrollará y evaluará con base en los factores establecidos en la ficha técnica relacionada como Anexo II de la presente resolución. Para la evaluación de los aspectos señalados en los numerales 1 y 2 del literal b) del Artículo 5° de esta resolución, se dispondrá de un área para efectuarla; así mismo aspectos del numeral 2 y los del numeral 3 del literal y Artículo mencionado se realizarán en vías públicas con las características que permitan la medición de dichos factores.
3. El examen práctico se aprobará si el aspirante logra un puntaje mínimo de noventa (90) puntos.
4. Reprobado el examen práctico el aspirante deberá presentarse nuevamente a dicha práctica el día hábil siguiente para el cual deberá nuevamente someterse al proceso de identificación establecido para este procedimiento. Esta segunda prueba no tiene costo.
5. Si el examen es reprobado por segunda vez, el aspirante deberá cancelar el cincuenta por ciento (50%) de la tarifa establecida, e iniciar nuevamente el procedimiento con la identificación y presentar únicamente este examen.
6. Una vez aprobado el examen práctico se expedirá la respectiva constancia con la firma del instructor en conducción.

Parágrafo 1. Supervisión del Examen. El supervisor de la prueba teórica anulará el examen si se comprueba que el aspirante está utilizando ayudas externas a través de teléfonos, bipper o cualquier otro elemento de comunicación o que no está presentando la prueba de manera individual. De igual manera se procederá con quien intente una suplantación sin perjuicio de las acciones penales correspondientes.

El examen práctico de conducción será supervisado por un instructor en conducción debidamente acreditado por el Ministerio de Transporte e inscrito ante el RUNT cuando este entre en operación, quien determinará de acuerdo a los aspectos de evaluación si el aspirante aprueba o reprueba el examen y quien será el responsable de reportar el resultado al Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT.

Parágrafo 2. Modificado Resolución 5113 de 2009 Artículo 3. Vehículos. El examen deberá efectuarse en un vehículo correspondiente a la categoría de la licencia solicitada que deberá tener el Organismo de Tránsito

Artículo 8. Del certificado. Una vez obtenidas las constancias de aprobación de los exámenes teórico y práctico, el organismo de tránsito o la entidad privada en quien se delegue esta función, expedirá en forma inmediata el certificado de aprobación del examen teórico práctico el cual llevará la foto impresa del evaluado.

Parágrafo. El certificado de que trata el presente Artículo deberá ajustarse a la información y al formato diseñado para este efecto por el Ministerio de Transporte.

Capítulo IV

Disposiciones varias

Artículo 9. Modificado Resolución 5113 de 2009 Artículo 4. Registro. Aprobado el examen teórico-práctico y registrados los resultados en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT-, el sistema le generará el número de identificación del certificado

Artículo 10. Modificado Resolución 5113 de 2009 Artículo 5. Evaluación de Conformidad. Los Organismos de Tránsito o las entidades privadas en quienes los Organismos de Tránsito deleguen la función de realizar el examen teórico-práctico, deberán obtener y mantener el certificado de Conformidad del servicio con el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución el cual debe ser renovado cada año, a través de una Certificación de Servicios otorgada por un Organismo de Certificación de productos acreditado con la ISO-IEC Guía 65 o su equivalente la GTC 38, en el Subsistema Nacional de Calidad -SNCA- o la norma que la modifique o sustituya

Artículo 11. El organismo de tránsito o la entidad privada en quien se delegue la realización del examen teórico-práctico deberá constituir una póliza de Responsabilidad Civil Extra-contractual, RCE, en cuantía no menor a (100) smlmv, o la constitución de una garantía bancaria por el mismo valor, con el fin de amparar la muerte y/o lesiones a personas y el daño de bienes a terceros que se produzcan por causa o con ocasión de la práctica del examen.

Reglamentación: Resolución 5113 de 2009 Ministerio de Transporte

Artículo 6. Autorización. Verificado el cumplimiento de los requisitos exigidos a los Organismos de Tránsito para la realización del examen teórico-práctico, el Ministerio de Transporte procederá a expedir el respectivo acto administrativo que lo habilita para realizar el citado examen y autoriza la conectividad al RUNT con este fin.

Artículo 7. Transitorio. Establecer un periodo de transición de seis (6) meses para que los organismos de tránsito se certifiquen en la Norma Técnica Colombiana GP1000 y los demás requisitos establecidos en la presente resolución.

4. Obtener un certificado de aptitud en conducción otorgado por un Centro de Enseñanza Automovilística habilitado por el Ministerio de Transporte e inscrito ante el RUNT.

5. Presentar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-321 de 2009

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2009 decidió declarar infundada la objeción presidencial presentada contra el numeral 4 del artículo 5 (...) del proyecto de ley núm. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado, y en consecuencia, se declara exequible.

Para vehículos de servicio público:

Se exigirán los requisitos previstos en los numerales 1, 4 y 5 anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y aprobar un examen teórico y práctico de conducción referido a vehículos de transporte público conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la phoria horizontal y vertical.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2009 decidió declarar infundada la objeción presidencial presentada³⁸ contra el numeral 4 del Artículo 5 del proyecto de ley núm. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado (hoy la Ley 1383 de 2010), y en consecuencia, se declara exequible.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-104 de 2004 decidió: "Declarar EXEQUIBLES los artículos (...) 19 (...) de la Ley 769 de 2002 "por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", por el cargo analizado en esta providencia.³⁹"

Legislación Complementaria: Ley 1539 de 2012

Artículo 3. Sistema de Seguridad. El Sistema Integrado de Seguridad en la expedición del certificado de aptitud psicofísica, tiene como finalidad garantizar la presencia del usuario aspirante en el centro o institución especializada; la realización de las pruebas y evaluaciones por los medios o especialistas; que el certificado se expida desde la ubicación geográfica del centro o institución especializada; y que dichas pruebas se hagan desde los equipos de cómputo de los centros o instituciones especializadas con el fin de evitar un posible fraude en la expedición del mencionado certificado.

Los protocolos de seguridad para realizar los exámenes del certificado de aptitud psicofísica efectuados por los centros de instituciones especializadas, en un único Sistema Integrado de Seguridad, son los siguientes:

³⁸ El Presidente de la República considera que las expresiones objetadas violan los Artículos 333 y 334 Superiores, que señalan que la libre competencia económica es un derecho de todos y que es obligación del Estado evitar y controlar cualquier abuso que persona o empresa hagan de su posición dominante en el mercado nacional; e igualmente que el Estado debe propender por la distribución equitativa de las oportunidades. Así mismo, las disposiciones citadas podrían amenazar con la violación de lo dispuesto en el Artículo 336 de la Carta Política toda vez que podría ser interpretado como el establecimiento de un monopolio.

³⁹ El ciudadano Isaza Santos demanda los artículos 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 24 y 56 de la Ley 769 de 2002, "Por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre", por considerar que, al regular aspectos relacionados con la educación en las vías públicas, los centros de enseñanza automovilística, su naturaleza, su constitución y funcionamiento, clasificación, la inspección y vigilancia de los centros de enseñanza, limitación a los certificados que expiden y programas de enseñanza obligatoria en todos los establecimientos educativos en los niveles preescolar, educación básica y media vocacional, vulneran los artículos 24, 67, 68, 41, 158 y 169 de la Constitución.

1. Registrar, autenticar y validar la identificación de las personas al inicio y al final de cada una de las evaluaciones o pruebas médicas. El usuario aspirante y profesional de la salud debe proceder a identificarse con lectores biométricos, así mismo mediante la lectura biométrica de la huella al momento de expedir el examen médico. Los lectores biométricos de huellas deben tener la funcionalidad de dedo vivo.

La validación de la huella se hará con el Sistema de la Registraduría Nacional del Estado Civil, para lo cual dicha entidad deberá adoptar las medidas técnicas y jurídicas para el efecto.

2. Tomar la información de la cédula de ciudadanía con lectores de código de barras.

3. Registrar la firma mediante dispositivos digitalizadores de firmas.

4. Capturar la foto del usuario a través de una cámara con sensor digital de alta definición, que generen imágenes nítidas con más grado de detalle, con el fin de identificar a la persona aspirante.

5. Registrar y enviar los resultados de los exámenes al terminar cada prueba, directamente al Sistema Integrado de Seguridad o desde el aplicativo de cada Institución especializada integrándose con el Sistema, cumpliendo con los estándares del mismo. Este sistema controlará los tiempos mínimos en que se debe realizar cada prueba (psicomotriz, optometría, auditiva, médica).

Parágrafo. El Sistema Integrado de Seguridad debe validar todas y cada una de las evaluaciones de las pruebas realizadas con los criterios de evaluación establecidos en el literal d) del artículo 11 de la Ley 1119 de 2006 y en la Resolución número 1555 de 2005.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-850 de 2013

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-850 de 2013 decidió: "Declarar EXEQUIBLE por los cargos analizados, (...) la expresión "Todas las Instituciones que expidan o que vayan a expedir los certificados de aptitud psicofísica o física, mental y de coordinación motriz" del parágrafo 1º del artículo 3º de la Ley 1539 de 2012, por los cargos analizados."

6. La conectividad con el Sistema Integrado de Seguridad se realizará a través de una Red Privada Virtual que se armará con dispositivos de seguridad y comunicaciones que controlen, validen la localización geográfica de la Institución especializada, y se pueda garantizar la realización de los exámenes para obtener el certificado de aptitud psicofísica desde la ubicación de la sede acreditada, controlando y autorizando los equipos de cómputo de la Institución Especializada verificando la identificación de los principales componentes de cada computador.

Las instituciones especializadas o centros se conectarán con el Sistema Integrado de Seguridad a través de canales de Internet óptimos para la operación, con una dirección IP Pública Fija. El Sistema Integrado de Seguridad tendrá un canal dedicado suficiente para la conexión de los Centros o Instituciones especializadas, y permita tener el acceso de la información segura a la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.

Parágrafo 1. Todas las Instituciones que expidan o que vayan a expedir los certificados de aptitud psicofísica o física, mental y de coordinación motriz, deberán ser acreditadas como organismos de certificación de personas, bajo la norma ISO/IEC 17024:2003, para lo cual deberán previo a obtener, renovar o mantener la acreditación, garantizar el cumplimiento del Sistema Integrado de Seguridad del presente artículo.

Parágrafo 2. El sistema integrado de seguridad deberá obtener el reconocimiento mediante el registro y/o solicitud presentada y admitida para trámite de patente de y/o Modelo de Utilidad, conforme a la Decisión 486 del 2000 emitida por la Superintendencia de Industria y Comercio. Además para el caso del software debe tener el registro o depósito de propiedad Intelectual, conforme a la Ley 23 de 1982 y el Decreto 1360 de 1989.

Parágrafo 3. La entidad encargada del Registro de la información de los certificados de aptitud física, mental y motriz conforme a la Ley 769 del 2002 debe entregar la información o permitir el acceso a todos los registros de los certificados médico de aptitud física, mental y psicomotriz, en tiempo real con el fin de confrontar, comparar con la información que se encuentra almacenada en el Sistema Integrado de Seguridad, este último entregará un informe diario legitimado ante los entes de control y vigilancia los exámenes que dieron cumplimiento a los criterios establecidos en el literal d) del artículo 11 de la Ley 1119 de 2006 y a la Resolución 1555 de 2005.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-850 de 2013

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-850 de 2013 decidió declarar Exequible por los cargos analizados, el parágrafo 3º del artículo 3º de la Ley 1539 de 2012

Reglamentación. Resolución 217 de 2014. Ministerio de Transporte.

Capítulo V

Objeto y Ámbito de Aplicación.

Artículo 1. Objeto y Ámbito de Aplicación. La presente resolución tiene por objeto reglamentar la expedición de los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos, emitidos por los Centros de Reconocimiento de Conductores habilitados por el Ministerio de Transporte.

El Viceministerio de Transporte del Ministerio de Transporte expedirá el acto administrativo mediante el cual se establezcan las condiciones y requisitos para que las instituciones prestadoras de salud realicen los exámenes para la expedición del Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, así como los protocolos para la conexión con el Sistema RUNT.

Capítulo IV

Definiciones

Artículo 2. Centro de Reconocimiento de Conductores. Los Centros de Reconocimiento de Conductores son Instituciones o Entidades con objeto social diferente a lo prestación de servicios de salud, que por requerimientos propios de su actividad, brinden de manera exclusiva servicios de baja complejidad y consulta especializada, que no incluyan servicios de hospitalización ni quirúrgicos, inscritas en el “Registro Especial de Prestadores de Servicios de Salud” del Sistema Obligatorio de Garantía de Calidad de la Atención de Salud, de conformidad con la reglamentación vigente o la que expida de manera particular el Ministerio de Salud y Protección Social, acreditada por el Organismo Nacional de Acreditación o quien haga sus veces y habilitada por el Ministerio de Transporte para expedir el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz para Conducir.

Artículo 3. Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz. Es el documento expedido por el representante legal del Centro de Reconocimiento, o por la persona a quien este delegue, en representación de un Centro de reconocimiento de conductores, mediante el cual se certifica ante las autoridades de tránsito, que el aspirante a obtener por primera vez, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción posee la aptitud física, mental y de coordinación motriz que se requieren para conducir un vehículo automotor.

El certificado solamente tendrá validez ante el Organismo de Tránsito más cercano, sea este municipal o departamental.

Los certificados expedidos por los Centros de Reconocimiento de Conductores ubicados en áreas metropolitanas tendrán validez en todos los organismos de tránsito de los municipios que la conforman.

Los organismos de tránsito municipales o los puntos de atención de los organismos de tránsito situados en los departamentos de Amazonas, Guainía, San Andrés y Vaupés, darán validez a los certificados médicos expedidos por las Empresas Sociales del Estado, migrando el certificado a través del organismo de tránsito mientras no se encuentre en operación de un Centro de Reconocimiento de Conductores en el Departamento.

Parágrafo 1. Para garantizar la cobertura y acceso al servicio, así como para atender las necesidades de renovación y estrategias especiales, el Viceministerio de Transporte del Ministerio de Transporte podrá autorizar el uso de Certificados de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz para Conducir expedidos por Centros de Reconocimiento de Conductores diferentes al más cercano.

Parágrafo 2. Cuando se presente el cambio de parametrización geográfica de un Centro de Reconocimiento, se preverá tecnológicamente a través del RUNT, que los certificados de aptitud física mental y de coordinación motriz, expedidos y migrados al sistema por ese centro para un determinado organismo de tránsito, puedan ser utilizados por dicho organismo, hasta la fecha de vigencia del mismo.

Artículo 4. Acreditación. Es el dictamen sobre la competencia técnica y la imparcialidad

de los organismos que evalúan la conformidad de productos y procesos con normas técnicas de mercado o con requisitos técnicos de exigencia legal.

Artículo 5. Habilitación. Es la autorización expedida por el Ministerio de Transporte a los Centros de Reconocimiento de Conductores, previa la verificación del cumplimiento de requisitos mínimos, para realizar el examen y expedir el certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz.

Artículo 6. Evaluaciones. Son los profesionales de la salud, que de acuerdo con su especialidad tienen las competencias científicas y técnicas, para evaluar la idoneidad de una persona por medios científicos, técnicos, escritos, orales, prácticos y por observación, con el fin de determinar que posee la aptitud física, mental y de coordinación motriz exigidas para conducir un vehículo.

Artículo 7. Médico Certificador. Es el médico que en nombre y representación de un Centro de Reconocimiento de Conductores, valida que se haya surtido el procedimiento para expedir las respectivas valoraciones y certifica con base en los dictámenes de los evaluadores, que el candidato a obtener por primera vez, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción, posee la actitud física, mental y de coordinación motriz que se requieren para conducir un vehículo.

Parágrafo. El médico certificador también podrá actuar como evaluador determinando la idoneidad de una persona por medios científicos, escritos, orales, prácticos y por observación, con el fin de determinar que posee la actitud física, mental y de coordinación motriz que se requieren para conducir un vehículo.

Capítulo VI.

Centros de Reconocimiento de Conductores.

Artículo 8. Requisitos para Obtener la Habilitación. Para que un Centro de Reconocimiento de Conductores obtenga la habilitación y pueda expedir Certificados de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, deberá acreditar ante el Viceministerio de Transporte del Ministerio de Transporte, el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. La inscripción en el "Registro Especial de Prestadores de Servicios de Salud" del Sistema Obligatorio de Garantía de Calidad de la Atención de Salud, de conformidad la normatividad que expida el Ministerio de Salud y Protección Social.
2. Certificado de existencia y representación legal del propietario del Centro de Reconocimiento de Conductores, expedido por la Cámara de Comercio, con una antelación no mayor a treinta (30) días, en el que conste la dirección del domicilio, teléfono y en el que se indique dentro de su objeto social, la realización de actividades como Centro de Reconocimiento de Conductores, para efectos de expedir Certificados de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz para conductores.
3. Certificado de matrícula del establecimiento comercial expedido por la Cámara de Comercio, en donde operará el Centro de Reconocimiento de Conductores, expedido con una antelación no mayor a treinta (30) días, en el que conste el domicilio y teléfono de la sede.

4. Presentar certificado de Acreditación del Centro en el Subsistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología como Organismo de Certificación de Personal, emitido por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), en el cual se certifique el cumplimiento de lo previsto en la norma ISO/IEC 17024 de 2003 o las normas técnicas que el Ministerio de Transporte adopte y las condiciones que se establecen en la presente resolución.

5. Relación de nombres completos y número de registro del (los) certificador(es), que en nombre de la sede evaluará(n), expedirá(n) suscribirá (n) el "Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz". 9 representante legal de la Institución o Entidad o la(s) persona(s) en quien se delegue la expedición y suscripción d

6. Nombre y número de registro de todos los profesionales de la salud que intervendrán como evaluadores en la elaboración del "Informe de Evaluación Física, Mental y de Coordinación Motriz" en la sede.

7. Demostrar el cumplimiento de las condiciones y protocolos establecidos para la adecuada y eficiente interconexión al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) conforme a lo establecido en la Ley 1005 de 2006.

Artículo 9. Otorgamiento de la Habilitación. Verificado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo anterior, el Ministerio de Transporte expedirá el acto administrativo motivado mediante el cual se habilite al Centro para operar en la sede solicitada y acreditada.

Una vez habilitada, la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte ingresará en el RUNT los datos del acto administrativo, para que el representante legal del Centro de Reconocimiento de Conductores, proceda a realizar la inscripción de acuerdo con lo contemplado en la Ley 1005 de 2006 y a cumplir con las condiciones y protocolos establecidos para la adecuada y eficiente interconexión con el Registro Único Nacional de Tránsito.

Artículo 10. Acreditación. El Centro de Reconocimiento de Conductores deberá someterse a auditorías anuales por parte del ente acreditador, con el fin de que este verifique que se mantienen las condiciones de acreditación bajo las cuales les fue otorgada.

Capítulo VII.

Obligaciones e Inspección, Vigilancia y Control.

Artículo 11. Obligaciones de los Centros de Reconocimiento de Conductores. Para certificar la aptitud física, mental y de coordinación motriz de los candidatos a obtener por primera vez, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción, los Centros de Reconocimiento de Conductores, deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

1. Realizar el procedimiento de registro y evaluación establecido en esta resolución.

2. Expedir Certificados de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, sólo cuando se haya efectuado la evaluación completa, y aprobado todos los parámetros establecidos en

la presente resolución.

3. Expedir Certificados de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz en una cantidad que no supere la máxima diaria autorizada.
4. Comunicar al Ministerio de Transporte y a las autoridades competentes las modificaciones que se presenten respecto a la información presentada inicialmente para obtener su autorización.
5. Expedir el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz de conformidad con lo establecido en el Anexo 1 "Informe de evaluación física, mental y de coordinación motriz" el cual hace parte integral de la presente resolución.
6. Calificar los resultados de acuerdo a las competencias científicas y técnicas adquiridas por el profesional de la salud, utilizando los medios científicos, escritos, orales, prácticos y por observación, con el fin de determinar si el solicitante posee la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir un vehículo.
7. Mantener vigente la acreditación concedida por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) o la entidad que haga sus veces.
8. Almacenar y custodiar en físico o en discos ópticos debidamente marcados en forma individual que contenga: fecha de inclusión de la información, nombres de los aspirantes, documento de identidad, fecha en que se realizó la prueba. Los discos ópticos deben ser del tipo no borrables ni modificables para guardar la información de todos los Certificados de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz que expida y de todos los Informes de Evaluación de las valoraciones efectuadas de acuerdo con los parámetros que para el efecto establezca el RUNT.
9. Mantener vigentes los registros, certificaciones y autorizaciones propias de su actividad expedidas por las autoridades competentes.
10. Cumplir con los protocolos de acceso al RUNT.
11. Mantener todas las condiciones que dieron origen a la habilitación por parte del Ministerio de Salud y Protección Social y del Ministerio de Transporte.
12. Facilitar la actuación, prestar apoyo y colaboración a las autoridades de vigilancia, inspección y control para que puedan ejercer las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas.
13. Disponer de los mecanismos necesarios para ofrecer y garantizar en forma óptima la atención al usuario en sus peticiones, quejas y reclamos.
14. Reportar la información en la oportunidad y condiciones establecidas al RUNT.
15. Implementar mecanismos de atención preferencial para mujeres embarazadas, personas que tengan alguna discapacidad y adultos mayores.
16. Implementar un sistema electrónico y telefónico de asignación de citas, con el fin de

agendar las citas a nivel Nacional para la realización de los exámenes de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz. El sistema de asignación debe garantizar que el usuario previamente haya cancelado el valor del examen, utilizando los mecanismos técnicos, tecnológicos o consignaciones bancarias puestos a su disposición para el pago. La Superintendencia de Puertos y Transporte deberá tener acceso al sistema para consulta en línea y tiempo real a toda la información. Lo anterior, sin perjuicio del uso de sistemas que el Gobierno determine, cuando no sea satisfactoria u oportuna la información provista a los usuarios.

17. El sistema electrónico de asignación de citas deberá suministrar el formulario de datos básicos, para el diligenciamiento previo al examen, el cual deberá presentar el usuario en el Centro de Reconocimiento de Conductores.

19. Realizar los exámenes de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, solamente a los usuarios que previamente hayan agendado cita a través de sistema.

20. Iniciar la prestación del servicio como mínimo una (1) hora antes del inicio de la prestación del servicio en el Organismo de Tránsito de su jurisdicción.

21. Conectarse con el RUNT, únicamente a través de canal dedicado de datos, asegurándose que salga de la sede del Centro de Reconocimiento de Conductores y llegue al router del data center principal del RUNT. En los municipios en que no exista oferta tecnológica de la citada conexión, se deberá acreditar la circunstancia expresa, y posteriormente el Viceministerio de Transporte definirá el mecanismo de conexión alterno. El canal dedicado deberá implementarse en un término no superior a veinte (20) días contados a partir de la publicación del presente acto administrativo.

22. El horario de servicio a los usuarios de los Centros de Reconocimiento de Conductores, no podrá ser inferior a doce (12) horas diarias de lunes a viernes y de ocho (8) horas los sábados. En el sistema de asignación de citas se deberá informar a los usuarios el horario de atención.

23. Contar con los mecanismos o instrumentos necesarios que permitan garantizar la seguridad en la expedición del examen físico, mental y de coordinación motriz, la verificación de la identidad del examinado y las medidas internas de seguridad tendientes a evitar los fraudes en todo el proceso.

24. Garantizar por un mecanismo idóneo los siguientes aspectos: la presencia del usuario aspirante en el centro o institución especializada; la realización de las pruebas y evaluaciones por los medios o especialistas; que el certificado se expida desde la ubicación geográfica del centro o institución especializada; y que dichas pruebas se hagan desde los equipos de cómputo de los centros o instituciones especializadas con el fin de evitar un posible fraude en la expedición del mencionado certificado.

Parágrafo. El incumplimiento de las obligaciones anteriormente establecidas dará lugar a la aplicación de lo previsto en el numeral 17 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.

Artículo 12. Acceso a la Información del Servicio. Para efectos de la inspección, vigilancia y control que le corresponde, la Superintendencia de Puertos y Transporte deberá conectarse al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), como actor del registro,

en virtud de lo cual deberá tener acceso a la información que tiene el mismo y registrar la que genera.

Artículo 13. Responsabilidad. Los Centros de Reconocimiento de Conductores, los certificadores y los evaluadores serán civil, penal, administrativa y disciplinariamente responsables por las valoraciones y la información que certifique en el Certificado de Aptitud física, mental y de coordinación motriz, así como por los efectos de estas, cuando sean judicialmente requeridos.

Artículo 14. Inspección, Vigilancia y Control. Sin perjuicio de las competencias específicas de la Superintendencia Nacional de Salud, de conformidad con lo establecido en el parágrafo 3o del artículo 3o de la Ley 769 de 2002, la vigilancia y control de los Centros de Reconocimiento de Conductores, como organismos de apoyo, corresponde a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Capítulo VIII

Procedimiento y Expedición del Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz.

Artículo 15. Procedimiento para Obtener el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz. Para obtener el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, el interesado deberá obtener a través del sistema de asignación de citas, la cita para la realización del examen en un Centro de Reconocimiento de Conductores ubicado en la Jurisdicción municipal o departamental del Organismo de Tránsito ante el cual se vaya a solicitar, refrendar o recategorizar la licencia de conducción, para que previo a la expedición del certificado, se surta el procedimiento de identificación y evaluación respectivo del candidato. Lo anterior, sin perjuicio de lo establecido en el artículo tercero del presente acto administrativo.

Artículo 16. Registro del Candidato. Previo a la realización de las evaluaciones médicas el Centro de Reconocimiento de Conductores deberá surtir el siguiente proceso:

- a) Requerir al candidato la presentación del documento de identidad original, para la toma de la información con lectores de código de barras para el registro de los datos personales;
- b) Registrar, autenticar y validar la identificación biométrica de la huella dactilar de los dedos índice derecho e izquierdo ante el Sistema RUNT, a través de los lectores que cuenten con la funcionalidad de huella viva. En el evento en que el solicitante no tenga huellas de identificación dactilares en los índices derecho o izquierdo, el Centro de Reconocimiento de Conductores procederá a tomar las huellas dactilares de otros dedos.

Para los casos en que el candidato no cuente con huellas en ninguno de sus dedos, se seguirá el procedimiento de identificación que para tales casos prevea la Registraduría Nacional del Estado Civil.

- c) Tomar una fotografía del candidato, capturada a través de una cámara con sensor digital de alta definición.

Artículo 17. Evaluación del Candidato. Agotado el procedimiento de identificación, los profesionales de la salud, valorarán:

1. Capacidades de visión y orientación auditiva,
2. La agudeza visual y campimetría,
3. Los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento,
4. La capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado,
5. La coordinación integral motriz de la persona,
6. La discriminación de colores y la phoria horizontal y vertical.

Una vez finalizado el examen de Aptitud Física y de Coordinación Motriz, el candidato deberá registrar nuevamente la huella para la autenticación, validación y cargue del examen en el sistema RUNT.

Artículo 18. Pruebas. Los profesionales de cada área deberán realizar las siguientes pruebas, para la expedición del certificado.

1. Capacidad mental y de coordinación motriz. Se deberá realizar pruebas de:

a) Capacidad mental. Capacidad que tiene el aspirante de responder a un estímulo como resultado de un proceso cerebral producto del aprendizaje, de forma que se encuentre en condiciones de relacionarse con su entorno, mantener el sentido de la realidad, de la orientación temporo-espacial, de la comprensión y discernimiento para la construcción de pensamiento lógico; y

b) Coordinación integral motriz. Destreza del candidato para ejecutar acciones precisas y rápidas utilizando la visión, la audición y los miembros superiores y/o inferiores en forma simultánea. Incluye la coordinación manual, bimanual y la coordinación entre la aceleración y el frenado.

2. Capacidad de visión. Se evaluarán las condiciones mínimas de visión del individuo para conducir un vehículo automotor de manera segura.

3. Capacidad auditiva. Se determinarán los niveles mínimos de audición que tiene la persona en cada uno de los oídos y su orientación auditiva.

4. Capacidad física general. Una vez efectuadas las pruebas anteriores, el candidato deberá someterse a una evaluación de medicina general, en la que además de las pruebas físicas generales, el profesional de la salud indagará al solicitante, ayudado con una entrevista estructurada, sobre su historial médico o diagnóstico clínico.

Artículo 19. Repetición. Cuando se presenten dudas en algunos de los factores evaluados durante la entrevista médica, el profesional de la salud del área respectiva podrá solicitar la repetición de cualquiera de las pruebas.

Artículo 20. Informe de la Evaluación. Los Centros de Reconocimiento de Conductores, conservará en medio físico o magnético los resultados, parciales y consolidados de las exploraciones y valoraciones efectuadas para medir la capacidad de visión, capacidad auditiva, capacidad mental y de coordinación motriz y capacidad física general.

Estos resultados, parciales y totales, al igual que la entrevista de antecedentes referidos al historial médico o diagnóstico clínico del examinado, se diligenciarán en medio físico,

magnético o digital en el formato "Informe de Evaluación Física, Mental y de Coordinación Motriz", el cual se deberá ajustar a lo determinado en el Anexo 1 de la presente resolución.

Artículo 21. Limitaciones. En caso de que los médicos evaluadores detecten durante la valoración que el candidato posee limitaciones que le impiden conducir, se abstendrán de expedir el certificado e ingresarán en el sistema la razón del rechazo.

Parágrafo. El uso de los elementos que permitan superar la limitación, deberán ser descritos en el certificado.

Artículo 22. Expedición del Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz. El médico certificador, en nombre y representación del Centro de Reconocimiento de Conductores donde se realizaron las pruebas, con base en los registros consignados en el Informe de Evaluación Física, Mental y de Coordinación Motriz, verificará si los resultados obtenidos por el aspirante se encuentran dentro de los parámetros y límites establecidos en el Anexo 1 de la presente resolución "Rangos de Evaluación de las Aptitudes Físicas, Mentales y de Coordinación Motriz requeridas para obtener por primera vez, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción", para efectos de expedir el certificado.

Si el candidato cumple con el procedimiento y posee la aptitud física, mental y coordinación motriz adecuada para conducir un vehículo, de manera sistematizada se procederá a registrar esta información en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), para que genere el Número de Identificación Nacional del Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz.

El Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz deberá firmarse digitalmente por el profesional de la salud autorizado en nombre y representación del Centro de reconocimiento de Conductores y llevará la fotografía impresa del solicitante.

Una vez surtido el proceso, el Centro de reconocimiento de Conductores integrará o su archivo físico o digital el certificado debidamente numerado y hará entrega del Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, al candidato como constancia de aprobado.

Parágrafo. Tanto el informe, como el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, deberán ser registrados en el RUNT, por el funcionario que el Centro de Reconocimiento de Conductores delegue o asigne.

El RUNT validará la información cargada por cada uno de los certificadores, con el fin de controlar que el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, se haga desde las direcciones IP autorizadas a las sedes del Centro de Reconocimiento de Conductores, siguiendo los protocolos y parámetros que para el efecto se definan. Este registro deberá incluir además los patrones almacenados correspondientes a los datos del aspirante y la identificación biométrica de las huellas dactilares.

Artículo 23. Personas en Condiciones de Discapacidad. Cuando se trate de un candidato en condiciones de discapacidad, este deberá demostrar durante las evaluaciones hechas por los profesionales, que se encuentra capacitado para conducir con dicha limitación.

La Institución o Entidad autorizada por el Ministerio de Transporte para prestar los servicios como Centro de Reconocimiento de Conductores, deberá asegurarse que el candidato realice las pruebas médicas con los instrumentos ortopédicos o ayudas mecánicas necesarias, de acuerdo a la discapacidad que presente y el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, especificará el empleo de estos instrumentos, cuando sean requeridos.

Parágrafo. Para limitaciones físicas progresivas, el profesional de la salud deberá especificar en su informe y en el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, la vigencia máxima de la licencia de conducción, a partir de la cual el interesado deberá someterse a la práctica de una nueva evaluación de aptitud. Esta validación se realizará dentro de los cuatro meses siguientes a la expedición de la presente resolución, momento en el cual se desplegará en el sistema RUNT el ajuste en la funcionalidad.

Artículo 24. Vigencia del Certificado. El Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz tendrá una vigencia máxima de sesenta (60) días calendario, contados desde la fecha de su expedición.

Artículo 25. Uso de Firma Digital. Para efectos de reportar la información al Ministerio de Transporte a través del RUNT, el Centro de Reconocimiento de Conductores deberá adquirir un Certificado de Firma Digital para cada usuario registrado ante RUNT con una entidad debidamente autorizada por la Superintendencia de Industria y Comercio, la cual deberá ser renovada anualmente.

Capítulo IX.

Conectividad y Funcionamiento.

Artículo 26. Conectividad con el Sistema RUNT. Cada una de las sedes de la Institución o Entidad autorizada por el Ministerio de Transporte para prestar los servicios como Centro de Reconocimiento de Conductores, deberá estar identificada en el RUNT, con el número ID que le asigne el sistema.

Artículo 27. Reporte de la Información al Sistema RUNT. Cada sede de los Centros de Reconocimiento de Conductores, deberán reportar en línea y tiempo real al sistema RUNT, la información relacionada con los Certificados de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz para Conducir, conforme a los protocolos dados por el sistema, utilizando para ello la clave y el usuario asignados para tales fines.

Artículo 28. Suspensión del Registro Ante el RUNT. La operación y funcionamiento de los Centros de Reconocimiento de Conductores, estará supeditada al cumplimiento de las condiciones señaladas en esta resolución y a las evaluaciones anuales para el mantenimiento o renovación de la acreditación, efectuadas por el Organismo Nacional de Acreditación (ONAC) o quien haga sus veces.

Se procederá a la suspensión de la habilitación, en la forma prevista en el artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.

Capítulo X.

Disposiciones Finales

Artículo 29. Vigencia. La presente resolución rige a partir de su publicación y deroga las Resoluciones número 12336 de 2012 y 3328 de 2013, con excepción de los anexos, los cuales se integran al presente acto administrativo.

Reglamentación. Resolución 12379 de 2012. Ministerio de Transporte.

Obtención Licencia de Conducción por primera vez para servicio particular; para servicio público; renovación; recategorización; sustitución; cambio por mayoría de edad; duplicado (Art. 29).

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-321 de 2009.

“...las normas objetadas no establecen un monopolio a favor de empresa alguna. En efecto, se limitan a disponer que (i) para obtener por primera vez una licencia de conducción, se debe contar, entre otros requisitos, como un certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por un centro de reconocimiento de conductores habilitado por el Ministerio de Transporte y debidamente acreditado como organismo de certificación de personas en el área de conductores de vehículos automotores; y (ii) la revisión tecnomecánica y de emisiones contaminantes se realizará en centros de diagnóstico automotor, legalmente constituidos, que posean las condiciones que determinen los reglamentos emitidos por el Ministerio de Transporte y el Ministerio del Medio Ambiente en lo de sus competencias. El Ministerio de Transporte habilitará dichos centros, los cuales previamente deberán contar con reconocimiento en el Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología acreditándose como organismo de inspección”. “Como se puede observar, las normas objetadas son de contenido abierto y no establecen qué empresa realizará los exámenes de aptitud física, mental y de coordinación motriz para los conductores, ni tampoco cuáles serán los centros de diagnóstico automotor. Sencillamente prevén la existencia de dichos centros, bien sea para conductores o automotores, los cuales funcionarán previa autorización del Ministerio de Transporte”. “...se trata de una discusión de carácter fáctico, acerca de la existencia de los mencionados centros, debate que escapa por completo a la órbita de competencia del juez constitucional”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto 34847 del 24 de julio de 2006

“En efecto, la puesta en marcha de unos cursos elementales o en el presente caso de unos exámenes especializados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, buscan mejorar las condiciones en las cuales las personas ejercen su derecho a una movilidad libre y segura; conocer y acatar las normas de tránsito, respetar los derechos de los demás en los espacios públicos, mejorar sin duda las condiciones de seguridad vial en el país, pues tratándose de la salud de los conductores es factor vital que incide en la seguridad de todos los asociados”.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto 679061 del 15 de diciembre de 2.008

“La sordera profunda, como discapacidad, por si misma no constituye impedimento para aspirar a obtener licencia de conducción. Es procedente, en cualquier caso, efectuar al aspirante los exámenes de aptitud y las valoraciones médicas reglamentarias. Solo el resultado de las pruebas determinaran la capacidad o no para considerarse físicamente apto para obtener licencia de conducción.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-408 de 2004

“Las licencias de conducción son documentos públicos de carácter personal e intransferible que autorizan a una persona para conducir válidamente un vehículo automotor de acuerdo con las categorías que para cada modalidad se establezcan. Para su obtención, el legislador ha previsto una serie de exigencias y requisitos, que para la conducción de vehículos de servicio público se hacen más exigentes”. “En efecto, el Artículo 16 de la Ley 769 de 2002, dispone que los centros de enseñanza automovilística “ofrecerán dentro de sus programas una especial capacitación para conducir vehículos de servicio público”. Así mismo, se exige una edad superior que la requerida para la conducción de un vehículo particular, y la realización de exámenes teóricos y prácticos de aptitud física y mental, así como certificados de aptitud de conducción circunscritos a la conducción de vehículos de servicio público. De la misma manera, la vigencia de la licencia de conducción para vehículos de servicio público, a diferencia de la exigida para vehículos particulares que es indefinida, será de tres años y deberá renovarse previo cumplimiento de las exigencias previstas en la ley”. “Todo ello evidencia, a juicio de la Corte, que el legislador, dada la relevancia y los intereses que se pretenden proteger, como son la seguridad de los usuarios y el interés general de la colectividad, fue más exigente con la normatividad que se aplica a los conductores de vehículos de transporte público.”

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-104 de 2004 decidió declarar Exequible el Artículo 19 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado⁴⁰

Artículo 20. Definición de Categorías. El Ministerio de Transporte definirá mediante resolución las categorías de licencias de conducción y recategorizaciones, lo mismo que las restricciones especiales que deben tenerse en cuenta para la expedición de las licencias según cada categoría.

Reglamentación: Resolución 1500 de 2005 Ministerio de Transporte

Capítulo I

Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto definir las nuevas categorías de las Licencias de Conducción, de conformidad con el Artículo 20 de la Ley 769 de 2002.

⁴⁰ El cargo analizado fue la violación a la Unidad de materia

Artículo 2. Definiciones. Para la comprensión integral de la presente reglamentación, además de las previstas en el Código Nacional de Tránsito, se incluyen las siguientes definiciones:

Automóvil: Vehículo automotor destinado al transporte de no más de cinco (5) personas sentadas, con distancia entre ejes hasta de tres (3) metros.

Camioneta de Pasajeros: Vehículo automotor destinado al transporte de personas, con capacidad máxima de nueve (9) personas sentadas.

Camper: Vehículo automotor con tracción en todas sus ruedas, con capacidad hasta de nueve (9) pasajeros o tres cuartos (3/4) de tonelada.

Motociclo: Vehículo automotor con estabilidad propia y capacidad máxima hasta de un (1) pasajero.

Vehículo Articulado: Conjunto integrado por una unidad tractora y un semirremolque o uno o más remolques.

Vehículo Automotor: Todo vehículo provisto de un motor propulsor, que circula por las vías terrestres, públicas o privadas abiertas al público y destinado para transporte de personas o de bienes, incluyendo cualquier elemento montado sobre ruedas que le sea acoplado.

Capítulo II

De la Licencia de Conducción

Artículo 3. Clasificación de las Licencias de Conducción. Las Licencias de Conducción se clasifican así:

1. Licencias de Conducción para vehículos automotores destinados al servicio particular. Dentro de esta clasificación quedan comprendidos los vehículos de servicio oficial, diplomático, consular y de misiones especiales.
2. Licencias de Conducción para vehículos automotores destinados al servicio público.

Artículo 4. Categorías de la Licencia de Conducción de Vehículos Automotores de Servicio Particular. Las licencias de conducción de los vehículos de servicio particular tendrán las siguientes categorías, subdivididas por nomenclatura:

A1 Para la conducción de motocicletas con cilindrada hasta de 125 c.c.

A2 Para la conducción de motocicletas, motociclos y mototriciclos con cilindrada mayor a 125 c.c.

B1 Para la conducción de automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses.

B2 Para la conducción de camiones rígidos, busetas y buses.

B3 Para la conducción de vehículos articulados.

Parágrafo 1. Dentro de una misma nomenclatura, el titular de la Licencia de Conducción de mayor categoría podrá conducir vehículos de categoría inferior.

Parágrafo 2. Cuando los vehículos agrícolas y montacargas transiten por las vías públicas, su conductor deberá portar licencia de conducción como mínimo B1.

Parágrafo 3. Los pequeños remolques y semirremolques que son enganchados o halados por un automotor, se le exigirá a su conductor categoría de Licencia de Conducción de acuerdo con el vehículo automotor que conduzca.

Artículo 5. Categorías De Las Licencias De Conducción De Vehículos Automotores De Servicio Público. Las Licencias de Conducción de los vehículos de servicio público tendrán las siguientes categorías, dentro de una nomenclatura única:

C1 Para la conducción de automóviles, camperos, camionetas y microbuses.

C2 Para la conducción de camiones rígidos, busetas y buses.

C3 Para la conducción de vehículos articulados.

Parágrafo 1. Dentro de una misma nomenclatura, el titular de la Licencia de Conducción de mayor categoría podrá conducir vehículos de categoría inferior.

Parágrafo 2. Los conductores que posean Licencia de Conducción para vehículos de servicio público, podrán conducir vehículos particulares de similar o menor categoría.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 217343 del 21 de noviembre de 2012.

"En este orden de ideas, si la persona está interesada en conducir un vehículo motocarro de servicio público deberá portar una licencia de conducción C1."

Artículo 6. Equivalencias. Las categorías de las Licencias de Conducción actualmente en circulación, adoptadas en la legislación anterior, tendrán las siguientes equivalencias respecto a las categorías de las licencias que se establecen en el presente reglamento:

CATEGORIAS (Legislación Anterior)	NUEVAS CATEGORIAS
01	A1
02	A2
03	B1
04	B1 ó C1
05	B2 ó C2
06	B3 ó C3

Parágrafo 1. Los titulares de las actuales licencias de conducción de categorías 04, 05 y 06 renovarán su licencia de conducción de acuerdo con las anteriores equivalencias debiendo optar por el servicio particular o por el servicio público.

Parágrafo 2. La conducción de motocicletas se efectuará indispensablemente con las categorías A1 o A2, según el caso.

Parágrafo 3. Las personas que obtengan Licencia de Conducción por primera vez para conducir vehículos de servicio particular a los 16 años cumplidos, deberán cambiarla después de los 18 años sin exigirle los exámenes teórico-prácticos y de actitud física y mental previstos en el Artículo 19 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 7. Disposiciones Transitorias. Los Organismos de Tránsito continuarán expidiendo Licencias de Conducción bajo los parámetros establecidos en el Decreto-ley 1344 de 1970 y sus disposiciones complementarias, hasta tanto entre en vigencia la presente reglamentación.

Capítulo III

Disposiciones varias

Artículo 8. Vigilancia y Control. La Superintendencia de Puertos y Transporte o la entidad que haga sus veces, vigilará que los Organismos de Tránsito cumplan y hagan cumplir todo lo establecido en la presente resolución.

Artículo 9. Modificado Resolución 35 de 2006 Artículo 1. Las categorías de la Licencia de Conducción definidas en la Resolución 1500 de junio 27 de 2005 solo entrarán a regir a partir del día siguiente al de la vigencia del Acto Administrativo que expida el Ministerio de Transporte, adoptando la ficha técnica para el formato único nacional de la Licencia de Conducción y sus mecanismos de control correspondientes.

Parágrafo. Hasta tanto no se expida y entre en vigencia el mencionado acto administrativo, continuarán aplicándose las categorías, de Licencia de Conducción vigentes al 31 de diciembre de 2005, a saber:

CATEGORI	DESCRIPCION
01	Para conducir motocicletas con motor vasta de cien (centímetros cúbicos
02	Para conducir motocicletas, motociclos y mototricíclos con m de más de cien (100) centímetros cúbicos.
03	Para conducir motocarros, automóviles, camperos, camionet microbuses de servicio particular.
04	Para conducir motocarros, automóviles, camperos, camionet microbuses de servicio público.
05	Para conducir camiones rígidos, busetas y buses de ser público.
06	Para conducir vehículos articulados de servicio público.

Artículo 21. Limitados Físicos. Quien padezca una limitación física parcial podrá obtener la licencia de conducción si, además del cumplimiento de los requisitos que en este Código se señalan, demuestra durante el examen indicado en el parágrafo único del artículo 18⁴¹, que se encuentra habilitado y adiestrado para conducir con dicha limitación.

⁴¹ Con las modificaciones realizadas por la Ley 1397 de 2010 y el Decreto-Ley 019 de 2012, este artículo quedó sin parágrafo, no obstante al examen que hace referencia esta disposición es al contemplado en el numeral 3º del Artículo 19 de la Ley 769 de 2002 modificado por la Ley 1383 de 2010, modificado por la Ley 1397 de 2010, modificado por el Decreto-Ley 019 de 2012 , es decir, los exámenes teórico y práctico de conducción.

Cuando se requiera el empleo de instrumentos ortopédicos y el vehículo esté provisto de mecanismos u otros medios auxiliares que previa demostración y constatación le capaciten para el ejercicio de la conducción, bajo su propia responsabilidad, también podrá obtener la licencia para manejar vehículos de servicio público, pero únicamente de servicio individual.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-156 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-156 de 2004 decidió declarar Exequible, por el cargo analizado, la expresión “pero únicamente de servicio individual” contenida en el artículo 21 de la Ley 769 de 2002.

Parágrafo. Para el caso de limitaciones físicas progresivas, la vigencia de la licencia de conducción será determinada mediante la práctica de un examen médico especial.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-156 de 2004

“Sin embargo, el artículo 21 del Código de Tránsito no está inspirado por un ánimo de exclusión. Su propósito no es marginar de la actividad “conducir vehículo” o “conducir vehículo de servicio público” a los discapacitados en general o, específicamente, a las personas que para poder conducir, requieran usar instrumentos ortopédicos y acondicionar el vehículo.

Todo lo contrario, con el artículo 21 de la Ley 762 (sic) de 2002 el Congreso de la República da un paso en el cumplimiento de la obligación de adoptar las medidas de carácter legislativo, laboral o de cualquier otra índole, necesarias para eliminar la discriminación contra las personas con discapacidad y propiciar su plena integración en la sociedad, adquirida al incorporar la Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad (artículo 3°, numeral 1). Concretamente, cumple con su obligación de crear medidas “para eliminar progresivamente la discriminación y promover la integración por parte de las autoridades gubernamentales y/o entidades privadas en la prestación o suministro de bienes, servicios, instalaciones, programas y actividades, tales como el empleo [o] el transporte, (...)” (art.3°, num.1, lit. (a), CIEFDPD).

La norma forma parte del Código Nacional de Tránsito Terrestre, es decir se trata de una norma regula un ámbito que es competencia especial del legislador.

La Corte considera que una norma que impide obtener la licencia de conducción de vehículos de servicio público colectivo a las personas que requieran, para poder conducir, usar instrumentos ortopédicos y acondicionar el vehículo es razonable constitucionalmente, por cuanto busca un fin importante, mediante un medio que no está prohibido y que es conducente a la obtención del fin buscado.

El artículo 21 del Código, en su parte acusada, tiene el propósito de salvaguardar los derechos constitucionales fundamentales a la vida, la integridad y la seguridad. Para el legislador, la restricción impuesta se orienta a uno de los fines principales de la razón de ser del Código de Tránsito, reducir los riesgos y peligros a los que están expuestos los usuarios del transporte. No sólo se trata de la posibilidad que tiene un vehículo de estrellarse; otro vehículo puede ser el causante del accidente, puede presentarse una

urgencia de carácter médico entre los pasajeros o una situación de alteración del orden público; puede simplemente tratarse de un desperfecto mecánico. Estos riesgos, con los peligros para la vida y la integridad que estos conllevan, fue uno de los motivos principales para aprobar el Código" Así pues, es claro que el fin que busca el legislador mediante la restricción impuesta no sólo es importante constitucionalmente, es imperioso.

El medio elegido por el legislador, es decir, establecer normativamente las condiciones físicas que deben tener las personas para considerarlas aptas para conducir vehículos, tanto de servicio público no individual como cualquier otro, no sólo no está prohibido sino que es una obligación constitucional. Es deber del legislador regular el ejercicio del transporte terrestre, estableciendo, entre otras cosas, las condiciones para que a una persona se le autorice conducir vehículos, sin que ello implique someter a los demás a un riesgo elevado e innecesario contra su vida y su integridad.

Por último, el medio seleccionado por el legislador es conducente al fin buscado. Manejar un vehículo de servicio público no individual supone requisitos adicionales a los de simplemente saber manejar. Por ello, no es suficiente que una persona que requiera instrumentos ortopédicos y acondicionar el vehículo para conducir, demuestre su pericia y capacidad para manejar. El servicio de transporte público demanda del conductor responsabilidades adicionales, tales como ser garante de la seguridad de los pasajeros, dentro de los cuales se encuentran niños, adultos mayores y discapacitados. Como se dijo, desperfectos mecánicos, accidentes o riñas son sólo algunos de los sucesos que pueden exigir del conductor, además de la habilidad para manejar, la posibilidad física para reaccionar de forma rápida y ágil. El artículo 92 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, por ejemplo, se ocupa de establecer los mínimos deberes para proceder con el usuario que profiera "expresiones injuriosas o groseras, promueva riñas o cause cualquier molestia a los demás pasajeros". En consecuencia, el criterio de diferenciación usado por el legislador para establecer un trato diferente es conducente al fin buscado, evitar, o por lo menos reducir, los riesgos a los que están expuestas la vida, la integridad y la seguridad de los pasajeros."

Conceptos oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 27083 del 1 de septiembre de 2003

"Al examinar el espíritu de la norma, se tiene que al permitirse que los limitados físicos puedan obtener la licencia para conducir vehículos de servicio público en la modalidad de taxi, se debe a que esta clase de automotores son más fáciles de maniobrar y de acondicionar a las necesidades de las personas con alguna limitación física, pues no sería razonable pensar en adaptar un vehículo como una buseta, bus, volqueta o tracto-camión para ser conducidos por estas personas, ya que estos requieren mayor pericia en su maniobrabilidad, como la atención, reflejos y facultades plenas. Adicionalmente es importante aclarar que de acuerdo con la remisión que hace la precitada norma al parágrafo del artículo 18 de la Ley 769 de 2002, los limitados físicos podrían obtener licencia de conducción de acuerdo con las categorías existentes para conducir vehículos de servicio particular, ya que la prohibición se debe entender únicamente para conducir vehículos de servicio público diferentes al taxi individual."

Artículo 22. Vigencia de la Licencia de Conducción. Modificado Ley 1383 de 2010 Artículo 6°. Modificado Decreto-Ley 019 de 2012 Artículo 197. Las licencias de conducción para vehículos de servicio particular tendrán una vigencia de diez (10) años

para conductores menores de sesenta (60) años de edad, de cinco (5) años para personas entre sesenta (60) años y ochenta (80) años, y de un (1) año para mayores de ochenta (80) años de edad.

Las licencias de conducción para vehículos de servicio público tendrán una vigencia de tres (3) años para conductores menores de sesenta (60) años de edad y de un (1) año para mayores de sesenta (60) años de edad.

Las licencias de conducción se renovarán presentando un nuevo examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz, y previa validación en el sistema RUNT que la persona se encuentra al día por concepto de pago de multas por infracciones a las normas de tránsito, debidamente ejecutoriadas.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-969 de 2012

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-969 de 2012 decidió declarar Exequible, por los cargos analizados, la expresión “y previa validación en el sistema RUNT que la persona se encuentra al día por concepto de pago de multas por infracciones a las normas de tránsito, debidamente ejecutoriadas.” contenida en el inciso cuarto (sic) del artículo 197 del Decreto Ley 019 de 2012.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-969 de 2012

“Por lo que guarda relación con el artículo 197 del Decreto 19 de 2012, actual artículo 22 del Código Nacional de Tránsito, se tiene lo siguiente:

Para esta Corporación los argumentos que en su momento se esgrimieron en la Sentencia C- 017 de 2004, sumados a los que en esta oportunidad se han tenido en cuenta para estimar como proporcionada, y constitucionalmente admisible, la medida encaminada a impedir el trámite de sustitución, del documento de conducción si no hay paz y salvo de multas, resultan de recibo.

Bien se dijo en la decisión en referencia:

“...La Corte considera que no existen mecanismos menos onerosos en términos de la limitación de los derechos de los conductores que cumplan de manera igualmente efectiva con dicho objetivo, pues las demás medidas coactivas de recaudo no están dirigidas específicamente a dicha finalidad”

Y se agregaba de manera incontestable: “...La Constitución no reconoce un derecho a violar las normas de tránsito, abstenerse de pagar las multas y obtener la renovación de la licencia de conducción...”.

Al igual que se dijo en el caso antes estudiado, se trata de una medida que busca materializar sanciones impuestas a infractores de las normas de tránsito, y a su vez pretende favorecer los ya varias veces mencionado bienes constitucionales que orientan tanto la imposición de las multas, como el recaudo de las mismas.

En este caso no se tiene el plazo puntual de 48 meses considerado en la hipótesis normativa del parágrafo del artículo 4 de la Ley 1383 de 2010. Sin embargo, el artículo 22

del código establece diversos plazos para hacer exigible la renovación, algunos de ellos incluso muy superiores al precitado término de los 4 años. Con lo reglado, queda sin piso el argumento de forzar un pago inmediato y repentino que afecte las condiciones económicas mínimas del infractor. En el caso de quienes desempeñan su trabajo en el manejo de vehículos, una actitud previsiva antes del vencimiento de los nada despreciables términos legales, evitará futuros traumatismos en el ejercicio de su trabajo.

No sobra anotar que se está frente a una restricción que sólo cobra eficacia cuando se hace exigible la renovación, pero, además esta restricción es transitoria, pues cuando el infractor moroso cumple sus obligaciones viabiliza los trámites requeridos. La tardanza depende en este caso no de la Administración, sino del transgresor necesitado de renovar su licencia.

Con todo lo dicho, estima la Sala Plena que, no hay lugar a considerar desproporcionada la decisión del legislador. Tampoco se puede sostener que haya en ella un desconocimiento del derecho del trabajo, bien se ha afirmado antes que éste no es un derecho absoluto y la eventual limitación a la que puede verse enfrentado en este caso, solo se configura por la negligencia y falta de previsión del afectado. Mientras el permiso esté vigente, el infractor puede conducir; vencidos los términos, podrá nuevamente acceder la licencia necesaria para su trabajo cuando se encuentre en la situación de paz y salvo descrita en el artículo 23 arriba comentado."

(...)

"No sobra precisar que en esta ocasión la Corte concluye que la norma acusada no vulnera el derecho al trabajo. Más específicamente, condicionar la renovación de la licencia de conducción a estar a paz y salvo por concepto de multas, no es violatorio del derecho al trabajo. La sentencia C-017 de 2003 había sentado la regla, según la cual, la exigencia de no figurar como deudor en el pago de infracciones de tránsito impedía renovar el documento y ello no resulta violatorio de los derechos de libertad de circulación, del debido proceso, de la propiedad privada y de la libertad de empresa."

Artículo 23. Renovación de Licencias. Modificado Decreto-Ley 019 de 2012 Artículo 198. La renovación se solicitará ante cualquier organismo de tránsito o entidad pública o privada autorizada para ello y su trámite no podrá durar más de 24 horas una vez aceptada la documentación.

No se renovará o recategorizará la licencia de conducción mientras subsista una sanción contra su tenencia o si el titular de la misma no se encuentre a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito, debidamente ejecutoriadas.

Para los trámites de tránsito que lo requieran, se entenderá que la persona se encuentra a paz y salvo cuando ésta no posea infracciones de tránsito o cuando se haya cumplido alguna de las siguientes condiciones:

1. Cuando haya cumplido con la sanción impuesta;

2. Cuando hayan transcurrido tres (3) años desde la ocurrencia del hecho que generó la imposición de la sanción, sin que la autoridad de tránsito haya notificado el mandamiento de pago;
3. Cuando habiendo realizado convenio o acuerdo para el pago de multas por infracciones a las normas de tránsito, la persona se encuentra al día en los pagos pactados en el convenio para la fecha de solicitud del trámite respectivo.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-969 de 2012

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-969 de 2012 decidió declarar exequible, por los cargos analizados, la expresión “o si el titular de la misma no se encuentre a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito, debidamente ejecutoriadas” contenida en el artículo 198 del Decreto 019 de 2012.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-969 de 2012

“Por lo que atañe al contenido demandado en el artículo 198 del Decreto 19 de 2012 en el cual se condiciona la renovación y la recategorización del permiso de conducir a estar a paz y salvo; se advierte que se trata de dos hipótesis. Una es la de la renovación y la otra es la de la recategorización. Esta distinción resulta pertinente, pues en lo concerniente a la renovación la Corte se atiene a lo considerado en el acápite 7.2.⁴²

Queda pues por considerar la hipótesis según la cual no es debida la recategorización de la licencia si el titular no está a paz y salvo, por concepto de multas productos de infracciones debidamente ejecutoriadas.

La situación tampoco impone la privación de la licencia para quien trabaja conduciendo, pues, quien está pendiente de recategorizar su permiso, puede continuar conduciendo con la licencia que tiene. Resulta sí claro, que no puede desempeñar la conducción, de cierto tipo de automotores cuya maniobra exige un tipo especial de permiso. En este caso, no podrá llevar a cabo el tipo de actividad especial, pero podrá seguir desempeñando la tarea de conducción que la autorización de la cual sea titular le permita. Se trata pues, de una restricción y no de una suspensión del acceso a un permiso legal.

En relación con la medida restrictiva en estudio, procede considerar si resulta admisible constitucionalmente, y cabe atender los mismos razonamientos que permitieron dilucidar a esta Corte los problemas de constitucionalidad tanto del apartado del parágrafo del artículo 4 de la Ley 1383 de 2010, como del inciso cuarto (parcial) del artículo 197 del Decreto Ley 019 de 2012. En este sentido, se puede afirmar que quien desee recategorizar su licencia cuenta con las mismas posibilidades de negociación y pago de quien pretenda sustituir o renovar su documento de conducción.

Como ya se consideró antes, el legislador puede establecer mecanismos de recaudo de las multas, diferentes al cobro por vía de jurisdicción coactiva. Y se explicitaron antes las finalidades que inspiran al principio democrático, las cuales, en este caso, prevalecen sobre el derecho a tramitar la sustitución o recategorización de la licencia por parte de un infractor moroso. En consecuencia, no se avizora desproporción en la disposición

⁴² Aparte relacionado con la constitucionalidad del Artículo 197 del Decreto 019 de 2012

elaborada por el Congreso y no resulta viable acceder al pedimento de la declaratoria de inconstitucionalidad del apartado del artículo 198 del Decreto 19 de 2012.”

Artículo 24. Recategorización. El titular de una licencia de conducción podrá solicitar ante un organismo de tránsito o la entidad pública o privada por él autorizada, la recategorización de su licencia, para lo cual debe presentar y aprobar un nuevo examen teórico-práctico para la categoría solicitada y presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por el centro respectivo, y su trámite no podrá durar más de 72 horas una vez aceptada la documentación.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-104 de 2004 decidió declarar Exequibles los artículos (...) 24 (...) de la Ley 769 de 2002 "por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", por el cargo analizado en esta providencia.⁴³

Artículo 25. Licencias Extranjeras. Las licencias de conducción, expedidas en otro país, que se encuentren vigentes y que sean utilizadas por turistas o personas en tránsito en el territorio nacional, serán válidas y admitidas para conducir en Colombia durante la permanencia autorizada a su titular, conforme a las disposiciones internacionales sobre la materia.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° 68225 del 13 de noviembre de 2007; 81721 del 2 de marzo y 415191 del 19 de octubre de 2009

“Significa lo anterior que en el territorio Colombiano se permite la conducción de vehículos, sin necesidad de homologación y/o refrendación; a quienes visitan el país en tránsito o por turismo, con la salvedad de que únicamente se autoriza esta práctica durante el tiempo que dura su permanencia en el territorio Colombiano.

Ahora bien, los Colombianos domiciliados en el exterior y residenciados temporalmente en Colombia y los extranjeros residentes en nuestro país que demuestren ser titulares de una licencia de conducción legalmente expedida en otro país, que tengan relaciones diplomáticas o comerciales podrán obtener licencia de conducción en la categoría equivalente a la otorgada en el exterior; significa lo anterior que este grupo de personas si deben tramitar su licencia de conducción en nuestro país con base en las equivalencias a las licencias expedidas en otro país.”

Artículo 26. Causales de Suspensión o Cancelación. Modificado Ley 1383 de 2010 Artículo 7°.. La licencia de conducción se suspenderá:

1. Por disposición de las autoridades de tránsito, basada en la imposibilidad transitoria, física o mental para conducir, soportado en un certificado médico o en el examen de

⁴³ El ciudadano Isaza Santos demanda los artículos 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 24 y 56 de la Ley 769 de 2002, "Por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre", por considerar que, al regular aspectos relacionados con la educación en las vías públicas, los centros de enseñanza automovilística, su naturaleza, su constitución y funcionamiento, clasificación, la inspección y vigilancia de los centros de enseñanza, limitación a los certificados que expiden y programas de enseñanza obligatoria en todos los establecimientos educativos en los niveles preescolar, educación básica y media vocacional, vulneran los artículos 24, 67, 68, 41, 158 y 169 de la Constitución.

aptitud física, mental o de coordinación expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.

2. Por decisión judicial.

3. Por encontrarse en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por la autoridad competente de conformidad con lo consagrado en el artículo 152 de este Código.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° 58510 del 17 de noviembre de 2006 y 203091 del 22 de mayo de 2009

“... en el caso de suspensión o cancelación de la licencia de conducción por conducir en estado de embriaguez el infractor se ve avocado a la entrega obligatoria del documento en el lugar de los hechos, a la autoridad de tránsito competente, entendida como el agente de tránsito, quien determina la situación de flagrancia y por lo tanto, una vez impuesto el comparendo debe retenerla y ponerla a disposición del organismo de tránsito para que se adelante la investigación y sanción correspondiente.”

4. Por prestar servicio público de transporte con vehículos particulares, salvo cuando el orden público lo justifique, previa decisión en tal sentido de la autoridad respectiva.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-408 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-408 de 2004 decidió declarar exequible el numeral 5^{o44} del artículo 26 y(...) de la Ley 769 de 2002.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-408 de 2004

“...el legislador, dada la relevancia y los intereses que se pretenden proteger, como son la seguridad de los usuarios y el interés general de la colectividad, fue más exigente con la normatividad que se aplica a los conductores de vehículos de transporte público. De ahí, que se consagre en el Artículo 26...como causal de suspensión e incluso de cancelación de la licencia de conducción, que el servicio de transporte público sea prestado en vehículos particulares, pues los conductores de esta clase de vehículos deben acreditar exigencias superiores a quienes conducen vehículos particulares, sin desestimar, por supuesto, la idoneidad que debe acreditar quien aspire a obtener una licencia de conducción en general.” “En ese sentido, el propio legislador al expedir el Estatuto Nacional de Transporte, impuso a las empresas de transporte público la obligación de vigilar y constatar que los conductores de sus equipos “cuenten con la Licencia de Conducción vigente y apropiada para el servicio, así como su afiliación al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. La violación de lo dispuesto en este Artículo acarreará las sanciones correspondientes” (Ley 336/96 art. 34)”. “Con ello tampoco se desconoce el derecho al trabajo, porque sencillamente quien aspire a ejercer dicho oficio, debe sujetarse a las exigencias que establece la ley para esa clase de actividad, pues está de por medio no sólo la seguridad de los usuarios del servicio en cuestión, sino la de peatones, ciclistas, motociclistas y en

⁴⁴ En el texto original de la Ley 769 de 2002 este numeral correspondía al 5º, posteriormente, con la modificación realizada por la Ley 1383 de 2010, quedó como numeral 4º.

general quienes se desplacen por las calles y vías públicas". "Así las cosas, quien infrinja las disposiciones legales que en materia de conducción se imponen, se hará acreedor a las sanciones que al efecto establezca la ley. En esos eventos...adquiere especial relevancia el derecho administrativo sancionador, como manifestación de la potestad punitiva del Estado, mediante el cual se potencia la regulación de la vida en sociedad en aras de mantener la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo (CP. art. 2)". "Ahora, podría alegarse que en regiones apartadas el servicio público de transporte no puede ser prestado satisfactoriamente por tratarse de lugares con especial alteración del orden público y, por lo tanto, las necesidades de la colectividad se verían insuficientemente satisfechas, con lo cual se podrían vulnerar derechos fundamentales de la ciudadanía. Con todo, el legislador en el Artículo 26 acusado, previó una excepción al disponer la procedencia de la sanción a que se refiere la norma "salvo cuando el orden público lo justifique, previa decisión en tal sentido de la autoridad respectiva". De esa forma, el legislador en cumplimiento de lo dispuesto por el Artículo 365 de la Carta Política, previó la eficiente prestación del servicio público de transporte cuando por razones de alteración del orden público, este no pueda ser prestado de manera efectiva".

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 004371 del 10 de enero de 2013.

"Como efectivamente no se encuentra en el Código de Tránsito una norma que señale el término de suspensión de la Licencia de Conducción por la causal 4 del artículo 26, modificado por el artículo 7 de la Ley 1383 de 2010, es procedente acudir a la Resolución 003027 de 2010, en el capítulo 4 del instructivo que hace parte de la misma y que establece lo siguiente: (...). Por lo expuesto anteriormente se concluye que por expresa disposición reglamentaria la sanción de suspensión de la licencia de conducción es facultativa de la autoridad administrativa que la determina y es ésta quien establece el tiempo de suspensión del mencionado documento"

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 008501 del 15 de enero de 2014.

El artículo 26 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 7 de la Ley 1383 de 2010 a su vez modificado por el artículo 3 de la Ley 1696 de 2013, señala: "La notificación de la suspensión o cancelación de la licencia de conducción, se realizará de conformidad con las disposiciones aplicables del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo".

La licencia de conducción se cancelará:

1. Por disposición de las autoridades de tránsito basada en la imposibilidad permanente física o mental para conducir, soportada en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.
2. Por decisión judicial.
3. Por muerte del titular. La Registradora Nacional del Estado Civil está obligada a reportar a los sistemas creados por los artículos 8° y 10 del presente ordenamiento, el fallecimiento del titular.

4. Reincidencia al encontrarse conduciendo en cualquier grado de estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por autoridad competente, en concordancia con el artículo 152 de este Código.

5. Por reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-408 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-408 de 2004 decidió: "Declarar EXEQUIBLES el numeral 5° del artículo 26 y(...) de la Ley 769 de 2002."

6. Por hacer uso de la licencia de conducción estando suspendida.

7. Por obtener por medios fraudulentos la expedición de una licencia de conducción, sin perjuicio de las acciones penales que correspondan.

Parágrafo. Modificado Ley 1696 de 2013 Artículo 3°. La suspensión o cancelación de la Licencia de Conducción implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente para imponer la sanción por el periodo de la suspensión o a partir de la cancelación de ella.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-799 de 2003

"La retención de la licencia de conducción no está prevista como una sanción por infracciones de tránsito, pero si la suspensión de la misma, que implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente para imponer la sanción, por el período de la suspensión, por lo cual la Corte entiende que en la práctica ambas medidas, retención y suspensión, se llevan a efecto de la misma manera."

La resolución de la autoridad de tránsito que establezca la responsabilidad e imponga la suspensión o cancelación de la licencia de conducción, deberá contener la prohibición expresa al infractor de conducir vehículos automotores durante el tiempo que se le suspenda o cancele la licencia.

La notificación de la suspensión o cancelación de la licencia de conducción, se realizará de conformidad con las disposiciones aplicables del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Una vez se encuentre en firme la resolución de la autoridad de tránsito mediante la cual cancela la licencia de conducción, por las causales previstas en los numerales 6° y 7° de este artículo, se compulsarán copias de la actuación administrativa a la Fiscalía General de la Nación, para lo de su competencia.

Transcurridos veinticinco (25) años desde la cancelación, el conductor podrá volver a solicitar una nueva licencia de conducción.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 58510 del 17 de noviembre de 2006.

“Examinadas las disposiciones legales enunciadas se tiene que en caso de suspensión o cancelación de la licencia de conducción por conducir en estado de embriaguez, el infractor se ve avocado a la entrega obligatoria del documento en el lugar de los hechos a la autoridad de tránsito competente, entendida como el agente de tránsito, quien determina la situación de flagrancia y por lo tanto, una vez impuesto el comparendo debe retenerla y ponerla a disposición del organismo de tránsito para que se adelante la investigación y sanción correspondiente.

Nótese que el precitado párrafo de la norma en comento exige la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente para imponer la sanción, la suspensión de la licencia de conducción opera sin perjuicio de la interposición de los recursos por la vía gubernativa, de tal manera que no puede ser otro el espíritu de la ley que ante una situación de embriaguez en flagrancia, exija la entrega de la licencia de conducción para evitar que una persona en tales circunstancias sea un peligro para la sociedad.

Lo anterior, sin perjuicio que el investigado pueda controvertir la decisión en audiencia pública a través de los recursos de la vía gubernativa, de esta manera se garantiza el derecho de defensa y el debido proceso y la medida es eficaz porque el infractor no puede continuar conduciendo por el término que le establezcan la sanción.”

CAPITULO IV

Vehículos.

Artículo 27. Condiciones de Cambio de Servicio. Todos los vehículos que circulen por el territorio nacional deben someterse a las normas que sobre tránsito terrestre determine este Código. Estos deben cumplir con los requisitos generales y las condiciones mecánicas y técnicas que propendan a la seguridad, la higiene y comodidad dentro de los reglamentos correspondientes sobre peso y dimensiones.

Parágrafo 1°. Modificado Ley 903 de 2004 Artículo 1°. El Ministerio de Transporte determinará un período no mayor de seis (6) meses, en el cual se permitirá el cambio de servicio particular a público de los vehículos tipo volqueta, camperos y vehículos de carga de dos (2) ejes hasta de cuatro (4) toneladas.

El Ministerio de Transporte reglamentará en un término de sesenta (60) días, a partir de la promulgación de la presente ley, el cambio de servicio de particular a público, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

1. Por ser zonas rurales o suburbanas de difícil acceso para el servicio de carga y pasajeros por parte de empresas habilitadas por el Ministerio de Transporte.
2. Por tratarse de un servicio que es debidamente atendido por empresas habilitadas para ese tipo de transporte.

3. En el caso de transporte, que por sus características requieran un tipo especial de vehículos.

En ningún caso se podrá cambiar de clase un vehículo **automotor**.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-408 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-408 de 2004 decidió declarar exequible (...) el parágrafo 1° del artículo 27 de la Ley 769 de 2002.⁴⁵

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-408 de 2004.

“El cambio de clase o servicio de un vehículo...en alguna época de transición de la normatividad tuvo trascendencia en aras de regularizar situaciones de hecho que venían siendo coonestadas por autoridades del transporte, no podían ser mantenidas en contravía de las políticas que en relación con el sector transporte viene implementando el legislador, en las cuales se propugna cada vez más por garantizar un servicio seguro, cómodo y eficiente, que sólo puede ser asumido por empresas, o personas naturales o jurídicas que cumplan con una serie de condiciones especiales para ese fin.” “En ese orden de ideas, el legislador dentro de su libertad de configuración normativa, estableció una prohibición en ese sentido, lo cual encuentra pleno sustento constitucional, pues con ello se busca la prevalencia del interés general así como la seguridad no sólo de los usuarios del servicio, sino de quienes transitan por las vías públicas. Nótese que la ley⁴⁶, dispone que las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte, sólo podrán prestar el servicio con equipos matriculados y registrados, y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de conformidad con la infraestructura de cada Modo de transporte.” “Adicionalmente, por ministerio de la ley, los equipos destinados al servicio público de transporte, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, condiciones técnicas, mecánicas y de seguridad, como por ejemplo, perfecto funcionamiento de frenos, dirección, suspensión, escape de gases, adecuado estado de la carrocería. Además, según lo dispone el Artículo 51 de la Ley 769 de 2002, los vehículos automotores de servicio público, servicio escolar y de turismo, deberán someterse anualmente a una revisión técnico-mecánica cada año, tendiente a verificar el adecuado estado de los equipos.”

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte, definirá en un plazo no mayor de 60 días contados a partir de la fecha de sanción de la presente ley, mediante resolución todo lo relativo a la reglamentación de los vehículos antiguos y los vehículos clásicos en lo cual queda facultado para conceptuar sobre las placas, seguros e impuestos y se faculta al organismo de tránsito pertinente para determinar las restricciones de circulación.

⁴⁵ El aparte cuya constitucionalidad se declaró establecía: A partir de la fecha de la expedición de la presente Ley, no se podrá cambiar de clase o servicio un vehículo.

⁴⁶Ley 336/96 art. 23

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte Conceptos N° 6303 del 18 de enero de 2010

“Por lo anterior, aunque en el momento del registro fuera posible el cambio de clase o transformación de este tipo de vehículos (volquetas), en la actualidad no es permitido y no existe ninguna excepción, además la norma aplicable para cualquier trámite (compraventa, transformación, modificación, cambio de servicio, etc.) es la aplicable en el momento de realizar el trámite y no en el momento de registrar el vehículo de conformidad con el principio de irretroactividad que se señaló inicialmente”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte Concepto N° 614791 del 30 de octubre de 2008

“En la citada resolución (3909/08) se establece taxativamente que los vehículos rígidos tipo volco y mezcladoras (mixer) que sean objeto de registro inicial no podrán efectuar transformaciones, modificaciones ni cambios de servicio bajo ninguna circunstancia, sin embargo, de conformidad con las normas citadas al inicio del presente escrito, en la actualidad ni los vehículos registrados con anterioridad a la resolución 3909 de 2008 ni los registrados posteriormente pueden realizar transformación que implique el cambio de clase de servicio.”

Circular MT 2013 4000 260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

21. Respecto de los vehículos clásicos y antiguos importados al país, en los que sus propietarios pretenden registrarlos ante el organismo de tránsito, ¿qué procedimiento y exigencias deben contemplarse para el registro inicial?

De conformidad con lo establecido en el párrafo del artículo 37 de la Ley 769 de 2002, modificado por las leyes 1281 de 2009 y 1450 de 2011, el registro inicial de vehículos usados está prohibido. Establece el artículo primero de la citada Ley 1281 que "... De ninguna manera se podrá hacer un registro inicial de un vehículo usado, excepto cuando se trate de vehículos de bomberos, siempre que estos sean donados a Cuerpos de Bomberos Oficiales o Voluntarios, por entidades extranjeras públicas o privadas ...: En consecuencia no es posible el registro inicial para un vehículo antiguo o clásico.

Ahora bien, la importación de vehículos usados desde cualquier país no está autorizada, en virtud del Convenio de Complementación en el Sector Automotor suscrito entre Venezuela y Colombia el 13 de enero de 1993, razón por la cual el Ministerio de Comercio Exterior no otorga la licencia previa, excepto para el caso en que dichos vehículos correspondan a vehículos antiguos o clásicos, evento en el cual, si se otorga la licencia previa requerida para su importación, por tratarse de vehículos no comerciales, que por sus características no compiten ni afectan el mercado automotor subregional y por ende no se encuentran sujetos a la prohibición prevista en el Convenio.

Dadas sus características particulares, esta clase de vehículos requiere de una reglamentación especial, pues no es posible realizar el registro tal como está previsto para los demás vehículos en razón a que no cumplirían las validaciones previstas para la realización del trámite.

Parágrafo Nuevo. Adicionado Ley 903 de 2004 Artículo 1º. En los términos establecidos en el presente artículo, el Ministerio de Transporte reglamentará el cambio de servicio público tipo taxi a servicio particular.

Reglamentación: Decreto 4116 de 2004

Artículo 9. Los propietarios de vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, podrán solicitar ante el Organismo de Tránsito donde se encuentre registrado el automotor, el cambio de servicio de público a particular, el cual implica el cambio de la Licencia de Tránsito y de la placa, siempre y cuando el vehículo tenga una antigüedad en el servicio público, mínima de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de la expedición de la tarjeta de operación.

Parágrafo 1. Para llevar a cabo la matrícula de un vehículo clase taxi de servicio individual por reposición, el propietario tendrá un plazo de un año contado a partir de la fecha de cancelación de la Licencia de Tránsito.

La reposición de que trata este parágrafo se hará únicamente a los vehículos que hayan prestado legalmente el servicio público individual de pasajeros en la clase de vehículo taxi en el radio de acción de su respectiva jurisdicción, dentro de los cinco años anteriores a la vigencia de esta norma. Se entiende por prestación del servicio público de transporte de pasajeros, cuando un vehículo ha prestado dicho servicio, con tarjeta de operación que le habilita para tal efecto dentro del respectivo radio de acción.

Artículo 10. Derogado Resolución 12379 de 2012.

Artículo 11. Verificados los requisitos de cambio de servicio de público a particular de un taxi individual, el Organismo de Tránsito expedirá la nueva Licencia de Tránsito y la respectiva placa de servicio particular, previo cambio de color del vehículo y entrega del original de la Licencia de Tránsito, de la placa de servicio público. No se admitirá denuncia por pérdida de placa.

Artículo 12. Los funcionarios que alteren, tramiten o autoricen de manera indebida los cambios de servicio establecidos mediante el presente decreto, serán investigados y sancionados de conformidad con lo previsto en el Código Disciplinario Único, Ley 734 de febrero 5 de 2002.

Reglamentación. Resolución 12379 de 2012. Ministerio de Transporte. Trámite para el cambio de servicio de público a particular de un vehículo tipo taxi (Art. 24); cambio de servicio de vehículo oficial a particular y viceversa (Artículo 25).

Parágrafo 2. El Ministerio de Transporte, definirá en un plazo no mayor de 60 días contados a partir de la fecha de sanción de la presente ley, mediante resolución todo lo relativo a la reglamentación de los vehículos antiguos y los vehículos clásicos en lo cual queda facultado para conceptuar sobre las placas, seguros e impuestos y se faculta al organismo de tránsito pertinente para determinar las restricciones de circulación.

Legislación Complementaria: Ley 1364 de 2009

Artículo 1. El numeral 1 del párrafo del Artículo 193 del Decreto 663 de 1993 quedará así:

“Artículo 193. ASPECTOS ESPECÍFICO RELATIVOS A LA PÓLIZA.

Vigencia de la póliza. La vigencia de la póliza de seguro de daños corporales causados a personas en accidentes de tránsito será; cuando menos anual, excepto en seguros expedidos con carácter transitorio para los vehículos que circulen por la zonas fronterizas y para los vehículos importados que se desplacen de puertos a los concesionarios para su venta al público. Para los vehículos que hayan obtenido la clasificación como automóviles antiguos o clásicos la vigencia de dicha póliza no podrá ser menos a un trimestre.

Las autoridades de tránsito verificarán esta circunstancia.”

Artículo 2. El artículo 196 del Decreto 663 de 1993 quedará así:

“Artículo 196. ENTIDADES ASEGURADORAS HABILITADAS PARA OFRECER EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO

4. Expedición del seguro en zonas fronterizas. Las entidades aseguradoras a las cuales se refiere el presente Artículo deberán expedir seguros de corto plazo que cubran el lapso durante el cual el vehículo permanezca en el país. De igual manera deberán expedir seguros de corto plazo para vehículos importado que se desplacen del puerto a los concesionarios para su venta al público. Dispondrán lo pertinente para que en las zonas fronterizas y puertos se cuente con las facilidades operativas indispensables para una adecuada y oportuna expedición del seguro.

Reglamentación Resolución 19199 de 2002 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Para efectos de lo señalado en la presente disposición y de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 2 de la Ley 769 de 2002, se tendrá en cuenta las siguientes definiciones:

Automóvil Antigo: es el automotor que ha cumplido 35 años, y conserva sus especificaciones y características originales de fábrica, presentación y funcionamiento.

Automóvil Clásico: es el automotor que ha cumplido 50 años y además de conservar sus especificaciones y características originales de fábrica, presentación y funcionamiento, corresponde a marcas, series y modelos catalogados internacionalmente como tales.

Artículo 2. Para obtener la clasificación como Automóvil Antigo o Clásico se tendrá en cuenta el siguiente procedimiento:

1. El interesado deberá presentar una solicitud de juzgamiento ante la entidad especializada en la preservación de vehículos Antiguos o Clásicos, la cual deberá estar previamente inscrita ante el Ministerio de Transporte.

2. El representante de la entidad respectiva procederá a hacer el juzgamiento y a expedir la certificación correspondiente, con la manifestación inequívoca de que el vehículo cumple con las condiciones mínimas exigidas. Cuando se trate de vehículo clásico la certificación sobres marcas, series y modelos deberá corresponder únicamente a los catalogados internacionalmente como tales.
3. La certificación que acredita al Automóvil como Clásico o Antiguo será presentada por el interesado ante la autoridad de tránsito donde se encuentre matriculado o registrado el vehículo, la cual expedirá una nueva licencia de tránsito, con la anotación PA/CLASICO – PA/ANTIGUO

Reglamentación. Resolución 4111 de 2004 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Adóptese la ficha técnica para placas retrorreflectivas de identificación vehicular en vehículos antiguos y vehículos clásicos contemplada en el anexo, el cual forma parte integral de la presente resolución.

Artículo 2. La placa para los vehículos antiguos y vehículos clásicos solo podrá ser elaborada y expedida por los Organismos de Tránsito donde estos se encuentren matriculados.

Artículo 3. Los vehículos antiguos y vehículos clásicos que porten placa de la vigencia anterior al Acuerdo 155 de 1972 deberán ajustarse al procedimiento establecido en la Resolución 711 del 16 de abril de 1991 respecto al cambio de placa de tres (3) letras y tres (3) números, la cual deberá elaborarse cumpliendo las especificaciones establecidas en la ficha técnica adoptada en la presente resolución, para lo cual contarán con un plazo de seis (6) meses contados a partir de la vigencia de la presente disposición.

Artículo 4. Los propietarios de vehículos clasificados como vehículos antiguos o vehículos clásicos tendrán un plazo de seis (6) meses contados a partir de la vigencia de la presente disposición para reemplazar las placas que actualmente poseen por las establecidas en la ficha técnica adoptada a través de la presente resolución.

Artículo 5. Transcurrido dicho plazo, el vehículo antiguo o clásico que no porte la placa contemplada en esta disposición, se hará acreedor a la sanción establecida en el Artículo 131, literal b), inciso 3º del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Parágrafo. Los vehículos que a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución se clasifiquen como antiguos o clásicos deberán portar la placa establecida en esta disposición, so pena de incurrir en la sanción establecida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre señalada en el Artículo anterior.

Artículo 6. Los vehículos automotores cuya importación se autoriza como antiguos o clásicos, para efectos de su registro inicial en esta categoría, deberán presentar certificación de clasificación de un organismo internacional debidamente acreditado, del país de origen del vehículo.

Estos vehículos deberán matricularse directamente como antiguos o clásicos, previa acreditación de los requisitos establecidos en la presente resolución y la 019199 de 2002 excepto el numeral 1 del Artículo 3°.

Reglamentación: Resolución 1667 de 2014

Artículo 1. Registro de vehículos clásicos y antiguos. Para el registro de los vehículos clásicos y antiguos importados se deberán cumplir todas las condiciones previstas en la Resolución número 19199 del 20 de diciembre de 2002, a excepción del requisito de estar previamente matriculado.

Artículo 2. Trámite de registro inicial. Para el trámite de registro inicial de un vehículo clásico o antiguo importado, se seguirá el procedimiento adoptado en el numeral 2 del artículo 26 de la Resolución número 12379 de 2012 y la certificación expedida para la clasificación del vehículo como antiguo o clásico, debe venir firmada por la Federación Colombiana de Clubes de Vehículos Antiguos y Clásicos.

Artículo 3. Tiempo para llevar a cabo el registro. Una vez importado el vehículo clásico o antiguo, su propietario deberá someterlo a registro en el año inmediatamente siguiente.

Artículo 4. Transitorio. Los propietarios de los vehículos clásicos o antiguos, importados con anterioridad a la vigencia del Decreto 925 de 2013, que no hubiesen sido sometidos a registro inicial, tendrán un plazo de 1 año para realizar el trámite de registro inicial.

Reglamentación. Resolución 12379 de 2012. Ministerio de Transporte.

Cambio de placa por clasificación de automotor antiguo o clásico (Art. 26)

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte Concepto N° 155911 del 21 de abril de 2009

“De las disposiciones enunciadas, claramente se infiere que previa a la definición de un vehículo clásico o antiguo este se debe encontrar registrado y una vez se obtenga la certificación que lo acredita como tal (Clásico - Antiguo), se debe expedir una nueva licencia de tránsito por parte del Organismo de Tránsito competente con la anotación PA/CLASICO – PA/ANTIGUO”, según el caso.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte Concepto No. 116381 del 31 de Marzo de 2010.

“...cuando el propietario de un taxi opta por la reposición no se debe cambiar el servicio del vehículo a particular previamente a la cancelación del registro, dicho de otra forma se cancela el registro estando matriculado como público, para poder realizar la reposición.”

Artículo 28. Condiciones Técnico-Mecánica, de Gases y de Operación. Modificado Ley 1383 de 2010 Artículo 8°. Para que un vehículo pueda transitar por el Territorio Nacional, debe garantizar como mínimo un perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas,

del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales.

Parágrafo 1°. Las autoridades de tránsito ejercerán en los vehículos de servicio público de transporte, un control y verificación del correcto funcionamiento y calibración de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación de un servicio público.

Reglamentación: Resolución 315 de 2013 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Revisión técnico mecánica. La revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes de que trata el artículo 51 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 11 de la Ley 1383 de 2010, modificado por el artículo 201 del Decreto número 019 de 2012, deberá realizarla directamente la empresa de transporte terrestre de pasajeros sobre los vehículos que tenga vinculados a su parque automotor, a través del Centro de Diagnóstico Automotor Autorizado que seleccione para el efecto, con cargo al propietario del vehículo.

Parágrafo. La empresa transportadora no podrá percibir directa ni indirectamente ningún beneficio económico por la selección del Centro de Diagnóstico Automotor, ni por la prestación de los servicios, los cuales deberá contratar siempre de manera directa. Lo anterior sin perjuicio de los costos administrativos en que se incurra con la implementación de los programas de seguridad.

Artículo 2. Revisión y Mantenimiento de los vehículos. Las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros serán las responsables de realizar directamente el mantenimiento preventivo de los vehículos de servicio público vinculados a su parque automotor, a través de un centro especializado y con cargo al propietario del vehículo.

Las intervenciones correctivas que sea necesario realizar al vehículo podrán ser contratadas por el propietario, pero el vehículo no podrá ser despachado sin la validación satisfactoria por parte de la empresa de las reparaciones realizadas.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 173371 del 14 de mayo de 2013

"... el mantenimiento preventivo que debe realizar como mínimo cada dos meses las empresas de transporte sobre su parque automotor es a través de un centro especializado que cuente con las condiciones estructurales y técnicas en cuento a equipo y personal para tal fin, llevando una ficha donde se registren las intervenciones y reparaciones efectuadas a cada automotor, puyes esta actividad es diferente a la Revisión Técnico Mecánica que se debe efectuar en los Centros de Diagnóstico Automotor habilitados por el Ministerio de Transporte y que se encuentran regulados en el artículo 51 de la Ley 769 de 2002. Por lo anterior, el mantenimiento preventivo se debe efectuar en los términos establecidos en los artículo 2 y 3 de la Resolución 315 de 2013, a través del centro o centros especializados seleccionados por la empresa, con el fin de anticipar las fallas o desperfectos que se puedan presentar en el buen funcionamiento del automotor, sin que esto conlleve a constituir beneficios económicos para la misma.(...) se concluye que el incumplimiento de las normas de transporte de las disposiciones establecidas en la resolución 315, podría traer como consecuencia para la empresa la cancelación de la

habilitación, toda vez, que uno de los requisitos para obtenerla, es un programa de revisión y mantenimiento preventivo.”

Artículo 3. Mantenimiento de vehículos. Aclarado Artículo 1º Resolución 378 de 2013 Artículo 1. El mantenimiento de los vehículos será preventivo y correctivo. El mantenimiento preventivo constituye la serie de intervenciones y reparaciones realizadas al vehículo con la finalidad de anticipar fallas o desperfectos; no podrá entenderse por mantenimiento preventivo las actividades de revisión o inspección. El mantenimiento correctivo es aquel que se ejecuta en cualquier momento al vehículo y ante la evidencia de una falla en cualquiera de sus componentes.

El mantenimiento preventivo se realizará a cada vehículo en los periodos determinados por la empresa, para lo cual se garantizará como mínimo el mantenimiento cada dos (2) meses, llevando una ficha de mantenimiento donde consignará el registro de las intervenciones y reparaciones realizadas, indicando día, mes y año, centro especializado e ingeniero mecánico que lo realizó y el detalle de las actividades adelantadas durante la labor.

En la ficha de mantenimiento además, se relacionarán las intervenciones correctivas realizadas indicando día, mes y año, centro especializado y técnico que realizó el mantenimiento, detalle de las actividades adelantadas durante la labor de mantenimiento correctivo y lo aprobación de la empresa.

Las empresas de transporte deberán ajustar sus fichas físicas de mantenimiento a lo dispuesto en la presente resolución y conservar la de cada vehículo a disposición permanente de las autoridades de inspección, vigilancia y control de su operación.

Parágrafo. La empresa transportadora no podrá percibir directa ni indirectamente ningún beneficio económico por la selección del centro especializado, ni por la prestación de sus servicios, los cuales deberá contratar siempre de manera directa y respondiendo a criterios de eficiencia económica que permitan valores acordes con los promedios del mercado, Lo anterior sin perjuicio de los costos administrativos en que incurra con la implementación de los programas de seguridad”

Artículo 4. Protocolo de alistamiento. Sin perjuicio del mantenimiento preventivo y correctivo realizado al vehículo, todas las empresas de transporte terrestre de pasajeros, las empresas de transporte de carga y las empresas de transporte mixto, realizarán el alistamiento diario de cada vehículo, dentro del período comprendido entre el último despacho del día y el primero del día siguiente, donde se verificarán como mínimo los siguientes aspectos:

- Fugas del motor, tensión correas, tapas, niveles de aceite de motor, transmisión, dirección, frenos, nivel agua limpiabrisas, aditivos de radiador, filtros húmedos y secos.
- Baterías: niveles de electrolito, ajustes de bordes y sulfatación.
- Llantas: desgaste, presión de aire.
- Equipo de carretera.
- Botiquín.

Parágrafo. El alistamiento lo realizará la empresa con personal diferente de sus conductores pero con la participación del conductor del vehículo a ser despachado. Del

proceso de alistamiento y de las personas que participaron en el mismo, así como de su relación con la empresa, se dejará constancia en la planilla de viaje ocasional, planilla de despacho o extracto de contrato, según el caso.

Artículo 5. Reparaciones en la vía. De conformidad con lo señalado en el artículo 79 de la Ley 769 de 2002, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya solamente se podrá reparar vehículos en las vías públicas en caso de reparaciones de emergencia o bajo absoluta imposibilidad física de mover el vehículo, con el fin de permitir el desplazamiento del automotor al centro especializado para las labores de reparación.

Cuando un vehículo haya sido intervenido en la vía no podrá continuar con la prestación del servicio de transporte debiendo la empresa proveer oportunamente un vehículo de reemplazo, salvo cuando el vehículo se haya pinchado.

Lo anterior sin perjuicio de la imposición de la sanción de multa de que trata el literal C.34 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificada por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, o la norma que la adicione, modifique o sustituya.

Artículo 6. Segundo conductor. Todos los vehículos de servicio público de transporte terrestre de pasajeros y mixto, para la realización de operaciones de transporte con una duración superior a ocho (8) horas de recorrido entre el lugar de origen y el lugar de destino, deberán contar con un segundo conductor.

Las empresas de transporte deberán adoptar las medidas conducentes para garantizar los descansos necesarios de los conductores.

Parágrafo 1. Contar con dos conductores en las condiciones establecidas en el presente artículo, se entiende como una condición necesaria para prestación del servicio. La inobservancia de esta medida dará lugar a la inmovilización del vehículo de conformidad con el literal i) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996.

Parágrafo 2. La empresa de transporte será solidariamente responsable con el propietario del vehículo de las sanciones que se impongan por el incumplimiento a lo dispuesto en el presente artículo.

Artículo 7. Terminales de transporte terrestre. Cuando las operaciones de transporte se realicen a través de una terminal de transporte, estas se encuentran en la obligación de informar de manera inmediata a la autoridad de transporte y tránsito más cercana el incumplimiento de lo establecido en el artículo anterior por parte de la empresa de transporte.

Para el cumplimiento de lo establecido en el inciso anterior, las terminales de transporte terrestre de pasajeros deberán observar, al momento de expedir la tasa de uso, la información contenida en la planilla de despacho de los vehículos de servicio público de transporte.

Lo anterior sin perjuicio de los controles que en la vía correspondan a las autoridades de tránsito y transporte.

Artículo 8. Transporte privado escolar. Los establecimientos educativos y las personas naturales que en vehículos particulares, se encuentren autorizados para prestar el servicio de transporte privado escolar deben dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en la presente resolución.

Artículo 9. Cumplimiento de las normas de transporte. El Ministerio de Transporte en conjunto con la Superintendencia de Puertos y Transporte podrá en cualquier tiempo verificar si las empresas de transporte conservan las condiciones que dieron origen a la expedición de las habilitaciones y permisos de operación.

El incumplimiento o la desaparición de las condiciones de hecho o de derecho que dieron origen al otorgamiento de la habilitación y permiso, dará lugar a que se requiera a la empresa de transporte para que subsane dentro de los tres (3) meses siguientes las deficiencias presentadas.

Vencido el término anterior la autoridad competente cancelará la habilitación y permiso de operación de conformidad con lo establecido en los literales "a" y "g" del artículo 48 de la Ley 336 de 1996.

Artículo 10. Sin perjuicio de la aplicación inmediata que en virtud de la fuerza ejecutoria corresponde a las disposiciones contenidas en la presente resolución, las empresas de transporte y los propietarios de vehículos a ella vinculados, ajustarán en lo necesario los contratos de vinculación suscritos.

Artículo 11. Las empresas de transporte terrestre de pasajeros deberán en cada despacho informar a los ocupantes del vehículo las recomendaciones de seguridad, comportamiento en caso de accidentes, procedimiento cuando se presenten infracciones por parte del conductor, números de emergencia y demás recomendaciones que propendan por la seguridad vial.

Artículo 12. Las disposiciones contenidas en la presente resolución, se entienden sin perjuicio de las obligaciones establecidas en la Ley 1503 de 2011 y las normas que la desarrollen o reglamenten.

Circular 213151 del 17 de junio de 2014 Ministerio de Transporte.

"El control por parte de las empresas de servicio público de transporte y de las autoridades de tránsito y transporte en relación con la revisión tecnomecánica y el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos de servicio público, hace parte de la política pública y de las estrategias del Gobierno Nacional para la disminución de la accidentalidad vial en Colombia.

Por ello, además del control al cumplimiento de las obligaciones contenidas en el Código Nacional de Tránsito en cuanto a la realización de la revisión tecnomecánica que deben realizarse en los Centros Habilitados por el Ministerio de Transporte, en los plazos fijados por la Ley, las autoridades de Transporte y Tránsito están en la obligación de exigir el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos que operan conforme a las reglamentaciones expedidas por el Ministerio de Transporte, es decir, las Resoluciones 315 de 2013 y 1565 de 2014.

La Resolución, 315 de 2013, aclarada por la Resolución 378 de 2013, que tuvo como objeto "adoptar medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones, cuya aplicación se extiende a todas las modalidades del transporte de pasajeros y en todos los radios de acción para la prestación del servicio", señala obligaciones por parte de las empresas de transporte y de los terminales de transporte respecto de:

- a) La revisión tecnicomecánica obligatoria y mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos.
- b) Alistamiento del vehículo
- c) El control de la jornada laboral de los conductores.

Hace pocos días, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 1565 del 6 de Junio de 2014, "Por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial que estará a cargo de toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores o diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores

Vale resaltar que la Resolución 1565, fue expedida como desarrollo de la Ley 1503 de 2011 y el Decreto 2851 de 2013, por tanto, es obligatorio su cumplimiento en todo el Territorio Nacional y las autoridades de tránsito y transporte municipales deben realizar las gestiones necesarias para su implementación, desarrollo y control.

Teniendo en cuenta que a propósito de la expedición de la Resolución 1565 de 2014, a ésta Dirección han llegado comunicaciones solicitando información sobre la vigencia de la Resolución 315 de 2013, a continuación se exponen algunas consideraciones al respecto:

A) En Relación con la revisión tecnicomecánica obligatoria y el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos:

La Resolución 315 de 2013, ordena que para los vehículos de servicio público, además de las revisiones obligatorias, las empresas deben contar con su propio programa de revisión y mantenimiento preventivo para los equipos con los cuales prestará el servicio de transporte, señalando que la continuidad del programa es una de las condiciones determinantes para la verificación del mantenimiento de las condiciones que dieron origen al acto administrativo de habilitación.

La misma resolución determinó que la revisión -tecnicomecánica obligatoria de los vehículos de servicio público, debe realizarse directamente por la empresa de transporte vinculadora, a través del Centro de Diagnóstico Automotor Autorizado que seleccione para el efecto, con cargo al propietario del vehículo y que las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros son las responsables de realizar directamente el mantenimiento preventivo de los vehículos vinculados a su parque automotor a través de un centro especializado y con cargo al propietario del vehículo, entendiendo que los vehículos de servicio público deben ser sometidos a mantenimiento preventivo y correctivo:

- a) El mantenimiento es la serie de intervenciones al vehículo con la finalidad de anticipar fallas, desperfectos y no puede entenderse por mantenimiento preventivo, las actividades de revisión o inspección, con una periodicidad mínima de dos (2) meses, el control debe realizarse llevando una ficha de mantenimiento.
- b) El mantenimiento correctivo es aquel que se ejecuta en cualquier momento al vehículo y ante la evidencia de una falla en cualquiera de sus componentes.

Por su parte, la guía adoptada por la Resolución 1565, específicamente su numeral 8.2.1, en relación con el mantenimiento preventivo, las empresas deben (sic) diseñar e instituir un plan de mantenimiento preventivo de sus vehículos y las características que debe de incluir el plan de mantenimiento preventivo, serán: (...)

El numeral 8.2.2 de la misma guía, señala, que toda la información del plan de mantenimiento de cada vehículo, debe estar registrada, entendiéndose que se debe poder obtener información histórica y trazabilidad de las operaciones hechas, de tal manera que se garantice el cumplimiento del plan de mantenimiento, las empresas contratantes del servicio de transporte público deberán verificar que la empresa contratista cuente y ejecute el plan, esta condición que será exigida expresamente en el contrato de servicios para su suscripción y cumplimiento.

Así mismo, el numeral 8.2.3, establece que la empresa debe garantizar que la implementación del plan de mantenimiento se realice a través de personal idóneo. Utilizando la tecnología adecuada y guiado por los protocolos y recomendaciones del fabricante del vehículo.

B) Alistamiento del vehículo

La Resolución 0315 establece en su artículo 4 que todas las empresas de transporte terrestre de pasajeros, las empresas de transporte de carga y las empresas de transporte mixto realizarán el alistamiento diario de cada vehículo, dentro del período comprendido entre el último despacho del día y el primero del día siguiente, donde se verificarán como mínimo los siguientes aspectos:

- Fugas del motor, tensión correas, tapas, niveles de aceite de motor, transmisión, dirección, frenos, nivel agua limpia brisas, aditivos de radiador, filtros húmedos y secos.
- Baterías: niveles de electrólito, ajustes de baldes y sulfatación.
- Llantas: desgaste, presión de aire.
- Equipo de carretera.
- Botiquín.

En el párrafo del mismo artículo señala que el alistamiento lo realizará la empresa con personal diferente de sus conductores, pero con la participación del conductor del vehículo a ser despachado y que del proceso de alistamiento y de las personas que participaran en el mismo, así como de su relación con la empresa, se dejará constancia en la planilla de viaje ocasional, planilla de despacho extracto de contrato, según el caso.

Por su parte, la guía adoptada por la Resolución 1565 señala en su numeral 8.2.4, establece el procedimiento de inspección diario de los vehículos como complemento al plan de mantenimiento preventivo, señalando que la empresa debe establecer protocolos de inspección diaria a los vehículos, en donde se revisan los elementos de seguridad

activa y pasiva más relevantes, que permitan conocer su estado antes de emprender la marcha y que la empresa debe garantizar que la información de los elementos y sistemas de seguridad activa y pasiva del vehículo a los que se les hará el chequeo antes de marcha (sic), serán ajustados al tipo de vehículo de la empresa, adjuntando un modelo anexo.

Visto el modelo adoptado por la anterior disposición, encontramos que casi todos los aspectos mencionados en la resolución 315 se encuentran contenidos en el modelo, por lo anterior y considerando que el modelo puede complementarse, podemos concluir que también en este aspecto las dos disposiciones no son contradictorias, adicionalmente las empresas de servicio público deben dejar las correspondientes constancias en la planilla de viaje ocasional, planilla de despacho o extracto de contrato, según el caso.

C) Control de la jornada laboral de los conductores.

En cuanto a la jornada y el control a conductores, el artículo 6 de la Resolución 315, determinó que todos los vehículos de servicio público de transporte terrestre de pasajeros y mixto, para la realización de operaciones de transporte con una duración superior a ocho (8) horas de recorrido entre el lugar de origen y el lugar de destino, deberán contar con un segundo conductor.

Las empresas de transporte deberán adoptar las medidas conducentes para garantizar los descansos necesarios de los conductores, lo cual se entiende como una condición necesaria para la prestación del servicio y que el terminal de transporte, se encuentra en la obligación de informar de manera inmediata a la autoridad de transporte y tránsito más cercana el incumplimiento de lo anterior.

Por su parte, la guía metodológica en el numeral 8.3. Infraestructura Segura, ítem. "Rutas externas", establece que entre los aspectos de control se encuentran las jornadas de trabajo y las rutas y los itinerarios.

En este orden de ideas, los controles (sic) la empresa debe realizar en cuanto a las jornadas de trabajo y para que los conductores cumplan con la obligación de mantener vigente su licencia de conducción, la realización de los exámenes, las enfermedades detectadas de (sic) y las restricciones (uso de gafas, audífonos y demás), puede desarrollarse dentro de un mismo programa que contenga todos los aspectos de las dos normas.

Es importante destacar que en cuanto a la necesidad de contar con los relevadores para las rutas cuya duración excede la jornada laboral del conductor, es posible que la empresa genere una estrategia (comprobable para el terminal de transporte, la Policía o los Agentes de Tránsito), mediante la cual se pueda verificar que durante el recorrido se realice el relevo del conductor, garantizando que no se exceda la jornada laboral.

Es decir que contar con un segundo conductor, no implica que éste acompañe todo el recorrido pues ello significa que el relevador tendrá una jornada laboral compuesta por las horas como acompañante y las horas como conductor, lo cual hace inocua la medida.

CONCLUSIONES:

Por todo lo anterior y, como instrumento para facilitar el cumplimiento de las obligaciones incorporadas en las citadas disposiciones, a continuación se concluye:

1. Las dos disposiciones señaladas son complementarias, la Resolución 1565 no derogó la Resolución 315 de 2013, en consecuencia debe realizarse una interpretación integral, armónica y coordinada. de las dos normas, con el objeto de evitar reprocesos y duplicidad de informes y actividades que conduzcan al mismo objetivo.

2. El programa de revisión y mantenimiento preventivo y alistamiento de los vehículos, diseñado para dar cumplimiento a la Resolución 315 de 2013, puede estar contenido dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial, para dar cumplimiento a la Resolución 1565 y su correspondiente guía metodológica, específicamente a los numerales 8.2.1., 8.2.2. y 8.2.3., para tal efecto se deberá dar estricto cumplimiento a las condiciones establecidas en ambas disposiciones.

3. La revisión preventiva debe realizarse por personal idóneo, calificado y debe contar con los equipos necesarios que permitan verificar como mínimo aquellos establecidos en la revisión técnico mecánica definida dentro de la ley.

4. Conforme a lo manifestado en la circular 200942200402791 y la circular 20134200330511, expedidas por la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte en relación con las Revisiones Preventivas, para demostrar el cumplimiento de sus programas de revisión y mantenimiento preventivo y su plan estratégico de seguridad vial, las empresas de servicio público de transporte pueden apoyarse en los Centros de Diagnóstico Automotor, habilitados por el Ministerio de Transporte; que conforme a su acreditación expedida por el Organismo Nacional de Acreditación (ONAC), cuentan con la idoneidad necesaria.

5. Los centros especializados, propios de las Empresas de Transporte o de terceros que les presten el servicio de revisión y mantenimiento preventivo, de que trata las normas en comento, deben contar con la tecnología suficiente y personal capacitado. Por lo tanto, las autoridades locales no deben permitir o direccionar que dichos mantenimientos se realicen en talleres sin reconocimiento técnico.

6. Las autoridades que no verifiquen la realización de las revisiones preventivas y correctivas, dando estricto cumplimiento a las condiciones, procedimiento y requisitos señalados en las normas aquí citadas, podrán ser objeto de sanción por parte. de los Órganos de Control.

7. Para realizar el alistamiento de los vehículos las empresas de Transporte pueden diligenciar un solo formato que contemple todos los aspectos contenidos en las Resoluciones 315 de. 2013 y 1565 de 2014. '

8. El control para que los Conductores no excedan la jornada laboral a través de la implementación de relevadores no implica que el segundo conductor permanezca en el vehículo desde que se despacha en el terminal o municipio de origen de una ruta. Pero si es responsabilidad del terminal garantizar el control para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en la resolución 315.

9. El control a los conductores implica el seguimiento del vencimiento de su licencia de conducción, de la afiliación al sistema de seguridad social y de los resultados de las evaluaciones médicas que se realizan en cumplimiento de las normas de tránsito y laborales."

Parágrafo 2º. La Superintendencia de Puertos y Transporte, contratará (sic) los servicios de un centro de llamadas, el cual estará bajo su vigilancia, inspección y control, mediante el cual cualquier persona podrá reportar la comisión de infracciones de tránsito, o la violación al régimen de

sanciones por parte de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor. Las llamadas no tendrán costo alguno. Los costos de dicho servicio serán sufragados por las empresas de servicio público de transporte automotor en proporción al número de vehículos vinculados.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-321 de 2009

"...el Congreso de la República creó una tasa, es decir, "un ingreso tributario establecido unilateralmente por el Estado, pero que sólo se hace exigible en el caso de que el particular decida utilizar el servicio público específico financiado por la tasa correspondiente"⁴⁷. En efecto, las empresas de servicio automotor deberán sufragar los costos de mantenimiento de un centro de llamadas, contratado por la Superintendencia de Puertos y Transporte, al cual podrán acudir los usuarios del servicio para reportar la comisión de infracciones de tránsito o la violación al régimen de sanciones por parte de aquéllas. En otras palabras, se está imponiendo una contraprestación al funcionamiento de un servicio público". "En cuanto al sujeto activo, queda claro que es el Estado, representado por la Superintendencia de Puertos y Transporte, entidad que deberá, a su vez, contratar los servicios de un centro de llamadas, el cual estará bajo su vigilancia, inspección y control". "El sujeto pasivo, por su parte, también se encuentra plenamente previsto por la norma objetada, ya que se trata de las empresas de servicio público terrestre automotor; en tanto que el hecho generador, lo constituye la prestación del servicio público de transporte terrestre". "...el legislador previó esos parámetros generales destinados a fijar los sistemas y métodos para determinar la tarifa de la tasa, por cuanto dispuso que aquella deberá ser liquidada "en proporción al número de vehículos vinculados", es decir que, a mayor número de vehículos inscritos por la empresa transportadora, correlativamente será mayor la tarifa de la tasa que deberán pagar por concepto de mantenimiento del servicio de reporte de infracciones de tránsito".

Con dicho propósito, los vehículos de servicio público y oficial, de manera obligatoria deberán llevar un aviso visible tanto en el interior como en el exterior en el que se señale el número telefónico correspondiente al centro de llamadas antes indicado.

Los vehículos de servicio público deberán llevar además marcado en los costados y en el techo el número de la placa según normas que profiera el Ministerio de Transporte.

Reglamentación: Resolución 2999 de 2003

Artículo 1. A partir del 1º de enero de 2004, todos los vehículos de servicio público, deberán llevar el número de la Placa Única Nacional asignada en la matrícula, instalada en la parte superior externa y en ambos costados del vehículo.

Artículo 2. Para los efectos previstos en el Artículo anterior, el número de la placa deberá quedar impreso en lamina reflectiva, tipo 1 o de características superiores, que cumpla con las especificaciones de la Norma Técnica Colombiana NTC 4739, -láminas retrorreflectivas para el control de tránsito-.

La reproducción tendrá las características de diseño, colores, logotipo, tipo de letra y números de la Placa Única Nacional Vigente.

Artículo 3. En los costados. Los vehículos clase bus, buseta y microbús, deberán colocar el número de placa sobre la parte externa lateral media de ambos costados.

Los vehículos clase automóvil y camioneta, deberán colocar el número de placa en la parte externa lateral media de las puertas traseras.

⁴⁷ Sentencia C- 950 de 2007.

Los vehículos clase campero, deberán colocar el número de placa en la parte externa lateral media de las puertas delanteras.

Los vehículos de transporte de carga deberán colocar el número de placa en la parte externa lateral media de las puertas de la cabina.

Las dimensiones de la placa para estos vehículos serán de 500 mm. de largo por 250 mm de ancho.

Artículo 4. En el techo. Los vehículos de servicio público deberán colocar el número de placa de que trata esta disposición, de manera perpendicular al eje longitudinal del vehículo, en la parte superior externa del techo, centrado transversalmente.

Los vehículos de transporte de carga, deberán colocar el número de la placa, en la parte superior externa de la cabina.

Las dimensiones de la placa para estos vehículos serán de 660 mm. de largo por 330 mm de ancho.

Artículo 5. Sobre el número de la placa no se podrán instalar elementos que dificulten su lectura.

Reglamentación: Resolución 8941 de 2003 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Los vehículos de servicio público de transporte Metropolitano, Distrital o Municipal que con anterioridad a la vigencia de la Resolución 02999 del 19 de mayo de 2003 hayan instalado en el costado del vehículo la reproducción del número de placa asignada en la matrícula, cumpliendo con las disposiciones establecidas por la autoridad local, podrán continuar con las condiciones señaladas.

Artículo 2. Los vehículos a que se refiere el Artículo anterior, deberán dar cumplimiento a lo preceptuado en el Artículo cuarto de la Resolución 02999 del 19 de mayo de 2003, para instalación del número de la placa asignada en la matrícula, en la parte superior externa (techo).

Artículo 3. Disposición General. Para aquellos vehículos en los cuales las especificaciones de fábrica, o los dispositivos especiales necesarios para la prestación del servicio, no les permita la instalación del número de placa en la parte superior externa centrada, ésta podrá colocarse en el lugar que más se ajuste a lo exigido. En todo caso deberá ubicarse en la parte superior externa (techo) y permitir su perfecta visibilidad.

Reglamentación Resolución 909 de 2005 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Adicionar la Resolución 2999 de mayo 19 de 2003 en el sentido de incluir la ubicación del número de la placa en los costados y en el techo de los vehículos de servicio público de transporte masivo, tipo articulados y biarticulados.

Artículo 2. Los vehículos de servicio público de transporte masivo, tipo articulados y biarticulados deberán llevar el número de la placa única nacional, asignada en el registro inicial, instalada en la parte externa lateral media del segundo cuerpo del vehículo en cada costado y en la parte externa del techo perpendicular al eje longitudinal, conforme a los diseños anexos, los cuales hacen parte integral de esta disposición. La reproducción tendrá las características de diseño, colores, logotipo, tipo de letra y números de la PLACA UNICA NACIONAL VIGENTE.

Artículo 3. Para efectos de lo previsto en el Artículo anterior, las dimensiones de la placa ubicada en los costados será 500 mm de largo por 250 mm de ancho y para la parte externa del techo, de 660 mm de largo por 330 mm de ancho. Así mismo, el número de la placa deberá quedar impreso en

lámina reflectiva tipo 1 conforme a las especificaciones de la Norma Técnica Colombiana NTC-4739.

Las obligaciones previstas en este artículo y la contratación de los servicios del centro de llamadas deberán implementarse en un término no mayor de un (1) año contado a partir de la fecha de promulgación de la presente ley.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-321 de 2009

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2009 decidió declarar infundada la objeción presidencial presentada contra el parágrafo 2 del artículo 8° del proyecto de ley número 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado, "Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y se dictan otras disposiciones", y en consecuencia, se declara exequible.

Artículo 29. Dimensiones y Pesos. Los vehículos deberán someterse a las dimensiones y pesos, incluida carrocería y accesorios, que para tal efecto determine el Ministerio de Transporte, para lo cual debe tener en cuenta la normatividad técnica nacional e internacional.

Reglamentación: Resolución 4100 de 2004 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto reglamentar la tipología para vehículos automotores de carga para transporte terrestre, así como los requisitos relacionados con dimensiones, máximos pesos brutos vehiculares y máximos pesos por eje, para su operación normal en la red vial en todo el territorio nacional, de acuerdo con las definiciones, designación y clasificación establecidas en la Norma Técnica Colombiana NTC 4788 "Tipología para vehículos de transporte de carga terrestre".

Artículo 2. Definiciones. Para efectos de la aplicación de la presente resolución, las definiciones son las consignadas en el numeral 2 de la Norma Técnica Colombiana NTC 4788.

Artículo 3. Designación. Para la aplicación de la presente resolución, los vehículos de carga se designan de acuerdo a la configuración de sus ejes, de la siguiente manera:

Con el primer dígito se designa el número de ejes del camión o del tractocamión (Cabezote).

La letra S significa semirremolque y el dígito inmediato indica el número de sus ejes.

La letra R significa remolque y el dígito inmediato indica el número de sus ejes

La letra B significa remolque balanceado y el dígito inmediato indica el número de sus ejes.

Artículo 4. Adicionado Resolución 2888 de 2005 ARTÍCULO 1. La designación para los vehículos de transporte de carga en el territorio nacional de acuerdo con la configuración de sus ejes, se muestra en la siguiente tabla:

Artículo 5. Clasificación. Los vehículos de carga se clasifican de acuerdo con su sistema de propulsión en:

1. Vehículos automotores

a) Vehículo rígido

- i) Camioneta;
- ii) Camión;

b) Tractocamión.

2. Vehículos no automotores

- a) Semirremolque;
- b) Remolque;
- c) Remolque balanceado.

Artículo 6. Carrocerías. Las carrocerías de los vehículos rígidos y de los vehículos no automotores pueden ser de diferentes tipos tales como: Furgón, tanque, volquete, platón, hormigonero, portacontenedor, estibas, tolva, camabaja, plataforma escualizable, niñera, plataforma o planchón, dentro de este tipo de carrocerías están estacas metálicas, estacas de madera, estibas, modular, planchan con grúa autocargable, estructura para transporte de vidrio, cañero, reparto, con equipo especial, entre otros.

Artículo 7. Dimensiones. Adicionado Resolución 2888 de 2005 Artículo 2. Los vehículos de transporte de carga que circulen por el territorio nacional, deben cumplir con las dimensiones establecidas en la siguiente tabla:

DESIGNACION	DIMENSIONES		
	ANCHO MAXIMO,	ALTURA MAXIM	LONGITUD MÁXIM
		M	M
2	2.60	4.40	10.80
3	2.60	4.40	12.20
4	2.60	4.40	12.20
2S1	2.60	4.40	18.50
2S2	2.60	4.40	18.50
2S3	2.60	4.40	18.50
3S1	2.60	4.40	18.50
3S2	2.60	4.40	18.50
3S3	2.60	4.40	18.50
2R2	2.60	4.40	18.50
3R2	2.60	4.40	18.50
4R2	2.60	4.40	18.50
2R3	2.60	4.40	18.50
3R3	2.60	4.40	18.50
4R3	2.60	4.40	18.50
4R4	2.60	4.40	18.50
2B1	2.60	4.40	18.50
2B3	2.60	4.40	18.50
3B1	2.60	4.40	18.50
3B2	2.60	4.40	18.50
3B3	2.60	4.40	18.50
4B1	2.60	4.40	18.50
4B2	2.60	4.40	18.50
4B3	2.60	4.40	18.50

Remolque (R)	2.60	4.40	10.00
remolque balanceado (B)			
Semirremolque (S)	2.60	4.40	13.00

Parágrafo 1. La dimensión de la altura máxima se verifica con el vehículo descargado

Parágrafo 2. En la longitud máxima del remolque no se incluye la barra de tiro.

Resolución 2888 de 2005 Artículo 3. Adicionar al Artículo 7° de la Resolución 4100 de 2004 las dimensiones correspondientes a la configuración 2B2, así:

Ancho máximo 2.60 m

Altura máxima 4.40 m

Longitud máxima 18.50 m

Artículo 8. Modificado Resolución 1782 de 2009 Artículo 1. Peso bruto vehicular. El peso bruto vehicular para los vehículos de transporte de carga a nivel nacional debe ser el establecido en la siguiente tabla:

VEHÍCULOS	DESIGNACION kg	MAXIMO kg	PBV, TOLERAN POSITIVA MEDICION kg
Camiones	2	17.000	425
	3	28.000	700
	4	31.000 (1)	775
	4	36.000 (2)	900
	4	32.000 (3)	800
Tracto-cam con semirremol	2S1	27.000	675
	2S2	32.000	800
	2S3	40.500	1.013
	3S1	29.000	725
	3S2	48.000	1.200
	3S3	52.000	1.300
Camiones remolque	R2	16.000	400
	2R2	31.000	775
	2R3	47.000	1.175
	3R2	44.000	1.100
	3R3	48.000	1.200

	4R2	48.000	1.200
	4R3	48.000	1.200
	4R4	48.000	1.200
Camiones remolque balanceado	2B1	25.000	625
	2B2	32.000	800
	2B3	32.000	800
	3B1	33.000	825
	3B2	40.000	1.000
	3B3	48.000	1.200
	B1	8.000	200
	B2	15.000	375
	B3	15.000	

Parágrafo. Los números dentro de la tabla se refieren a:

1. Para el caso de un eje direccional y un eje trídem.
2. Para el caso de dos ejes direccionales y uno tándem.
3. Para el caso de dos ejes delanteros de suspensión independiente.

Resolución 2888 de 2005 Artículo 3. Para la aplicación de lo establecido en el Artículo 8° de la Resolución 4100 de 2004 se considera tolerancia positiva de medición, el número de kilogramos que puede exceder del peso bruto vehicular autorizado durante el pesaje del vehículo, a fin de tener en cuenta las diferencias ocasionadas por el peso del conductor, el peso del combustible, el exceso de peso producido por efecto de la humedad absorbida por las mercancías, la calibración y la operación de las básculas de control y cualquier otro aditamento o situación que pueda variar la medición del peso bruto vehicular

Artículo 9. Peso por eje. El máximo peso por eje para los vehículos de transporte de carga a nivel nacional debe ser el establecido en la siguiente tabla:

TIPO DE EJE	PESO MAXIMO POR EJE, kg
Eje sencillo	
Dos llantas	6.000
Cuatro llantas	11.000
Eje tándem	
Cuatro llantas 1	1.000
Seis llantas	17.000
Ocho llantas	22.000
Eje trídem	
Seis llantas	16.500
Ocho llantas	19.000

Diez llantas	21.500
Doce llantas	24.000

Parágrafo. En el caso de que se utilicen llantas de base ancha, una de estas es equivalente a dos llantas de base estándar.

Artículo 10. En cualquier combinación de vehículos de acuerdo con la tabla contemplada en el Artículo 4º (Designación), la sumatoria algebraica de los cuadrados de las distancias entre líneas de rotación de los ejes de los vehículos de carga, debe ser máximo de 111.48 m².

Artículo 11. Las disposiciones sobre pesos por eje y peso bruto vehicular exclusivamente serán controladas mediante el pesaje de los vehículos en básculas diseñadas y construidas para tal fin, las cuales deberán tener la respectiva certificación del centro de metrología de la Superintendencia de Industria y Comercio, SIC, de acuerdo con el Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología.

Artículo 12. Para la aplicación de la presente resolución se deben tomar como referencia las Normas Técnicas Colombianas, NTC, vigentes, las cuales podrán ser actualizadas de acuerdo con lo establecido en las normas internacionales, las necesidades del sector y los adelantos tecnológicos.

Artículo 13. Excepciones.

Parágrafo 1. Para vehículos C2 de modelos anteriores a 1970, de las siguientes marcas y líneas:

MARCA	LINEA
Mercedes Benz	1918, 1920, 1923, 2623, 332
Volvo	495
Pegaso	1060, 1061, 1090
Magirus Deutz	TAM
Man Jiry Sisu Barreiros	1080 H, 13212 H.

Se autorizan 19 toneladas de peso bruto vehicular y un peso máximo de 13 toneladas en el eje trasero.

Parágrafo 2. Derogado Resolución 6427 de 2009 Artículo 3.

Parágrafo 3. Derogado Resolución 2888 de 2005. Artículo 7. Derogado Resolución 6427 de 2009 Artículo 3

Artículo 14. Todo vehículo de transporte terrestre automotor de carga que transite por el territorio nacional debe cumplir con lo establecido en la presente resolución.

Parágrafo. Los vehículos que efectúen transporte internacional de mercancías deben cumplir con lo establecido en la Decisión 491 de 2001 de la Comunidad Andina de Naciones, CAN, en lo referente a pesos y dimensiones.

Artículo 15. Modificado Resolución 2888 de 2005 Artículo 4. A partir de la publicación de la presente resolución, se prohíben las siguientes transformaciones:

Cambio de clase de vehículo.

Incremento en el número de ejes y alargue de chasis, en vehículos rígidos.

Cambio de camiones con carrocería tipo volco o volqueta a cualquier otro tipo de carrocería.

Parágrafo. Se permitirán las siguientes transformaciones:

Incremento o reducción del número de ejes de los remolques y semirremolques, novedad que deberá ser informada por el propietario a la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte donde se encuentre registrado.

Transformaciones en los términos establecidos en la Resolución 2502 de febrero 22 de 2002.

Adicionado Resolución 6427 de 2009 Artículo 2. Toda modificación que se realice a las especificaciones originales de un vehículo de transporte de carga y las consecuencias que de ello se deriven, será de responsabilidad exclusiva de su propietario.

Reglamentación: Resolución 319 de 2008

Artículo 1. Autorizar la transformación de vehículos articulados de transporte de carga tipo tractocamión de dos (2) y tres (3) ejes, a camiones tipo volqueta C2 o C3, respectivamente.

Artículo 2. Para los efectos previstos en el Artículo anterior el propietario del vehículo a transformar que se acoja a lo previsto en esta disposición, deberá tener en cuenta:

El vehículo una vez transformado, deberá cumplir con las especificaciones técnicas sobre dimensiones establecidas en la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004.

El fabricante de la caja de volteo (volco) deberá estar inscrito como fabricante de carrocerías ante el Ministerio de Transporte.

Los pesos brutos vehiculares máximos con los cuales podrán operar los vehículos transformados, serán los establecidos en la Resolución número 4100 de diciembre 28 de 2004, para las configuraciones C2 si el vehículo transformado es un tractocamión C2S o C3 si el vehículo adecuado es un tractocamión C3S.

Artículo 3. De conformidad con el Artículo 49 de la Ley 769 de 2002, el propietario del vehículo deberá solicitar autorización previa para la transformación ante el Organismo de Tránsito donde se encuentre registrado y posteriormente deberá inscribir la modificación ante el Ministerio de Transporte para actualizar el Registro Nacional de Carga.

Artículo 4. La Policía de Carreteras y Organismos de Tránsito serán los encargados de velar por el cumplimiento de esta disposición.

Artículo 16. Modificado Resolución 2888 de 2005 Artículo 5, Modificado Resolución 6427 de 2009 Artículo 1. Modificado Resolución 11357 de 2012 1. El control del Peso Bruto Vehicular en báscula de los vehículos rígidos de dos (2) ejes destinados al transporte de carga de año modelo 2004 en adelante, se hará tomando como límite máximo, el establecido por el fabricante en la Ficha Técnica de Homologación.

Adicionado Resolución 11357 de 2012 Artículo 2. Para el cumplimiento de lo establecido en el artículo anterior, la Concesión RUNT S. A., debe diseñar e implementar en el Sistema RUNT las consultas y reportes de las fichas técnicas de homologación de los vehículos, conforme lo determine la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio.

Parágrafo. Las autoridades encargadas del control de tránsito y transporte, deben validar o través de las consultas y reportes dispuestas en el RUNT, el peso bruto vehicular de cada uno de los vehículos.

Artículo 17. A partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, las empresas ensambladoras, fabricantes y/o importadores de vehículos de transporte de carga deberán acogerse a lo estipulado en la presente resolución.

Artículo 18. La presente resolución deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial deroga la Resolución 13791 de diciembre 21 de 1988 expedida por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, la Resolución 2501 de febrero 22 de 2002 y la Resolución 2888 de marzo 11 de 2002 expedidas por el Ministerio de Transporte.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 407151 del 11 de Octubre de 2010.

“La capacidad de carga de un vehículo (carga útil o neta), está calculada a partir de la diferencia entre el peso bruto vehicular y el peso vacío (chasis mas carrocería). El peso bruto vehicular se encuentra determinado según la configuración de cada vehículo mediante la resolución 4100 de 2004, por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial nacional, modificada por la resolución 2888 de 2005, para poder determinar la capacidad máxima de un vehículo debe conocerse el peso del vehículo vacío y restado del peso máximo bruto vehicular determinado por las normas anotadas, considerando además el peso del combustible y el conductor.

En la industria se usa el concepto de capacidad volumétrica, para definir hasta donde se puede utilizar un tanque o recipiente, sin que haya derrame por agitación o movimiento del líquido a contener.

Esto aplica tanto para vehículos rígidos como para articulados, debe hallarse el peso vacío del conjunto que conforma cabezote y remolque, si hay cambio de remolque, debe realizarse el cálculo para el nuevo remolque.”

Reglamentación: Resolución 5967 de 2009

Artículo 1. Definanse como Vehículos especiales automotores y no automotores de carga, aquellos que sobrepasan los límites máximos de dimensiones y pesos y/o cuya configuración no se encuentra establecida en las Resoluciones 4100 de diciembre 28 de

2004 y 2888 del 14 de octubre de 2005, o las normas que la modifiquen o sustituyan, destinados al transporte de cargas indivisibles, ya sean extradimensionadas y/o extra pesadas.

Artículo 2. La homologación de vehículos especiales automotores de carga debe realizarse mediante la declaración por parte del importador y/o ensamblador y el registro por parte del Ministerio de Transporte de las especificaciones técnicomecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad, pero destinados a uso especial en transporte de cargas extradimensionadas y/o extrapesadas.

Artículo 3. Los propietarios de vehículos especiales automotores de carga, podrán solicitar directamente ante el organismo de tránsito la matrícula del vehículo, obtener la correspondiente licencia de tránsito y la asignación de la placa, adjuntando los requisitos establecidos en la Resolución 4775 del 10 de octubre de 2009, o la norma que lo modifique o sustituya.

Artículo 4. Los propietarios de vehículos especiales no automotores de carga, podrán solicitar directamente ante el Ministerio de Transporte a través de sus direcciones territoriales o ante la entidad que haga sus veces, la inscripción en el registro nacional de remolques y semirremolques, obtener la correspondiente tarjeta de registro y la asignación de la placa, adjuntando los requisitos establecidos en la Resolución 4775 del 10 de octubre de 2009, o la norma que lo modifique o sustituya, con excepción de la Ficha Técnica de Homologación exigida para los vehículos no automotores de operación normal.

Artículo 5. Para su circulación dentro de las vías públicas o privadas abiertas al público, los vehículos especiales automotores y no automotores de carga deben solicitar y obtener el correspondiente permiso para el transporte de cargas indivisibles, extradimensionadas y extrapesadas de acuerdo con los requisitos exigidos en la Resolución 4959 del 8 de noviembre de 2006, o la norma que lo modifique o sustituya.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 46863 del 1 de septiembre de 2010

“Ahora bien, examinada la Resolución No.5967 del 1º de diciembre de 2009 “Por la cual se dictan unas disposiciones para el registro de vehículos especiales automotores y no automotores de transporte de carga”, específicamente los artículos 2 y 4, se tiene que tanto para los vehículos automotores como no automotores, para efectos de su respectivo registro bien sea ante el organismo de tránsito o ante la dirección territorial de este Ministerio, según sea el caso, no se exige el requisito de Ficha Técnica de Homologación.

El artículo 3 del acto en comentario señala que “...” (normativa que omitió para el registro inicial de los vehículos el requisito concerniente a la Ficha Técnica de Homologación, a pesar de estar expresamente consagrado este requisito en el artículo 37 del Código Nacional de Tránsito Terrestre).

Todo lo anterior nos lleva a concluir que la Resolución 5967 de 2009, objeto de análisis, desconoce normas de rango superior a saber: Ley 769 de 2002 (Artículo 37)...razón por la cual esta Oficina Asesora Jurídica considera que debe darse cumplimiento a este requisito, toda vez que en dichas normas, estos vehículos son objeto de homologación, máxime si se

tiene en cuenta que se trata de vehículos especiales, con mayor razón deberán cumplir con mejores condiciones de seguridad...”

Artículo 30. Equipos de Prevención y Seguridad. Ningún vehículo podrá transitar por las vías del territorio nacional sin portar el siguiente equipo de carretera como mínimo.

1. Un gato con capacidad para elevar el vehículo.
2. Una cruceta.
3. Dos señales de carretera en forma de triángulo en material refractivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello.
4. Un botiquín de primeros auxilios.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 574451 del 24 de octubre de 2012

“En lo atinente al botiquín de primeros auxilios, se reitera que dicho elemento constituye uno de los componentes del equipo de prevención y seguridad y que esta comprendido dentro del conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo. Razón por la cual al estar definido expresamente en la Ley, será en ese mismo sentido que debe darse su interpretación y aplicación, toda vez que donde la ley no distingue, no le es dado al intérprete hacerlo, entonces, habrá de ceñirse a su tenor literal y darle aplicación a lo allí preceptuado. Referente al contenido del botiquín y en lo que a este Ministerio compete, no existe norma que determine cuál es su contenido, razón por la que será preciso remitirse a la normatividad general sobre la materia.”

Debe tenerse presente sobre el botiquín lo contenido en el anexo de la Resolución 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte

5. Un extintor.
6. Dos tacos para bloquear el vehículo.
7. Caja de herramienta básica que como mínimo deberá contener: Alicates, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas.
8. Llanta de repuesto.
9. Linterna.

Parágrafo. Ningún vehículo podrá circular por las vías urbanas, portando defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-529 de 2003: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-529 de 2003 declaró exequible el Parágrafo del Artículo 3° de la Ley 769 de 2002 bajo el entendido que esas defensas pueden ser reemplazadas por otras que sean técnicamente similares a las

originales. 2. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-529 de 2003 declaró inexecutable el aparte tachado del Parágrafo del Artículo 3° de la Ley 769 de 2002

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C- 529 de 2003.

“...esos aditamentos hacen que las fuerzas de una eventual colisión sean transmitidas en forma más directa a los cuerpos de los ocupantes del otro automotor ya que se anula el poder absorbente de fuerzas que tiene el conjunto delantero de los vehículos, cuyo diseño en fábrica busca amortiguar parcialmente los efectos de una colisión. Las defensas rígidas incrementan entonces notablemente los riesgos de un accidente de tránsito”. “...la prohibición acusada pretende reducir los riesgos de los accidentes de vehículos y proteger así la seguridad y los derechos de terceros, con base en consideraciones empíricas razonables, por lo que es un desarrollo legítimo de la libertad de configuración del Legislador en materia de regulación del tránsito. Y esto es suficiente para desestimar los cargos del actor en contra de dicha prohibición.” “Con todo, aunque en general la instalación de esas defensas por empresas distintas a las fábricas originarias no garantiza usualmente las especificaciones de seguridad que eviten el agravamiento de las colisiones, existen sin embargo empresas idóneas que fabrican esos implementos con las especificaciones técnicas requeridas. En tal caso, la diferenciación entre las defensas rígidas originales y aquellas elaboradas técnicamente con las mismas especificaciones del fabricante originario pierde su sentido, pues no asegura una mayor protección de la vida y seguridad de las personas. Por ello, la Corte condicionara la constitucionalidad de la prohibición acusada, y precisará que esas defensas pueden ser reemplazadas por otras que sean técnicamente similares a las originales.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 487351 del 26 de noviembre de 2009

“Por lo anterior queda claro que aquellas personas que instalen en sus vehículos defensas rígidas y que no sean las originales o similares técnicamente a estas, incurren en la prohibición señalada en el parágrafo del artículo 30 de la ley 769 de 2.002, y se impondrá la amonestación contemplada en el artículo 123 de la citada ley, ya que este tipo de sanción se puede aplicar a cualquier contravención a las disposiciones del Código Nacional de Tránsito.”

Artículo 31. Salida de Emergencia. Todo vehículo dedicado al transporte colectivo de pasajeros debe tener como mínimo una salida de emergencia en cada uno de sus costados adicionalmente a las puertas de ascenso de pasajeros. El Ministerio de Transporte definirá las características técnicas correspondientes.

Reglamentación: Resolución 5666 de 2003 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto definir y reglamentar las características técnicas de las salidas de emergencia que deben tener los vehículos destinados al transporte colectivo de pasajeros.

Parágrafo. Los vehículos destinados al servicio colectivo particular de personas, estarán sometidos a las condiciones establecidas en la presente reglamentación.

Artículo 2. Ámbito de Aplicación. La presente resolución tendrá aplicación en todo el territorio nacional y será deber de las autoridades del orden territorial y nacional velar por el estricto cumplimiento por parte de importadores, ensambladores, fabricantes de carrocerías, empresas de transporte y propietarios de vehículos.

Artículo 3. Definiciones. Para la interpretación y aplicación de la presente resolución, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Claraboya o escotilla de emergencia. Salida localizada en el techo del vehículo que permite la evacuación de los ocupantes en circunstancias excepcionales o de emergencia.

Masa en vacío en orden de marcha (MK) (KG). Masa del vehículo sin ocupantes ni carga, aumentada en 75 kg por la masa del conductor; agregada la masa del combustible, correspondiente al 90% de la capacidad del depósito especificado por el fabricante, y las masas del líquido de refrigerante, del lubricante, de las herramientas y de la rueda de repuesto, en su caso.

Puerta de emergencia. Salida adicional a la puerta de ascenso de pasajeros que permite la evacuación de los ocupantes en circunstancias excepcionales y en caso de emergencia. La puerta del conductor no podrá ser considerada como puerta de emergencia.

Salida de emergencia. Puertas, ventanas y claraboyas o escotillas destinadas a la evacuación emergente y prioritaria de los pasajeros de un vehículo.

Vehículo de transporte colectivo. Unidad automotriz con capacidad superior a diez (10) pasajeros sin incluir el conductor.

Ventana de emergencia. Salida lateral o posterior de un vehículo, sencilla o doble, no necesariamente acristalada, destinada a ser utilizada por los pasajeros como salida, únicamente en casos de emergencia.

Artículo 4. Generalidades. Los vehículos destinados al transporte colectivo de pasajeros deberán poseer como mínimo una (1) salida de emergencia por cada costado dispuesta en forma alterna, de conformidad con lo establecido en las Resoluciones 1222 del 28 de abril de 1994, 7126 del 11 de octubre de 1995 y 7171 del 31 de mayo de 2002 o en la norma técnica colombiana que adopte el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. En vehículos articulados, cada sección rígida será tratada independiente para la determinación del número de pasajeros. La comunicación entre las partes rígidas no será considerada como una salida de emergencia.

Artículo 5. Características. Las salidas de emergencia deberán cumplir con las siguientes características:

1. Ventanas de emergencia

-Deben ser de fácil y rápida remoción, accesibles desde el interior del vehículo.

-Poseer mecanismos de expulsión o fragmentación.

Las ventanas con vidrios de expulsión, deben poseer dos ganchos de acción inmediata que permitan desprender totalmente el vidrio.

Las ventanas con vidrios de fragmentación deben poseer como mínimo un martillo con punta de tungsteno que permita romper la totalidad del vidrio. Los vidrios de fragmentación deben romperse sin riesgo de accidente corporal.

-Todos los vidrios utilizados deben cumplir con los requisitos establecidos en el Reglamento Técnico RTC 002 MDE, Resolución número 0322 de 2002, del Ministerio de Desarrollo, hoy Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, o aquel que lo modifique o sustituya.

-Deben estar debidamente señalizadas con la leyenda "Salida de Emergencia", mediante fijación de calcomanías o similares en las cuales se indiquen las instrucciones de uso para su evacuación. El mensaje contenido debe leerse a una distancia mínima horizontal de 1.000 mm en un ángulo máximo de 45° con relación al mismo.

-El área mínima será de cuatro mil centímetros cuadrados (4.000 cm²) de tal forma que un rectángulo de cincuenta (50) cm de alto por setenta (70) cm de ancho, pueda pasar a través de ella.

En caso que se prevea una ventana de emergencia situada sobre la superficie trasera del vehículo debe tener las dimensiones mínimas prescritas anteriormente o, mínimo poder pasar un rectángulo de 350 mm de alto por 1.550 mm de ancho. Los ángulos pueden redondearse con un radio máximo de 250 mm.

2. Puertas de emergencia

-Deben ser de fácil y rápida apertura desde el interior y el exterior cuando el vehículo está detenido. No podrán ser accionadas mediante sistema de reserva de energía o del tipo deslizante.

-La altura de la empuñadura exterior deber ser inferior a 1.800 milímetros medidos desde el pavimento, en un plano horizontal.

-Deben abrirse hacia el exterior y estar libres de obstáculos que impidan su acceso y apertura. Las puertas de emergencia situadas en los costados laterales deben abrirse de atrás hacia adelante.

Cuando la puerta de emergencia sea adyacente a cualquier compartimiento, debe disponer de una protección contra su apertura involuntaria.

-Las dimensiones deben ser como mínimo de 1.250 milímetros de alto y 550 milímetros de ancho. Para vehículos con capacidad hasta de 12 personas, la altura mínima es de 1.100 milímetros. Para vehículos con capacidad superior a 90 personas: altura libre mínima 1.800 mm, ancho mínimo libre 550 mm.

-Deben estar debidamente señalizadas con la leyenda "Salida de Emergencia", mediante fijación de calcomanías o similares en las cuales se indiquen las instrucciones de uso para

su evacuación. El mensaje contenido debe leerse a una distancia mínima horizontal de 1.000 mm en un ángulo máximo de 45° con relación al mismo.

3. Escotillas o claraboyas de emergencia

-Toda escotilla debe poder ser abierta o retirada fácilmente desde el interior y desde el exterior del vehículo.

-Deben funcionar de tal forma que no impidan el libre paso desde el interior y desde el exterior del vehículo.

-Las escotillas de emergencia eyectables deben estar protegidas contra una eyección involuntaria, a través de un mecanismo de control manual que solo permita su accionamiento en caso excepcional de evacuación.

El área mínima será de tres mil quinientos centímetros cuadrados (3.500 cm²), de tal forma que un rectángulo de cincuenta (50) cm de alto por setenta (70) cm de ancho, pueda pasar dentro de ella.

Artículo 6. Ubicación. Las ventanas, puertas y escotillas de emergencia deben estar ubicadas de la forma siguiente:

Ventanas de emergencia

-Deben estar localizadas en forma alterna en los costados laterales del vehículo.

-La altura entre el borde inferior de la ventana y el piso del vehículo debe ser máximo de 1.000 milímetros y mínimo de 650 milímetros para ventanas de bisagras y de expulsión o de 500 milímetros, si es de vidrio de fragmentación.

Puertas de emergencia

-Pueden estar localizadas en los costados laterales y en la parte posterior del vehículo, siempre y cuando el acceso esté libre de obstáculos.

Escotillas de emergencia

-Deben estar localizadas en el techo del vehículo.

-Para el caso de una sola escotilla, esta debe estar situada en el tercio medio del vehículo. Cuando existan dos escotillas, deben estar distantes una de otra al menos 2.000 milímetros, medidos entre los bordes más próximos de las aberturas, paralelamente al eje longitudinal del vehículo.

Artículo 7. Método de verificación.

Para el acceso a las puertas de emergencia

Principio. Determinar el acceso de las puertas de emergencia.

Equipo de ensayo. Galgas de acuerdo con las dimensiones indicadas en la Figura 1.

Características del vehículo

- Limpio.
- Vacío en orden de marcha.
- Ubicado en una superficie seca, horizontal y nivelada.
- Las llantas deben estar con la máxima presión recomendada por el fabricante.

Procedimiento

Se debe permitir el desplazamiento libre de la galga desde el pasillo hacia la puerta, tal como se indica en la Figura 2.

Para el acceso a las ventanas de emergencia

Principio

Determinar el acceso de las ventanas de emergencia.

Equipo de ensayo

Las dimensiones de las Galgas están indicadas en la Figura 3.

Características del vehículo

- Limpio
- Vacío en orden de marcha
- Ubicado en una superficie seca, horizontal y nivelada
- Las llantas deben estar con la máxima presión recomendada por el fabricante

Procedimiento

Debe ser posible el desplazamiento libre de la galga desde el pasillo hacia el exterior del vehículo a través de la ventana, tal como se indica en la Figura 3.

La Dirección de desplazamiento de la galga de ensayo debe ser aquella que se supone seguirá un pasajero en su movimiento evacuando el vehículo. La galga de ensayo debe mantenerse perpendicularmente a esta dirección de movimiento.

Artículo 8. Obligatoriedad. A partir del 1° de enero de 2004, todos los vehículos que se ensamblen, importen o fabriquen; sus carrocerías, deberán acogerse a las disposiciones contenidas en la presente resolución.

Artículo 9. Revisión técnico-mecánica. Los Centros de Diagnóstico Automotor o Talleres Especializados, autorizados para la revisión de las condiciones técnico-mecánicas de vehículos, establecida por el Código Nacional de Tránsito, deberán certificar dentro de la revisión anual, a partir de 2004, el perfecto estado de funcionamiento de las salidas de emergencia de los vehículos que contempla la presente reglamentación.

Artículo 32. Condiciones de la Carga. La carga de un vehículo debe estar debidamente empacada, rotulada, embalada y cubierta conforme a la normatividad técnica nacional cuando esta aplique, de acuerdo con las exigencias propias de su naturaleza, de manera que cumpla con las medidas de seguridad vial y la normatividad ambiental. Los contenedores deberán llevar dispositivos especiales de sujeción, según lo estipulado por el Ministerio de Transporte.

Reglamentación: Resolución 9606 de 2003 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Objeto. Establecer los requisitos técnicos y de seguridad para los dispositivos especiales de sujeción de contenedores que debe llevar la unidad de transporte.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. La presente resolución tendrá aplicación en todo el territorio nacional y será deber de las autoridades del orden territorial y nacional velar por el estricto cumplimiento por parte de los conductores que transportan contenedores en vehículos de carga.

Artículo 3. Definiciones. Para la interpretación y aplicación de la presente resolución, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Anillo: Parte del dispositivo que se acopla en la tapa o las aberturas inferiores en la esquina del contenedor y restringen los movimientos horizontales.

Contenedor: Se considera contenedor al elemento de equipo de transporte en forma de cajón, especialmente diseñado y construido para contener mercancías y ser transportado indistintamente en una nave y/o vehículo.

Dispositivo de cierre saliente: Es aquel que fija los contenedores en cada uno de los soportes, asegurando a través de una palanca las bases del contenedor a la plataforma del vehículo.

Dispositivo giratorio: Es aquel que para accionarlo gira sobre su eje.

Artículo 4. Aspectos generales. Los vehículos que transporten contenedores, deben estar provistos de dispositivos de fijación, ya sean manuales o automáticos, que no permitan el desplazamiento de estos en ninguna dirección sobre la plataforma del vehículo. Dicho mecanismo debe resistir los esfuerzos producto de frenado, giros, aceleraciones, maniobras intempestivas y vibraciones que se generan por el estado de la vía.

Los contenedores no deben sobresalir de la plataforma del vehículo durante el transporte.

El contenedor debe estar fijo a la plataforma del vehículo en las cuatro esquinas, mediante los acoples destinados para ese fin.

Artículo 5. Elementos básicos. Los dispositivos de fijación de contenedores deben tener como mínimo los siguientes elementos:

-Una base horizontal capaz de soportar las esquinas inferiores de un contenedor completamente cargado en condiciones normales de transporte.

-Un anillo fijo cuyo diseño permita el acople del dispositivo al orificio de la esquina inferior del contenedor a una altura no menor que el nivel de la superficie interna del acople, que garantice el montaje de diversos contenedores en la plataforma del vehículo.

-Una palanca giratoria de accionamiento sujeta a la superficie que soporta el contenedor.

-Un mecanismo de rotación de la palanca y aseguramiento en la posición deseada del dispositivo, el cual puede ser por ajuste a presión o roscado.

Artículo 6. Tipos generales de ensambles para los dispositivos. El ensamble de los dispositivos a la plataforma del vehículo puede ser:

-Rígidamente anclado a la plataforma del vehículo.

·Desmontable para vehículos multipropósito.

·Deslizable cuando la plataforma del vehículo sea especialmente acondicionada para el transporte de contenedores, bien sea de 20 ó 40 pies.

Artículo 7. Requerimientos para los dispositivos. Los dispositivos de fijación de contenedores deben cumplir los siguientes requisitos: Los conos superior e inferior deben restringir el contenedor a movimientos verticales.

·El anillo debe restringir los movimientos horizontales del contenedor.

·El orificio en el cono superior identifica la orientación del dispositivo y facilita el manejo del mismo.

·El mecanismo de fijación debe garantizar que el dispositivo permanezca en su lugar durante las operaciones de cargue, descargue y transporte.

Artículo 8. Transición. A partir del primero de julio de 2004 el transporte de contenedores por carretera deberá cumplir lo establecido en esta resolución.

Artículo 33. Permiso para Carga. El Ministerio de Transporte definirá lo referente a permisos para transportar cargas indivisibles, extrapesadas y extradimensionadas, así como las especificaciones de los vehículos que realizan esta clase de transporte.

Reglamentación: Resolución 4959 de 2006

Capítulo I

Aspectos Generales

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto reglamentar la competencia, los parámetros y los procedimientos del trámite de los permisos para transportar cargas indivisibles, extrapesadas y extradimensionadas por las vías nacionales, departamentales, metropolitanas, distritales o municipales, así como las especificaciones de los vehículos que se destinen a esta clase de transporte y las medidas técnicas que se deben adoptar para la protección de la infraestructura vial y de seguridad vial y manejo del tránsito para garantizar la movilización segura de las personas, de los usuarios de las vías y de la carga a transportar.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. La presente resolución se aplicará como marco general a las vías nacionales, departamentales, metropolitanas, distritales y municipales ya sean ellas rurales o urbanas.

Artículo 3. Definiciones. Para la interpretación y aplicación de la presente resolución, además de las previstas en la Ley 769 de 2002 y en la Resolución número 004100 del 28 de diciembre de 2004, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Área Metropolitana. Entidades administrativas formadas por un conjunto de dos o más municipios integrados alrededor de un municipio núcleo o metrópoli, vinculados entre sí por estrechas relaciones de orden físico, económico y social, que para la programación y coordinación de su desarrollo y para la racional prestación de sus servicios públicos requiere una administración coordinada.

Carga Indivisible. Carga que por sus características no puede ser fraccionada para su transporte.

Carga Extrapesada. Carga indivisible que una vez montada en vehículos convencionales homologados por el Ministerio de Transporte, excede el peso bruto vehicular o los límites de peso por eje autorizados en las normas vigentes para el tránsito normal por las vías públicas.

Carga Extradimensionada. Carga indivisible que excede las dimensiones de la carrocería de los vehículos convencionales homologados por el Ministerio de Transporte para la movilización de carga en tránsito normal por las vías públicas.

Equipo Modular. Plataforma de carga de suspensión hidroneumática y direccional que puede acoplarse tanto a lo largo como a lo ancho, produciendo con ello plataformas suficientemente rígidas para soportar cargas extrapesadas, logrando así una distribución del peso por eje inferior al máximo permitido en las normas vigentes.

Peso Bruto Vehicular. Peso de un vehículo provisto de combustible, equipo auxiliar habitual y el máximo de carga.

Peso por Eje. Peso total que transmiten a la carretera las llantas de un eje de un vehículo.

Artículo 4. Equipos de transporte. Los equipos que se utilicen para el transporte de cargas indivisibles, extrapesadas y extradimensionadas, no podrán superar cuando estén cargados los pesos máximos por eje autorizados por el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. Cuando para el transporte de la carga por las condiciones de la misma se requiera un equipo rodante especializado, este deberá estar provisto del número de ejes y de llantas necesarios para que no se superen los pesos máximos por eje autorizados por el Ministerio de Transporte y la separación entre ejes deberá ser tal que garanticen que los esfuerzos en los elementos estructurales de los puentes sean menores que los esfuerzos admisibles.

Capítulo II

Expedición de Permisos para Transporte de Carga Extradimensionada

Artículo 5. Competencia. La facultad de conceder o negar los permisos para el transporte de carga que exceda las dimensiones de los vehículos de carga autorizados para la circulación por las vías públicas del país corresponde, en las vías a cargo de la Nación, al Instituto Nacional de Vías ya sean estas concesionadas o no concesionadas, en el primer caso, en coordinación con el Instituto Nacional de Concesiones. Cuando se trate de vías departamentales, metropolitanas, municipales o distritales, les corresponde a las autoridades de los entes territoriales, distritales o áreas metropolitanas ajustándose a lo contemplado en el Artículo 6° de la presente resolución.

Artículo 6. Parámetros para la expedición de permisos. Las autoridades competentes para la expedición de los permisos para el transporte de carga extradimensionada aplicarán los siguientes parámetros:

A. Longitud

1. No se requerirá de registro ni de permiso para el transporte de carga extradimensionada que sobresalga por la parte posterior del vehículo en una longitud inferior a un (1) metro; pero el vehículo que realice el transporte deberá contar con un aviso o señal colocado en la parte posterior del vehículo, visible y en buen estado, cuyo texto advierta: "Peligro Carga Larga", de las características fijadas en el Artículo 7° de la presente resolución.

2. Para carga extradimensionada que sobresalga por la parte posterior del vehículo, en una longitud que comprenda entre uno (1) y dos (2) metros, se requerirá que el operador esté previamente inscrito en un registro de operadores de este tipo de transporte que llevará el Grupo de Seguridad Vial de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte. El vehículo que realice el transporte deberá contar con un aviso o señal colocado en la parte posterior del vehículo, visible y en buen estado, cuyo texto advierta: "Peligro Carga Larga", cumpliendo las características fijadas en el Artículo 7° de la presente resolución.

3. Para carga extradimensionada que sobresalga por la parte posterior del vehículo en longitudes entre dos (2) y tres (3) metros la autorización se tramitará siguiendo los procedimientos y requisitos fijados en el Artículo 8° del Capítulo II de la presente resolución.

4. Para carga extradimensionada, que sobresalga cualquier longitud por la parte delantera del vehículo, no se autorizará permiso bajo ninguna circunstancia.

B. Anchura

1. Para el transporte de carga extradimensionada con un ancho superior a dos coma seis (2,6) metros e inferior o igual a tres (3,0) metros, se requerirá que el operador esté previamente inscrito en un registro de operadores de este tipo de transporte que llevará el Grupo de Seguridad Vial de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte. En carreteras se exigirá que la circulación del vehículo de carga se desarrolle a una velocidad máxima de cuarenta (40) kilómetros por hora y no requerirá la presencia de vehículo

acompañante. En vías urbanas la velocidad máxima será de veinte (20) kilómetros por hora y requerirá de la presencia de un (1) vehículo acompañante que circule adelante del vehículo de carga cuando la vía es de un (1) sentido de circulación y de dos (2) vehículos acompañantes, uno que circule adelante del vehículo de carga y el otro atrás cuando la vía es de dos (2) sentidos de circulación. Tanto para carreteras o vías urbanas el vehículo que realice el transporte deberá contar con avisos o señales colocados uno en la parte delantera y otro en la posterior del vehículo, visibles y en buen estado, cuyo texto advierta: "Peligro Carga Ancha", de las características fijadas en el Artículo 7° de la presente resolución.

2. Para el transporte de cargas extradimensionada con un ancho superior a tres (3,0) metros e inferior o igual a tres coma tres (3,3) metros, se requerirá que el operador esté previamente inscrito en un registro de operadores de este tipo de transporte que llevará el Grupo de Seguridad Vial de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte y se hará siguiendo los procedimientos y requisitos fijados en el Artículo 8° del Capítulo 11 de la presente resolución.

3. Para el transporte de cargas extradimensionada con un ancho superior a tres coma tres (3,3) metros e inferior o igual a tres coma seis (3,6) metros, se requerirá que el operador esté previamente inscrito en un registro de operadores de este tipo de transporte que llevará el Grupo de Seguridad Vial de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte y se hará siguiendo los procedimientos y requisitos fijados en el Artículo 8° del Capítulo II de la presente resolución.

4. La autorización para transportar carga extradimensionada con un ancho superior a los 3,6 metros se hará siguiendo los procedimientos y requisitos fijados en los Artículos 9° y 10 de la presente resolución.

C. Altura

Los permisos que autoricen el transporte de carga extradimensionada cuya altura supere los 4.40 metros, se expedirán siguiendo los procedimientos y requisitos fijados en los Artículos 9° y 10 de la presente resolución.

Parágrafo. Los permisos que se expidan por las autoridades competentes, de acuerdo con lo estipulado en el presente Artículo, no autorizarán el tránsito por las vías rurales en horario nocturno (entre las 18:00 horas y las 6:00 horas del día siguiente). En el caso de vías urbanas, se podrá autorizar el tránsito nocturno, siempre y cuando la vía se cierre para el tránsito de otros vehículos, lo cual se hará por tramos de tal forma que cause el menor traumatismo y en este caso, será necesaria la aprobación previa por parte de la autoridad de tránsito correspondiente de un Plan de Manejo de Tránsito.

Artículo 7. Señalización de los vehículos. Los avisos o señales a que se hace referencia en el Artículo 6° tendrán las siguientes características y serán de uso obligatorio durante la circulación:

Dimensiones. Para los avisos delanteros 1.00 metros de largo por 0.50 metros de altura y para los traseros 1.50 metros de largo por 0.60 metros de altura.

Colores: Fondo amarillo y letras y orla negras.

Número de avisos. Un aviso en los vehículos que transportan la carga que estará colocado en la parte trasera del vehículo o de la carga, en un lugar plenamente visible a los usuarios de la vía que transiten en el mismo sentido de circulación del vehículo de carga, debidamente anclado de tal forma que no permita su movilidad o desprendimiento.

En el caso en que se requiera el uso de vehículos acompañantes tipo utilitario (camperos o camionetas), estos también tendrán un aviso con el mismo texto y tamaño. El vehículo que acompaña adelante del vehículo de carga llevará el aviso en un lugar plenamente visible por los usuarios de la vía en el sentido contrario a su circulación, ubicado en la parte superior o en su parte delantera debidamente anclado de tal forma que no permita su movilidad o desprendimiento; el vehículo acompañante en la parte de atrás deberá llevar el aviso en un lugar plenamente visible por los usuarios de la vía que transitan en el mismo sentido de circulación de este, ubicado en la parte superior o trasera, debidamente anclado de tal forma que no permita su movilidad o desprendimiento.

Material. Los avisos serán fabricados en un material rígido que no permita, deformación por el movimiento de los vehículos o por el aire al pegar sobre el mismo y que garantice su estabilidad en el vehículo. Su impresión se hará sobre lámina reflectiva amarilla tipo 1, o de características superiores, de acuerdo con lo señalado en la Norma Técnica Colombiana 4739 - Láminas retrorreflectivas para el control del tránsito.

Texto. "Peligro Carga larga". "Peligro Carga ancha". "Peligro Carga Extra larga". "Peligro Carga Extra-ancha" o "Peligro Carga Extralarga y Extra-ancha". Según sea el caso. Las letras de este texto deberán corresponder con los alfabetos "D" o "E" de las letras mayúsculas fijadas en el Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte. La altura de las letras no deberá ser menor de diez (10) centímetros.

Letras del texto. Las letras del texto deberán corresponder con los alfabetos "D" o "E" de las letras mayúsculas fijadas en el Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte. La altura de las letras no deberá ser menor de diez (10) centímetros.

Señales luminosas de peligro. El vehículo que realice el transporte de la carga y los vehículos acompañantes deberán contar con señales luminosas de peligro, de acuerdo con la definición establecida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, diferentes a las reglamentarias, tales como: Balizas tipo vaso o tipo cilindro cuyo lente sea de color amarillo y tenga unas dimensiones mínimas de 10 centímetros de diámetro por 10 centímetros de altura.

Artículo 8. Procedimiento y Requisitos para la expedición del permiso en forma electrónica. Para autorizar los permisos de transporte de carga extradimensionada de las características contempladas en el numeral 3 del literal A) y numerales 2 y 3 del literal B) del Artículo 6° de la presente resolución, se utilizará un formato electrónico dispuesto en la página web del organismo competente que lo expide, se deberá cumplir con las condiciones de operación y seguridad establecidas en el Capítulo IV de la presente resolución y se seguirá el procedimiento que se describe a continuación:

a) Trámite electrónico ante la autoridad competente, nacional o territorial, de la solicitud correspondiente debidamente suscrita por la persona natural responsable del transporte o el representante legal de la empresa responsable del transporte, debidamente inscrito en un registro de operadores de este tipo de transporte que llevará el Grupo de Seguridad Vial de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, diligenciando totalmente y en forma correcta el formato correspondiente y anexando la documentación exigida en el literal d) del presente Artículo. La dependencia u oficina que reciba la solicitud, verificará electrónicamente la correcta presentación, y en caso de estar incompleta o mal diligenciada la rechazará automáticamente;

b) La Dependencia u Oficina competente una vez recibida la solicitud y verificada electrónicamente su correcta presentación, decidirá sobre la aprobación o negación del respectivo permiso, en tiempo real emitiendo electrónicamente la autorización. En el caso de negar el permiso, se explicarán todas las causas o razones en que se fundamenta la negativa y si estas son subsanables se permitirá presentar dentro de los términos legales y por una sola vez, la complementación de la documentación sin que esta se considere como una nueva solicitud;

c) El interesado deberá imprimir electrónicamente su autorización la cual portará el conductor del vehículo que realiza el transporte durante todo el tiempo en que se encuentre realizando el transporte;

d) Los datos que deberá llenar electrónicamente el interesado para el trámite de la solicitud de transporte de carga extradimensionada serán los determinados en el formulario electrónico que para tal fin establezca la entidad responsable del otorgamiento del permiso. Además deberá comprobar por cualquier medio manual o electrónico que ha realizado la consignación de los derechos respectivos de acuerdo con la duración en días del permiso de conformidad con los valores fijados por la autoridad competente;

e) Para la circulación de los vehículos se deberá cumplir con las condiciones de operación y de seguridad contempladas en los Artículos 15 y 16 de la presente resolución.

Artículo 9. Requisitos para la expedición del permiso con formalidades plenas.

Para autorizar los permisos de transporte de carga extradimensionada de las características contempladas en el numeral 4 del literal B) y en el literal C) del Artículo 6° de la presente resolución, se seguirá el procedimiento que se describe a continuación:

La empresa de transporte o la empresa propietaria de la carga, deberá presentar una solicitud escrita ante la autoridad competente según este sea para transitar por las vías a cargo de la nación, los departamentos, las áreas metropolitanas, distritos o municipios, que contenga los siguientes documentos:

a) Certificado de Cámara de Comercio sobre la existencia y representación legal de la empresa solicitante del transporte, con fecha de expedición no mayor a 45 días hábiles respecto de su radicación;

b) Copia de la resolución del Ministerio de Transporte por medio de la cual otorga la habilitación como Empresa de Transporte. Se exceptúa este requisito cuando el transporte sea realizado en vehículos particulares de la empresa dueña de la carga;

c) Modificado Resolución 4193 de 2007 Artículo 1. . Plan de Seguridad Vial y de Manejo de Tránsito (antigüedad no mayor de tres (3) meses), siguiendo la metodología y parámetros determinados por el Ministerio de Transporte o por la autoridad competente responsable de la administración de la red vial, elaborado por una persona natural con título de ingeniero en transporte y vías o ingeniero civil, con matrícula profesional vigente o por una persona jurídica cuya actividad corresponda a estudios de ingeniería civil o de transporte y vías (en este caso deberá estar avalado por un ingeniero en transporte y vías o civil, con matrícula profesional vigente), en el cual se recomienden las medidas especiales que se deben tomar para garantizar la movilidad segura de la carga a transportar y de las personas y demás usuarios de la vía, en donde consten: Las condiciones técnicas de la vía, los puntos críticos de riesgo de accidentes de tránsito localizados en la ruta que utilizará el equipo de transporte, las precauciones especiales que deban tomarse por parte del beneficiario del permiso para la protección de los usuarios de la vía y la prevención de accidentes de tránsito. También se determinará la velocidad promedio de recorrido según las condiciones de la vía, la cual no debe sobrepasar en ningún momento los treinta (30) kilómetros por hora en vías rurales y veinte (20) kilómetros en vías urbanas. Para cruzar los puentes existentes, no podrán circular a la vez otros vehículos, la velocidad no deberá ser superior a cinco (5) kilómetros por hora y el vehículo de carga deberá transitar por el centro del puente haciendo coincidir los ejes longitudinales del puente y del vehículo.

Este Plan podrá ser presentado de manera conjunta por varios interesados de los permisos, incluyendo las rutas requeridas y especificando para cada una de ellas, las medidas específicas de seguridad vial y manejo de tránsito; considerando las condiciones particulares de la carga, su peso y sus dimensiones.

En el caso de ser indispensable el cierre parcial o total del tránsito en un tramo de la vía, se deberá solicitar el respectivo permiso con anticipación, reuniendo los requisitos establecidos para ello por la autoridad competente;

Adicionado [Resolución 4193 de 2007](#) Artículo 2. Los transportadores de carga indivisible extradimensionada y/o extrapesada, que a la fecha de entrada en vigencia del presente acto administrativo tengan vencidas las resoluciones que conceden los permisos que señala la Resolución número 4959 de 2006, tendrán un plazo dos (2) meses improrrogables para la presentación ante la entidad competente, del nuevo Plan de Seguridad Vial y Manejo de Tránsito, contados a partir de la vigencia de la presente resolución.

Parágrafo 1. El Instituto Nacional de Vías para dar aplicación a lo determinado en el presente Artículo, habilitará el plan de seguridad y manejo de tránsito presentado para el permiso inmediatamente anterior, siempre y cuando se ajuste a las características del nuevo permiso solicitado y las condiciones del tránsito y la infraestructura no hayan tenido variaciones sustanciales que ameriten un plan distinto. Los permisos así expedidos no podrán tener una vigencia mayor a dos (2) meses a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente resolución.

Parágrafo 2. Los operadores de transporte de carga indivisible extradimensionada y/o extrapesada que se acojan a lo establecido en el presente Artículo, aplicarán todo lo establecido en el Plan de Seguridad Vial y Manejo de Tránsito, presentado para el permiso inmediatamente anterior y aplicarán todas las medidas de seguridad vial y manejo del tránsito necesarias para prevenir la accidentalidad y los traumatismos en el tránsito

durante la operación en las vías objeto de los permisos. De igual manera, asumirán todas las responsabilidades en el ejercicio de su actividad transportadora, extremando las medidas de seguridad vial y manteniendo al día los demás requisitos exigidos en la Resolución número 4959 de 2006 y en especial teniendo vigente las respectivas pólizas de seguros exigidas.

d) Relación de vehículos, equipos modulares, semirremolques o remolques del equipo de transporte destinado a la prestación del servicio, indicando sus características, placas, dimensiones, número de ejes, número de llantas, homologaciones y demás información pertinente;

e) Copia de los siguientes documentos correspondientes a cada vehículo de carga que se registre para el transporte: Catálogo o copia del plano del vehículo, licencia de tránsito, seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) vigente como mínimo hasta la fecha límite del permiso, tarjeta de Registro Nacional de Remolques, Semirremolques, Multimodulares y similares (en los casos en que aplique);

f) Demostrar que posee un Departamento de Ingeniería y Seguridad Vial con capacidad técnica que permita evaluar, diagnosticar y garantizar el manejo seguro y ambiental de las cargas, con el fin de proteger la infraestructura vial y garantizar la movilidad segura por las vías por las cuales se va a transitar, para lo cual deberá anexar el organigrama de la empresa, la parte pertinente del manual de funciones y los cargos y nombres de los profesionales de dicho departamento habilitados para ejercer dichas funciones de conformidad con las leyes vigentes, lo cual podrá ser verificado en cualquier momento por la autoridad que otorgue el permiso;

g) Demostrar que a cualquier título dispone, como mínimo, del siguiente equipo especializado, personal técnico y auxiliar.

Equipos modulares (plataformas hidráulicas).

Un (1) tractocamión.

Equipos accesorios tales como: vehículos acompañantes (escortas), equipo de luces, equipo de emergencia, prevención (con mínimo linternas, banderas y paletas cumpliendo especificaciones del manual de Señalización Vial), y sistemas de comunicación de dos vías, que garanticen la seguridad vial en la operación. Los equipos accesorios se exceptúan cuando el grupo acompañante para el tránsito y la seguridad vial sea contratado con una empresa privada que dentro de sus objetivos se encuentre la prestación de servicios de asesoría y consultoría en materia de transporte y su infraestructura o la prestación de servicios de seguridad vial, caso en el cual estos requisitos los debe cumplir esta última empresa.

Personal técnico y auxiliar acompañante (señaleros y orientadores del tránsito), con las características contempladas en el literal a) del Artículo 16, quienes deberán portar durante todo el recorrido además de lo establecido en el Código Nacional de Tránsito, elementos de seguridad vial como chalecos reflectivos, paletas, banderas y linternas cumpliendo las especificaciones del Manual de Señalización Vial. Se exceptúan cuando el grupo acompañante para el tránsito y la seguridad vial sea contratado con una empresa

privada de las características contempladas en el inciso anterior, caso en el cual estos requisitos los debe cumplir esta última empresa;

h) Constitución de la Póliza de Garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual, por el valor que determine la autoridad competente en salarios mínimos mensuales legales vigentes, (s.m.m.l.v), a favor del Instituto Nacional de Vías o el Instituto Nacional de Concesiones, del departamento, distrito, municipio y de terceros, para responder por el pago de daños o perjuicios que se ocasionen a la vía o a las estructuras de la misma o a terceros, por razón u ocasión del permiso concedido o por la Interrupción del tránsito o por la inadecuada operación, expedida por una compañía aseguradora reconocida por la Superintendencia Bancaria. Una vez presentado el original de la Póliza de Garantía, junto con su recibo de pago total por parte del interesado, la dependencia u oficina correspondiente la revisará, en caso de no existir requerimientos, la aprobará. La garantía deberá otorgarse por el valor determinado en el literal f) del Artículo 10 de la presente resolución y con una vigencia igual al tiempo del permiso y tres (3) meses más.

La garantía anterior deberá presentarse a la entidad que otorgue el permiso, una vez esta haya estudiado y determinado que cumple con todos los demás requisitos establecidos. Dicha garantía deberá renovarse antes de su vencimiento, so pena de revocarse automáticamente el permiso otorgado;

i) Dar estricto cumplimiento, a las condiciones para la operación y de seguridad contempladas en el capítulo IV de la presente resolución.

Parágrafo. Las condiciones y requisitos previstos en el presente Artículo podrán tener un tratamiento excepcional, en los casos en los cuales el transporte de la carga indivisible extradimensionada, sea necesario por razones de fuerza mayor, caso fortuito, o para superar emergencias o desastres naturales, plenamente declaradas, por las respectivas autoridades nacionales, departamentales, distritales o municipales.

Artículo 10. Procedimiento para otorgar los permisos para el transporte de carga indivisible extradimensionada con formalidades plenas. Una vez presentada la solicitud con la totalidad de la documentación que se establece en el Artículo 9º, la entidad competente de acuerdo a la jurisdicción, a través de la dependencia u oficina correspondiente, procederá a su estudio y trámite para la aprobación o negación del permiso, mediante acto administrativo debidamente motivado, en un plazo no mayor de diez (10) días hábiles, contados a partir de la fecha de recibo de la documentación, surtiéndose el siguiente procedimiento:

a) Las solicitudes deberán ser recibidas por parte de la dependencia u oficina designada por cada entidad competente, la cual en el momento de ser presentada por el peticionario, verificará que la documentación esté completa y debidamente diligenciada y si no lo está, no se recibirá, salvo que se insista por parte del interesado, en cuyo caso se dejará constancia del hecho;

b) La entidad estudiará la solicitud y una vez cumpla con todos los requisitos establecidos en la presente resolución y una vez el peticionario del permiso presente el original de la Póliza de Garantía en los términos establecidos en el literal h) del Artículo 9º de la presente resolución, junto con su recibo de pago total de la misma, la dependencia u

oficina correspondiente la revisará, en caso de no existir requerimientos, la aprobará y otorgará el permiso y procederá a su notificación, conforme a las normas legales que rigen la materia;

c) En el caso de negar el permiso, se explicarán las causas o razones en las que se fundamenta la negativa. Si dentro de los tres (3) días siguientes a la notificación de la negativa, se subsanan las causas que la motivaron, esta se resolverá, sin que se entienda como una nueva solicitud;

d) Dentro del acto administrativo que otorgue el permiso, la entidad competente, incluirá, la constitución de la Póliza de Garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual, contemplada en el literal b) del presente Artículo;

e) Una vez en firme el acto administrativo que otorgue el permiso y se aprueben las pólizas correspondientes, la entidad competente remitirá copia de este dentro de los dos (2) días siguientes, a las autoridades de control de tránsito y a los concesionarios o a los administradores viales de su jurisdicción, para lo de su competencia;

f) El original de la Póliza de Garantía y copia del recibo de pago, reposarán en los archivos de la dependencia u oficina competente en cada entidad, junto con todos los documentos presentados.

El monto en pesos (redondeado al millón más cercano) del amparo de la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual contemplada en el literal d) del presente Artículo, se calculará por cada año o fracción del permiso, de la siguiente manera: El valor será igual al producto de los siguientes conceptos: La mayor longitud en kilómetros por recorrer en un viaje completo del equipo de transporte de carga, por el valor (en metros y fracción) que exceda la carga en su conjunto con el vehículo de transporte a la longitud del vehículo más largo homologado por el Ministerio de Transporte para la circulación normal por las carreteras, por el mayor valor (en metros y fracción) que exceda la carga a tres metros (3m) de ancho o cuatro punto cuatro (4.4) metros de altura, y por el valor de un salario mínimo mensual legal vigente (smmlv). En ningún caso el valor del amparo podrá ser inferior a cincuenta (50) smmlv.

Parágrafo 1. En el caso que la ruta a utilizar corresponda en su totalidad o en parte a vías concesionadas, para la aprobación del permiso la autoridad encargada de otorgar el permiso, deberá obtener concepto previo y favorable de la entidad encargada de la administración o coordinación de las concesiones en su jurisdicción, el cual deberá ser emitido dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la solicitud y en este caso el plazo para el otorgamiento del permiso se ampliará a máximo veinte (20) días hábiles. En este caso la entidad administradora o coordinadora de las concesiones podrá si así lo requiere, consultar en la entidad donde se radicó la solicitud, el estudio de seguridad vial y manejo del tránsito.

Parágrafo 2. En el caso que la ruta a utilizar incluya tramos que tengan características técnicas especiales (túneles, puentes especiales, viaductos, etc.), para la aprobación del permiso el interesado deberá cumplir las condiciones específicas de operación que tenga establecido el Inviás, el concesionario (debidamente avalado por la entidad coordinadora de las concesiones) o la autoridad competente del orden departamental, metropolitana,

distrital o municipal, con base en las condiciones particulares de la vía tales como: Geometría, radios de curvatura, anchos de carril de la vía, anchos de carril en casetas de peaje, gálibos, etc.

Capítulo III

Expedición de Permisos para el Transporte de Cargas Extrapesadas o Extradimensionadas y Extrapesadas a la Vez

Artículo 11. Competencia. Para conceder o negar los permisos para el transporte de carga indivisible extrapesada o indivisible extrapesada y extradimensionada a la vez, será competente el Instituto Nacional de Vías cuando estos sean para transitar por las carreteras a cargo de la Nación. Para vías concesionadas coordinará con el Instituto Nacional de Concesiones, Inco. En las carreteras departamentales, metropolitanas, distritales o municipales y en las zonas urbanas, la autoridad de tránsito departamental, metropolitana, distrital o municipal respectiva, será la competente para conceder o negar los permisos contemplados en el presente Artículo.

Artículo 12. Vigencia. Los permisos a que se refiere el Artículo 11 de la presente resolución serán concedidos para la red vial nacional por un término máximo de un (1) año y para las demás por el término que defina la autoridad competente, a empresas de transporte terrestre automotor de carga legalmente constituidas y debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte o a la empresa dueña de la carga cuando realice el transporte en sus vehículos particulares, mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento.

Artículo 13. Requisitos generales. Para el otorgamiento de los permisos de carga de que trata el Artículo 11 de la presente resolución, deberá presentarse una solicitud escrita ante la autoridad competente según este sea para transitar por las vías a cargo de la nación, los departamentos, las áreas metropolitanas, distritos o municipios, que contenga los siguientes documentos:

a) Certificado de Cámara de Comercio sobre la existencia y representación legal de la empresa solicitante del transporte, con fecha de expedición no mayor a 45 días hábiles respecto de su radicación;

b) Copia de la resolución del Ministerio de Transporte por medio de la cual otorga la habilitación como Empresa de Transporte. Se exceptúa este requisito cuando el transporte sea realizado en vehículos particulares de la empresa dueña de la carga;

c) Estudio técnico (antigüedad no mayor de tres (3) meses), elaborado por una persona natural con título de ingeniero en transporte y vías o de ingeniero civil, con matrícula profesional vigente o por una persona jurídica cuya actividad corresponda a estudios de ingeniería de transporte y vías o ingeniería civil, en cuyo caso deberá estar avalado por un ingeniero en transporte y vías o un ingeniero civil, con matrícula profesional vigente, con experiencia en estructuras y pavimentos, que contenga como mínimo: Relación de los puentes localizados en la ruta que utilizará el equipo de transporte y las previsiones y precauciones especiales que deban tomarse por parte del beneficiario del permiso para la protección de dichas estructuras, determinación que las cargas a transportar junto con el equipo de transporte o modular propuesto no causa daños estructurales anormales en las

estructuras de los puentes y en el pavimento y que el peso máximo por eje de los vehículos o modulares propuestos no superan el peso o carga máximo por eje autorizado por las autoridades competentes para la circulación por las vías.

Para el otorgamiento de permisos de carga indivisible extrapesada o indivisible extrapesada y extradimensionada a la vez, la persona natural o la persona jurídica (a través de un ingeniero en transporte y vías o un ingeniero civil) en representación de la empresa solicitante, deberá demostrar en el estudio técnico que las sobrecargas a aplicar sobre el pavimento no causan daño a estas estructuras y no producen reducción anormal de su vida útil.

Los ingenieros que elaboren los estudios o los avalen deberán demostrar experiencia certificada en estructuras de puentes y pavimentos.

En todos los puentes que tengan en la fecha de la operación, calificación igual o superior a 4, según el Sistema de Administración de Puentes Sipucol del Invías, es decir, las estructuras que por su estado de deterioro no puedan, soportar cargas extrapesadas y que representen peligro para el transportador como para la estructura, o en aquellos que haya determinado el Invías o la autoridad responsable de la administración de la red vial por razones de seguridad, el beneficiario del permiso a través de un ingeniero en transporte y Vías o un ingeniero civil, deberá mediante la utilización de equipos convencionales medir en el centro de la luz antes, durante y después de la operación, las deflexiones inmediatas y sus recuperaciones de acuerdo con la metodología que para el efecto tiene previsto el Invías. Las deflexiones en campo serán tomadas en presencia de un ingeniero en Transportes y Vías o Civil o de un funcionario técnico de la entidad administradora de la red vial para que verifique en terreno que estas no superan las máximas admitidas, de lo cual deberá quedar constancia escrita.

Para el caso de las vías a cargo de la Nación, sean estas concesionadas o no, los registros deben ser avalados por el administrador vial o concesionario de la vía, según el caso, para lo cual el transportador dará aviso de la realización del transporte con 48 horas de anticipación a la Dirección Territorial correspondiente o al Concesionario de la vía, según sea el caso. El original de estos registros deberá ser enviado a la Subdirección de Apoyo Técnico del Instituto Nacional de Vías, por el administrador vial o por el concesionario. La información que arroje la toma de datos deberá ser retroalimentada por el Invías para conocer el estado real de los puentes;

d) Modificado Resolución 4193 de 2007 Artículo 1. Plan de Seguridad Vial y de Manejo de Tránsito (antigüedad no mayor de tres (3) meses), siguiendo la metodología y parámetros determinada por el Ministerio de Transporte o por la autoridad competente responsable de la administración de la red vial, elaborado por una persona natural con título de ingeniero en transporte y vías o ingeniero civil, con matrícula profesional vigente o por una persona jurídica cuya actividad corresponda a estudios de ingeniería de transporte y vías o civil (en este caso deberá estar avalado por un ingeniero en transporte y vías o civil, con matrícula profesional vigente), en el cual se recomienden las medidas especiales que se deben tomar para garantizar la movilidad segura de la carga a transportar y de las personas y demás usuarios de la vía, en donde conste como mínimo: Las condiciones técnicas de la vía, condiciones de tránsito y análisis de estas con la operación de transporte específico, los puntos críticos de riesgo de accidentes de tránsito por la operación de transporte específico localizados en la ruta que utilizará el equipo de

transporte, las precauciones especiales que deban tomarse por parte del beneficiario del permiso para la protección de los usuarios de la vía y la prevención de accidentes de tránsito. También se determinará la velocidad promedio de recorrido según las condiciones de la vía, la cual no debe sobrepasar en ningún momento los treinta (30) kilómetros por hora en vías rurales y veinte (20) kilómetros en vías urbanas. Para cruzar los puentes existentes, no podrán circular a la vez otros vehículos, la velocidad de entrada al puente y durante su travesía será constante sin efectuar maniobras de frenado o arranque y no deberá ser superior a cinco (5) kilómetros por hora y el vehículo de carga deberá transitar en un solo cambio por el centro del puente haciendo coincidir los ejes longitudinales del puente y del vehículo.

Este Plan podrá ser presentado de manera conjunta por varios interesados de los permisos, incluyendo las rutas requeridas y especificando para cada una de ellas, las medidas específicas de seguridad vial y manejo de tránsito; considerando las condiciones particulares de la carga, su peso y sus dimensiones.

En el caso de ser indispensable el cierre parcial o total del tránsito en un tramo de la vía, se deberá solicitar el respectivo permiso con anticipación, reuniendo los requisitos establecidos para ello por la autoridad competente;

Adicionado [Resolución 4193 de 2007](#) Artículo 2. Los transportadores de carga indivisible extradimensionada y/o extrapesada, que a la fecha de entrada en vigencia del presente acto administrativo tengan vencidas las resoluciones que conceden los permisos que señala la Resolución número 4959 de 2006, tendrán un plazo dos (2) meses improrrogables para la presentación ante la entidad competente, del nuevo Plan de Seguridad Vial y Manejo de Tránsito, contados a partir de la vigencia de la presente resolución.

Parágrafo 1. El Instituto Nacional de Vías para dar aplicación a lo determinado en el presente Artículo, habilitará el plan de seguridad y manejo de tránsito presentado para el permiso inmediatamente anterior, siempre y cuando se ajuste a las características del nuevo permiso solicitado y las condiciones del tránsito y la infraestructura no hayan tenido variaciones sustanciales que ameriten un plan distinto. Los permisos así expedidos no podrán tener una vigencia mayor a dos (2) meses a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente resolución.

Parágrafo 2. Los operadores de transporte de carga indivisible extradimensionada y/o extrapesada que se acojan a lo establecido en el presente Artículo, aplicarán todo lo establecido en el Plan de Seguridad Vial y Manejo de Tránsito, presentado para el permiso inmediatamente anterior y aplicarán todas las medidas de seguridad vial y manejo del tránsito necesarias para prevenir la accidentalidad y los traumatismos en el tránsito durante la operación en las vías objeto de los permisos. De igual manera, asumirán todas las responsabilidades en el ejercicio de su actividad transportadora, extremando las medidas de seguridad vial y manteniendo al día los demás requisitos exigidos en la Resolución número 4959 de 2006 y en especial teniendo vigente las respectivas pólizas de seguros exigidas.

d) Relación de vehículos, equipos modulares, semirremolques o remolques del equipo de transporte destinado a la prestación del servicio, indicando sus características, placas,

dimensiones, número de ejes, número de llantas, homologaciones y demás información pertinente;

e) Copia de los siguientes documentos correspondientes a cada vehículo de carga que se registre para el transporte: Catálogo o copia del plano del vehículo, licencia de tránsito, seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) vigente como mínimo hasta la fecha límite del permiso, tarjeta de Registro Nacional de Remolques, Semirremolques, Multimodulares y Similares (en los casos en que aplique);

f) Demostrar que posee un Departamento de Ingeniería y Seguridad Vial con capacidad técnica que permita evaluar, diagnosticar y garantizar el manejo seguro y ambiental de las cargas, con el fin de proteger la infraestructura vial y garantizar la movilidad segura por las vías por las cuales se va a transitar, para lo cual deberá anexar el organigrama de la empresa, la parte pertinente del manual de funciones y los cargos y nombres de los ingenieros de dicho Departamento que estén habilitados por la ley para el desempeño de dichas actividades, lo cual podrá ser verificado en cualquier momento por la autoridad que otorgue el permiso y en el caso de encontrarse incumplimiento, el permiso otorgado se revocará en forma inmediata;

g) Demostrar que a cualquier título dispone, como mínimo, del siguiente equipo especializado, personal técnico y auxiliar.

Equipos modulares (plataformas hidráulicas).

Un (1) tractocamión.

Equipo de apoyo, como sobre puentes y aditamentos.

Equipos accesorios tales como: Vehículos acompañantes (escortas), equipo de luces, equipo de emergencia, prevención (con mínimo linternas, banderas y paletas cumpliendo especificaciones del Manual de Señalización Vial), y sistemas de comunicación de dos vías, que garanticen la seguridad vial en la operación. Se exceptúa cuando el grupo acompañante para el tránsito y la seguridad vial sean contratados con una empresa privada de las características contempladas en el literal g) del Artículo 9°, caso en el cual los requisitos los debe cumplir esta última empresa.

Personal técnico y auxiliar acompañante (señaleros y orientadores del tránsito), quienes deberán portar durante todo el recorrido además de lo establecido en el Código Nacional de tránsito, elementos de seguridad vial como chalecos, reflectivos, paletas, banderas y linternas cumpliendo las especificaciones del Manual de Señalización Vial.

h) Constitución de la Póliza de Garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual, por el valor que determine la autoridad competente en salarios mínimos mensuales legales vigentes, (s.m.m.l.v), a favor del Instituto Nacional de Vías o el Instituto Nacional de Concesiones, del departamento, distrito, municipio o de terceros, para responder por el pago de daños o perjuicios que se ocasionen a la vía o a las estructuras de la misma o a terceros, por razón u ocasión del permiso concedido o por la interrupción del tránsito o por la inadecuada operación, expedida por una compañía aseguradora reconocida por la Superintendencia Bancaria. Una vez presentado el original de la Póliza de Garantía, junto

con su recibo de pago total por parte del interesado, la dependencia u oficina correspondiente la revisará, en caso de no existir requerimientos, la aprobará. La garantía deberá otorgarse por el valor determinado en el literal g) del Artículo 14 de la presente resolución y con una vigencia igual al tiempo del permiso y tres (3) meses más.

La garantía anterior deberá presentarse a la entidad que otorgue el permiso, una vez esta haya estudiado y determinado que cumple con todos los demás requisitos establecidos. Dicha garantía deberá renovarse antes de su vencimiento, so pena de revocarse automáticamente el permiso otorgado;

i) Dar estricto cumplimiento a las condiciones para la operación y de seguridad contempladas en el capítulo IV de la presente resolución.

Parágrafo 1. La autoridad competente para la expedición del permiso podrá basarse en los estudios técnicos aportados para otros permisos y en este caso no será necesario presentar un nuevo estudio por parte de los peticionarios, siempre y cuando las condiciones de los nuevos permisos solicitados sean de las mismas características y condiciones técnicas o de menores requerimientos para el cual se hizo el estudio en posesión de la entidad y esta considere que las condiciones de la infraestructura vial a utilizar no han variado.

Parágrafo 2. El estudio técnico de que trata el literal c) del presente Artículo, podrá elaborarse individualmente por cada empresa o de manera conjunta por parte de las empresas interesadas en el otorgamiento de los permisos. Igualmente, el estudio podrá hacerse para una única ruta o para un grupo de rutas a utilizar.

Parágrafo 3. Las condiciones y requisitos previstos en el presente Artículo podrán tener un tratamiento excepcional, en los casos en los cuales el transporte de la carga indivisible extrapesada e indivisible extrapesada y extradimensionada a la vez, sea necesario por razones de fuerza mayor, caso fortuito, o para superar emergencias o desastres naturales, plenamente declaradas, por las respectivas autoridades nacionales, departamentales, distritales o municipales.

Artículo 14. Procedimiento para otorgar los permisos para el transporte de carga indivisible extrapesada e indivisible extrapesada y extradimensionada a la vez.

Una vez presentada la solicitud con la totalidad de la documentación que se establece en el Artículo 13, la entidad competente de acuerdo a la jurisdicción, a través de la dependencia u oficina correspondiente, procederá a su estudio y trámite para la aprobación o negación del permiso, mediante acto administrativo debidamente motivado, en un plazo no mayor de quince (15) días hábiles, contados a partir de la fecha de recibo de la documentación, surtiéndose el siguiente procedimiento:

a) Las solicitudes deberán ser recibidas por parte de la dependencia u oficina designada por cada entidad competente, la cual en el momento de ser presentada por, el peticionario, verificará que la documentación esté completa y debidamente diligenciada y si no lo está, no se recibirá, salvo que se insista por parte del interesado, en cuyo caso se dejará constancia del hecho;

b) La entidad estudiará la solicitud y una vez cumpla con todos los requisitos establecidos en la presente resolución otorgará el permiso y procederá a su notificación, conforme a las normas legales que rigen la materia;

c) En el caso de negar el permiso, se explicarán las causas o razones en las que se fundamenta la negativa. Si dentro de los tres (3) días siguientes a la notificación de la negativa, se subsanan las causas que la motivaron, esta se resolverá, sin que se entienda como una nueva solicitud;

d) Dentro del acto administrativo que otorgue el permiso, la entidad competente, incluirá los datos de la constitución de la Póliza de Garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual, contemplada en el literal h) del Artículo 13;

e) La entidad estudiará la solicitud y una vez cumpla con todos los requisitos establecidos en la presente resolución, el petionario del permiso presentará el original de la Póliza de Garantía en los términos establecidos en el literal h) del Artículo 13 de la presente resolución, junto con su recibo de pago total de la misma, y la dependencia u oficina correspondiente la revisará, en caso de no existir requerimientos, la aprobará y otorgará el permiso y procederá a su notificación, conforme a las normas legales que rigen la materia. Una vez en firme el acto administrativo que otorgue el permiso y se aprueben las pólizas correspondientes, la entidad competente remitirá copia de este dentro de los dos (2) días siguientes, a las autoridades de control de tránsito, a los concesionarios o a los administradores viales de su jurisdicción, para lo de su competencia;

f) El original de la Póliza de Garantía y copia del recibo de pago, reposarán en los archivos de la dependencia u oficina competente en cada entidad, junto con todos los documentos presentados;

g) El monto en pesos (redondeado al millón más cercano) del amparo de la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual contemplada en el literal h) del Artículo 13, se calculará por cada año o fracción del permiso, de la siguiente manera:

- Cuando el permiso se otorgue para cargas extra pesadas, será igual al producto de los siguientes conceptos: La mayor longitud en kilómetros por recorrer en un viaje completo del equipo de transporte de carga, por la longitud en metros de la luz mayor de los puentes a utilizar, y por el 10% del valor de un salario mínimo mensual legal vigente (smmlv). En ningún caso el valor del amparo podrá ser inferior a doscientos (200) smmlv.

- Cuando el permiso se otorgue para cargas indivisibles extrapesadas y extradimensionadas a la vez, será igual al mayor valor que resulte del cálculo contemplado anteriormente y del contemplado en el literal f) del Artículo 10.

Parágrafo. En el caso que la ruta a utilizar corresponda en su totalidad o en parte a vías concesionadas, para la aprobación del permiso la autoridad competente, deberá obtener concepto previo y favorable de la entidad encargada de la administración o coordinación de las concesiones en su jurisdicción a través del concesionario, el cual deberá ser emitido dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la solicitud, cuando la solicitud se presente para una única ruta, el plazo para el otorgamiento del permiso se ampliará a máximo veinticinco (25) días hábiles. Cuando la solicitud del permiso se presente para varias rutas,

los plazos se ampliarán a tres (3) días hábiles por ruta respectivamente. Para los dos casos contemplados anteriormente, la entidad administradora o coordinadora de las concesiones podrá si así lo requiere, consultar en la entidad donde se radicó la solicitud, el estudio técnico y el estudio de seguridad vial y manejo del tránsito. En los casos en los cuales se haya aplicado lo contemplado en el parágrafo 1° del Artículo 13 de la presente resolución y la autoridad competente haya obtenido concepto previo y favorable de la entidad encargada de la administración o coordinación de las concesiones en su jurisdicción a través del concesionario, para otro caso similar o de mayores requerimientos, no será necesario obtener un nuevo concepto previo en lo relacionado con los aspectos del estudio técnico.

Capítulo IV

Condiciones para la Operación y Condiciones de Seguridad

Artículo 15. Condiciones para la operación. Para los permisos contemplados en la presente resolución la empresa poseedora del permiso y los conductores de los vehículos deberán cumplir lo siguiente:

A) Para permisos contemplados el numeral 3 del literal A) y en los numerales 2 y 3 del literal B) del Artículo 6°, la empresa poseedora del permiso otorgado en forma electrónica deberá comunicar a la dependencia u oficina correspondiente de la entidad competente, como mínimo con cuatro (4) horas hábiles de antelación a iniciación de cada operación de desplazamiento que se vaya a realizar al amparo del permiso especial conferido.

El conductor del vehículo de carga amparado en el permiso otorgado deberá llevar consigo durante todo el recorrido además de los documentos legales establecidos en las normas de tránsito y transporte para la circulación normal de vehículos de carga por las vías, los siguientes documentos:

a) Original o fax de la aprobación del respectivo permiso, aprobado por la autoridad competente de acuerdo a la jurisdicción de la infraestructura vial por la cual se está transitando;

b) Documento original que acredite el peso de la carga que transporta expedido por el generador de la carga (empresa oficial o privada, o persona natural o jurídica) y el Peso Bruto Vehicular del equipo de transporte expedido por la persona natural o jurídica poseedora del permiso, para el control en la vía por parte de las autoridades competentes.

B) Para los permisos contemplados en los Artículos 9° y 11 de la presente resolución la empresa poseedora del permiso deberá comunicar a la dependencia u oficina correspondiente de la entidad competente, como mínimo con dos (2) días hábiles de antelación a la fecha de iniciación de cada operación de desplazamiento que se vaya a realizar al amparo del permiso especial conferido, anexando la siguiente información:

a) Características y tipo de carga que se pretende movilizar;

b) Período en que realizará el transporte, el número de días durante los cuales se utilizará la vía, los horarios en que se llevará a cabo el transporte y la ruta que recorrerá indicando el kilometraje total, anexando mapa con el recorrido;

c) Documento original que acredite el peso de la carga que transporta expedido por el generador de la carga (empresa oficial o privada, o persona natural o jurídica) y el Peso Bruto Vehicular del equipo de transporte expedido por la persona natural o jurídica poseedora del permiso, para el control en la vía por parte de las autoridades competentes.

El conductor del vehículo de carga amparado en el permiso otorgado deberá llevar consigo durante todo el recorrido además de los documentos legales establecidos en las normas de tránsito y transporte para la circulación normal de vehículos de carga por las vías, los siguientes documentos:

a) Original o fotocopia autenticada de la aprobación del respectivo permiso, aprobado por la autoridad competente de acuerdo a la jurisdicción de la infraestructura vial por la cual se está transitando;

b) Documento original que acredite el peso de la carga que transporta expedido por el generador de la carga (empresa oficial o privada, o persona natural o jurídica) y el Peso Bruto Vehicular del equipo de transporte expedido por la persona natural o jurídica poseedora del permiso, para el control en la vía por parte de las autoridades competentes.

Artículo 16. Condiciones de seguridad. En la realización del transporte de carga indivisible, extradimensionada, extrapesada o extrapesada y extradimensionada a la vez, consideradas en los Artículos 8º, 9º y 11 de la presente resolución, se deberá cumplir con las siguientes condiciones de seguridad, en los casos que aplique según el permiso solicitado de acuerdo a la presente resolución, so pena de la cancelación inmediata del permiso correspondiente y sin perjuicio de las acciones legales a que haya lugar:

a) Los equipos que se autoricen para transitar con carga en las vías rurales, deberán circular con la presencia de (dos) vehículos acompañantes tipo utilitario (campero o camioneta) uno que transite permanentemente delante del vehículo de carga, a una distancia entre treinta (30) y cincuenta (50) metros de este, para que advierta a los conductores de los vehículos que transitan en sentido contrario sobre los posibles peligros que pueden presentarse y el otro que transite permanentemente detrás del vehículo de carga, a una distancia entre veinte (20) y treinta (30) metros de este, para que advierta a los conductores de los vehículos que transitan en el mismo sentido sobre los posibles peligros que pueden presentarse, con excepción del transporte contemplado en el numeral 3 literal A) y en el numeral 2 literal B) del Artículo 6º, en el cual sólo se requerirá del vehículo acompañante en la parte delantera. En el caso de vías urbanas cuando estas sean de doble sentido de circulación se deberá en todos los casos operar con dos (2) vehículos acompañantes uno que transite permanentemente delante del vehículo de carga a una distancia entre diez (10) y quince (15) metros del vehículo de carga y el otro que transite detrás del vehículo de carga a una distancia entre diez (10) y quince (15) metros de aquel y cuando la vía sea de sentido único de circulación se deberá operar con el acompañamiento de un vehículo que transite permanentemente detrás del vehículo de carga a una distancia entre diez (10) y quince (15) metros del vehículo de carga.

Modificado Resolución 10377 de 2012 Artículo 2. Adicionalmente, tanto para vías rurales como urbanas se exigirá el acompañamiento durante todo el recorrido de un grupo de personas con conocimientos técnicos adquiridos mediante un curso específico en tránsito y seguridad vial cumpliendo los contenidos mínimos que reglamente el Ministerio de

Transporte, con certificado de aprobación expedido por la entidad educativa del nivel superior, técnico o tecnológico, debidamente aprobado por el Ministerio de Educación Nacional. El grupo acompañante anterior estará conformado como mínimo por dos (2) miembros de una empresa privada de las características contempladas en el literal g) del artículo 9o o de la empresa transportadora de la carga, provistos del equipo accesorio especificado en el literal g) del artículo 13 de la presente resolución, que adviertan a los usuarios de la vía sobre los posibles riesgos que se pueden tener por la circulación de la carga a través de la carretera o calle y orienten el tránsito, quienes transitaran en vehículos distintos al que transporta la carga. En el caso de los permisos de transporte contemplados en el artículo 8o, el personal acompañante estará constituido por una persona que cumpla las mismas condiciones indicadas anteriormente y deberá desplazarse adelante del vehículo de carga, con excepción de las vías urbanas de sentido único de circulación, caso en el cual se desplazará detrás del vehículo de carga

Adicionado Resolución 1724 de 2.007. Artículo 1°. Curso específico en tránsito y seguridad vial para el personal técnico y auxiliar acompañante (señaleros y orientadores del tránsito) para el transporte de cargas indivisibles extrapesadas, extradimensionadas o extrapesada y extradimensionada a la vez. Entiéndase por curso específico en tránsito y seguridad vial para el personal técnico y auxiliar acompañante (señaleros y orientadores del tránsito) para el transporte de cargas indivisibles extrapesadas, extradimensionadas o extrapesada y extradimensionada a la vez, la instrucción técnica que reciben las personas poseedoras de Licencia de Conducción de mínimo quinta categoría o su equivalente, que actuarán como acompañantes del transporte de este tipo de cargas, que será impartida por entidad educativa del nivel superior, técnico o tecnológico, o por asociaciones de ingenieros legalmente constituidas que aglutinen profesionales cuyas funciones estén relacionadas con el transporte y el tránsito.

Parágrafo. El operador de transporte de carga indivisible extrapesada, extradimensionada o extrapesada y extradimensionada a la vez, deberá presentar con la solicitud del permiso, fotocopia autenticada de la certificación del curso de cada una de las personas del Grupo Acompañante de que trata el Artículo 16 de la Resolución 4959 de 2006, de lo cual quedará constancia en el respectivo acto administrativo.

Adicionado Resolución 1724 de 2007 Artículo 2°.Contenido mínimo de instrucción e intensidad horaria. El programa sobre tránsito y seguridad vial de que trata el Artículo anterior tendrá una intensidad horaria igual o mayor de ochenta horas y cubrirá como mínimo los siguientes aspectos e intensidades horarias:

1. Aspectos normativos y legales sobre tránsito y seguridad vial (24 horas)

1.1 Reglamentación y regulación del tránsito - Ley 769 de 2002 (4 horas).

1.2 Reglamentación y regulación del transporte de cargas indivisibles, extrapesadas, extradimensionadas o extradimensionadas y extrapesadas a la vez (6 horas).

1.3 Reglamentación sobre pesos máximos permitidos para el tránsito de vehículos automotores por las carreteras en Colombia (6 horas).

1.4 El nuevo sistema penal acusatorio y su aplicación en los accidentes de tránsito (4 horas).

1.5 Reglamentación sobre el transporte de mercancías peligrosas (4 horas).

2. Conocimientos técnicos especiales (40 horas)

- 2.1 Factores que intervienen en el tránsito. Identificación, estudio, importancia, interrelación entre ellos e importancia individual e integrada para la prevención de accidentes de tránsito (4 horas).
- 2.2 Manual de Señalización Vial - Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorutas en Colombia (6 horas).
- 2.3 Aspectos técnicos de la infraestructura vial carretera, clasificación de vías, nomenclatura utilizada y autoridades responsables de la administración y el control en Colombia (4 horas).
- 2.4 Efecto del sobrepeso de los vehículos automotores en la infraestructura de carreteras (4 horas).
- 2.5 Política Nacional de Seguridad Vial en Colombia (6 horas).
- 2.6 Accidentalidad Vial en Colombia y sus efectos económicos y sociales (4 horas).
- 2.7 Logística del transporte de carga extradimensionada y extrapesada (6 horas).
- 2.8 Principios físicos en el tránsito de vehículos automotores (2 horas).
- 2.9 Planes de manejo de tránsito para el transporte de cargas extrapesadas y/o extradimensionadas. Concepto técnico, contenido, importancia y aplicación en ruta (4 horas).

3. Aspectos humanos y su importancia en el transporte y el tránsito (16 horas)

- 3.1 Comunicación y valores humanos (4 horas).
- 3.2 Liderazgo (4 horas).
- 3.3 Relaciones interpersonales, dignidad y derechos humanos (4 horas).
- 3.4 Manejo del estrés y de las emociones y su efecto en la seguridad vial (4 horas).

Adicionado Resolución 1724 de 2007 Artículo 3. Certificados de aprobación. Los cursos de que trata el Artículo 1° del presente acto administrativo, para su validez deberán ser aprobados por la persona que toma la capacitación, para lo cual la entidad que imparte la instrucción deberá realizar las pruebas de evaluación de manera individual y si el resultado es satisfactorio, le expedirá el respectivo certificado de aprobación, el cual contendrá como mínimo los siguientes datos: Nombre, NIT y dirección de la Institución que otorga el certificado, nombres y apellidos, documento de identidad y número de la licencia de conducción de la persona instruida, indicación de la intensidad horaria del curso, lugar y fecha de la realización, nombres y firmas del representante legal de la entidad que impartió la instrucción y del coordinador académico del curso correspondiente.

b) Los equipos de transporte de carga indivisible, extrapesada o extradimensionada no podrán cargarse o descargarse en los carriles de circulación de la vía, ni viajar en caravana, con el objeto de no afectar la movilidad normal por, dicha vía, evitar, las congestiones y los accidentes de tránsito. Estos equipos deberán movilizarse en las vías rurales conservando entre ellos distancias superiores a un (1) kilómetro;

c) Los permisos que se expidan de conformidad con lo estipulado en el presente Artículo, no autorizarán el tránsito nocturno (entre las 18:00 horas y las 6:00 horas del día siguiente) en las vías rurales;

d) Para todos los casos durante la circulación, se deberá dotar de avisos, señales y dispositivos luminosos de peligro a los equipos de transporte de carga y a los vehículos

acompañantes los cuales además deberán estar dotados de un dispositivo luminoso tipo baliza, de acuerdo con las características fijadas en el Artículo 7° de la presente resolución;

e) Para la operación del transporte amparado en permiso de carga indivisible, extrapesada, o extradimensionada y extrapesada a la vez, la persona natural o la persona jurídica (a través de un ingeniero en transporte y vías o un ingeniero civil) en representación de la empresa solicitante deberá medir las deflexiones de la superficie del pavimento, mediante la utilización de equipos convencionales y en los puentes las deflexiones inmediatas y sus recuperaciones de acuerdo con la metodología que para el efecto tiene previsto el Invías. Si los resultados de esta medición indican deformaciones que superen las admisibles o que no sean recuperables o que sean desfavorables para la estabilidad del pavimento o de las estructuras de los puentes, el transporte de la carga se suspenderá en forma inmediata sin perjuicio de la operación normal para el resto del tránsito y la poseedora del permiso procederá a estudiar un sistema o alternativa diferente de transporte.

Cuando por causa del transporte se detecte un colapso parcial o total de las estructuras de los puentes, la empresa a quien se le otorgó el permiso deberá realizar los reforzamientos necesarios de tal manera que las estructuras queden en condiciones aptas para continuar su uso;

f) En el caso en que la empresa poseedora del permiso requiera acometer trabajos sobre la infraestructura vial a utilizar, la autoridad competente encargada de la administración de la red vial impartirá el visto bueno previo a tales trabajos, así como el recibo a satisfacción de los mismos. Una vez vencido el permiso otorgado para el transporte, las obras que se realicen podrán hacer parte del mejoramiento de las especificaciones de la vía, para lo cual las mejoras pasarán a ser propiedad de la Nación, Instituto Nacional de Vías, Nación, Instituto Nacional de Concesiones o del respectivo Ente Territorial, sin que estas entidades deban hacer compensación alguna por tal concepto;

g) En el caso en que la empresa poseedora del permiso requiera el acompañamiento de la autoridad competente de control en la vía para casos de cierre parcial o total o restricción del tránsito en puentes o en tramos de la vía, determinados en el Plan de Seguridad Vial y Manejo de Tránsito o por alguna circunstancia no prevista, podrá solicitar el apoyo de estas autoridades con un tiempo mínimo de 8 horas de anticipación a la operación por estos lugares con excepción a los casos de imprevistos o emergencias, en los cuales se hará en el mismo momento en que se requiera;

h) Cualquier daño o perjuicio que se ocasione a la infraestructura vial de propiedad de la Nación, Instituto Nacional de Vías, Nación, Instituto Nacional de Concesiones, de los Entes Territoriales o de terceros, por razón u ocasión del permiso concedido, deberá ser subsanado por el beneficiario del permiso en el término fijado por la autoridad competente encargada de la administración de dicha infraestructura, "sin que se supere un término mayor de treinta (30) días. Para tal efecto la entidad encargada de la administración de la vía realizará los trabajos de acuerdo con las especificaciones técnicas y contractuales vigentes con cargo a la empresa beneficiaria del permiso, quien deberá cancelar por anticipado el valor de los mismos;

i) No deberá interrumpirse el tránsito en los sectores de vías a utilizar por el beneficiario del permiso, por causas Imputables a dicha autorización. En el caso de resultar

indispensable la suspensión del tránsito con el objeto de adecuar las vías a utilizar o de reparar las que hubiesen resultado afectadas, debe solicitarse autorización para el cierre de la vía, previa y oportunamente a la autoridad nacional, departamental, metropolitana, distrital o municipal encargada de la administración de la red vial y una vez obtenida esta, el beneficiario del permiso, con la debida anticipación, dará a conocer a los usuarios de la vía la información sobre el cierre de esta por los medios de comunicación más usuales de tales usuarios. Los gastos que ello ocasione serán por cuenta de la persona o empresa a quien se le haya concedido el permiso;

j) La velocidad máxima de operación de los vehículos de transporte de cargas indivisibles extradimensionadas y/o extrapesadas será de 30 kilómetros por hora en vías rurales y 20 kilómetros por hora en vías urbanas, con excepción de los que transportan carga larga que sobresalga por la parte trasera del vehículo entre dos (2) y tres (3) metros que será de 40 kilómetros por hora en vías rurales y 20 kilómetros por hora en vías urbanas y los que sobresalga menos de dos (2) metros por la parte trasera del vehículo los cuales podrán transitar a las velocidades máximas permitidas en las normas legales y en las indicadas a través de señales de tránsito. Para carga extradimensionada con ancho entre dos coma seis (2,6) y tres coma seis (3,6) metros, 40 kilómetros por hora en vías rurales y 20 kilómetros por hora en vías urbanas.

Capítulo V

Disposiciones finales

Artículo 17. Revocatoria. El acto administrativo que otorgue el permiso, podrá ser revocado en cualquier tiempo, lo cual constará en el acto administrativo correspondiente que emita la autoridad competente que otorgó el permiso, por las siguientes causas:

- a) Cuando cualquiera de los requisitos acreditados por el solicitante se modifiquen unilateralmente o desaparezcan o cuando en virtud de la inspección y vigilancia que la autoridad competente ejerza se pruebe algún incumplimiento;
- b) Cuando se compruebe que se realizó alguna operación de desplazamiento sin cumplir cualquiera de los requisitos de la presente resolución;
- c) Cuando se compruebe que la garantía otorgada esté vencida o ha sido revocada o dejada sin vigencia por la compañía aseguradora.

Parágrafo 1. El acto administrativo que revoque el permiso será de cumplimiento inmediato y contra él procederán los recursos de la vía gubernativa.

Parágrafo 2. El transportador debe abstenerse de transitar por una vía determinada, cuando la autoridad que otorgó el permiso así lo exija por razones de conveniencia, aún cuando el permiso se encuentre vigente.

Artículo 18. Verificación del cumplimiento de requisitos. La autoridad competente que otorgó el permiso podrá en cualquier momento, directamente o a través de las autoridades de tránsito, verificar el cumplimiento de las condiciones técnicas, de operación y de seguridad reguladas en la presente resolución para las expedición de los permisos para el transporte de carga especial indivisible, extrapesada o extradimensionada o de

ambas condiciones a la vez, y si se llegase a comprobar cualquier incumplimiento podrá cancelar directamente dicho permiso. Las autoridades de control además de imponer las sanciones establecidas en las normas vigentes, inmovilizarán los vehículos rindiendo un informe en el mismo día a la entidad expedidora del permiso.

Parágrafo. Para los casos de los permisos contemplados en los Artículos 8º, 9º y 11, las autoridades de control del tránsito en las vías rurales verificarán el cumplimiento de, las condiciones técnicas, de operación y de seguridad reguladas en la presente resolución al iniciar los recorridos con el fin de evitar que se detecte el incumplimiento de las condiciones establecidas cuando ya se ha efectuado parte del recorrido produciéndose daños a la infraestructura o habiendo puesto en riesgo la seguridad de los usuarios de la vía.

Artículo 19. Ámbito de aplicación de los permisos. Los permisos para el transporte de carga especial indivisible, extrapesada o extradimensionada o de ambas condiciones a la vez de que trata la presente resolución serán válidos única y exclusivamente para el tránsito en las vías de la jurisdicción de la autoridad competente que expidió el respectivo permiso.

Parágrafo 1. Cuando la carga a transportar necesite transitar por vías que por jurisdicción y competencia estén a cargo de distintas entidades del orden nacional, departamental, distrital, metropolitano o municipal, le corresponde a la empresa solicitante del permiso, obtener de las respectivas autoridades nacionales y territoriales competentes, las autorizaciones y permisos necesarios para el tránsito de la carga indivisible, extrapesada o extradimensionada o de ambas condiciones a la vez en cada tramo según la jurisdicción.

Parágrafo 2. En el caso que el transporte de cargas especiales indivisibles extradimensionadas contempladas en el numeral 4 del literal B) y en el literal C) del Artículo 6º, cargas extrapesadas o cargas extradimensionadas y extrapesadas a la vez, se vaya a realizar en vías concesionadas, antes de iniciar cada operación, la empresa solicitante del permiso, deberá coordinar el desplazamiento con el ente encargado de la administración o coordinación de las concesiones informando como mínimo con veinticuatro (24) horas de anticipación a las empresas concesionarias respectivas.

Parágrafo 3. Si la operación de transporte implica el cruce de la frontera con países vecinos, se tendrá en cuenta para el permiso correspondiente la aplicación de las Decisiones sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera de la Comunidad Andina de Naciones. Asimismo se deberá presentar el permiso correspondiente que expida la autoridad competente del país fronterizo al cual se va a ingresar.

Artículo 20. Transitorio. El grupo de personas acompañantes en las condiciones de capacitación establecidas en el literal a) del Artículo 16, podrá ser suplido durante los siguientes seis meses a la entrada en vigencia de la presente resolución, por un número igual de personas de la empresa transportadora de la carga o de una empresa privada de las características contempladas en el literal g) del Artículo 9º, cumpliendo como requisito mínimo que posean Licencia de Conducción de categoría sexta o su equivalente, además de los otros requisitos exigidos.

Reglamentación: Resolución 1794 de 2007 Artículo 1.

Artículo 1. Modifíquese el artículo 20 transitorio de la Resolución número 4959 de 2006, en el sentido de ampliar el plazo allí establecido para suplir el grupo de personas acompañantes en las condiciones de capacitación señaladas en el literal a) del artículo 16, hasta el 30 de noviembre de 2007, período durante el cual dicho personal podrá ser suplido, por un número igual de personas pertenecientes a la empresa de carga o de una empresa privada de las características contempladas en el literal g) del artículo 9°, cumpliendo como requisito mínimo que posean Licencia de Conducción de categoría sexta o su equivalente, además de los otros requisitos exigidos en la misma norma.

Artículo 21. Vigencia. La presente resolución rige a partir de la fecha, de su publicación y deroga a partir de la citada fecha, todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial la resolución [3800](#) del 2 de diciembre de 2005.

Reglamentación: Resolución 10377 de 2012

Artículo 1. Objeto. Eliminar el trámite del Registro de Operadores de Transporte de Carga Extra dimensionada contenido en numeral 2 del literal "A" y numerales 1, 2 y 3 del literal "B" del artículo 6o y en el literal a) del artículo 8o de la Resolución número 4959 de 8 de noviembre de 2006, que actualmente deben adelantar los operadores de carga que exceda las dimensiones de los vehículos de carga autorizados para la circulación por las vías públicas del país, ante el Grupo de Seguridad Vial de la Subdirección de Transito del Ministerio de Transporte.

Artículo 3. Vigencia y Derogatorias. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación y deroga la Resolución número 5081 de 2006 y demás que le sean contrarias.

Conceptos Oficina Jurídica del Ministerio de Transporte: Concepto No. 407151 del 11 de Octubre de 2010.

"En materia de transporte de carga la capacidad volumétrica hace referencia a la capacidad que tiene un vehículo de carga para transportar mercancías dentro de la carrocería, sin que los objetos sobresalgan de esta. Para determinar la posibilidad de transportar objetos que excedan la capacidad volumétrica del vehículo, se creó el concepto de carga extra dimensionada, con el que se amplía el margen de carga de los vehículos, con algunas limitaciones, para mantener adecuadas condiciones de seguridad. Estos supuestos se encuentran establecidos en la resolución 4959 de 2006, por la cual se fijan los requisitos y procedimientos para conceder los permisos para el transporte de carga indivisible, extra pesadas u extra dimensionadas, y las especificaciones de los vehículos destinados a esta clase de transporte.

Con relación al transporte de automóviles, no se ha expedido reglamentación especial, por lo que las empresas dedicadas a este tipo de transporte, deben atender las condiciones establecidas de manera general sobre pesos y dimensiones para el transporte de mercancías en Colombia.

Las medidas adoptadas mediante la resolución 4959 de 2006 son aplicables para aquellas mercancías que por su naturaleza son indivisibles. Según el diccionario de la Real

Academia de la Lengua Española, la palabra indivisible es un adjetivo relativo a una cosa que no se puede dividir, como por ejemplo, una turbina cuya unidad de medida no puede transportarse en varios vehículos

Situación distinta sucede con la mercancía transportada por su empresa, porque el transporte de automóviles y camperos si puede realizarse uno por uno, o en un vehículo acondicionado para el transporte de varias unidades, siempre y cuando no se excedan los límites de pesos y dimensiones del equipo que realiza la operación de transporte, en este caso no se trata de un objeto imposible de dividir y por lo tanto no se aplica la mencionada resolución

CAPITULO VI.

Licencia de tránsito

Artículo 34. Porte. En ningún caso podrá circular un vehículo automotor sin portar la licencia de tránsito correspondiente.

Reglamentación. Resolución 12379 de 2012. Ministerio de Transporte. Duplicado Licencia de Tránsito para Vehículos Automotores y de remolques, Semirremolques y Multiloculares (Art. 21);

Reglamentación. Resolución 11374 de 2012. Permiso de circulación restringida para Vehículo Automotor y de remolque, semirremolque y multimodulares.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 21335 del 18 de abril y 30761 del 20 de mayo de 2008

“... en el evento que un automotor transite sin portar licencia de tránsito o copia de la misma, deberá procederse a su inmovilización, de conformidad con el artículo 125 del Código Nacional de Tránsito debido a que en Colombia, de conformidad con el artículo 34 de la citada norma, no es posible que un vehículo transite sin ella, y podrá hacerse entrega del vehículo una vez se subsane la falta, es decir se allegue la licencia o su copia y sea portada por el conductor del vehículo.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 21335 del 18 de abril de 2008

“Adicional a lo anterior, en el evento que un automotor transite sin portar licencia de tránsito o copia de la misma, deberá procederse a su inmovilización, de conformidad con el artículo 125 del Código Nacional de Tránsito debido a que en Colombia, de conformidad con el artículo 34 de la citada norma, no es posible que un vehículo transite sin ella, cabe resaltar que podrá hacerse entrega del vehículo una vez se subsane la falta, es decir se allegue la licencia o su copia y sea portada por el conductor del vehículo.”

Artículo 35. Expedición. La licencia de tránsito será expedida por cualquier organismo de tránsito o por quien él designe, previa entrega de los siguientes documentos:

- Factura de compra si el vehículo es de fabricación nacional.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 221631 del 2 de junio de 2009 y Concepto No. 26961 del 31 de Mayo de 2011

“Para efectos del registro inicial de un vehículo automotor es procedente la presentación de la copia de la factura de compra ya que a la luz del artículo 2° del Decreto 1165 de 1996 “... la entrega de la copia de la factura suple la obligación de entregar el original en los términos del artículo 617 del Estatuto Tributario”.”

- Factura de compra en el país de origen y licencia de importación.
- Recibo de pago de impuestos.
- Certificado de inscripción ante el RUNT.

Artículo 36. Elaboración. El formato de la licencia de tránsito será único nacional, y será definido por el Ministerio de Transporte antes de los 60 días posteriores a la sanción de esta ley y en el mismo se incluirá al menos la información determinada en el artículo 38 de este código.

Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de tránsito, se incluirán un código de barras bidimensional y un holograma de seguridad.

Reglamentación: Decreto 289 de 2009

Artículo 1. El Ministerio de Transporte implementará todas las medidas que fueren necesarias para lograr la adquisición, impresión, distribución, custodia y control de los insumos y equipos que garanticen el cumplimiento de las normas de seguridad para la expedición de la Licencia de Conducción y de la Licencia de Tránsito con un Formato Único Nacional.

Artículo 2. El Ministerio de Transporte como Autoridad encargada de formular la regulación técnica en materia de tránsito, definirá las políticas, lineamientos, instrucciones y procedimientos para que los Organismos de Tránsito den cumplimiento a las normas de seguridad que los documentos exigen.

Artículo 3. Los Organismos de Tránsito o las Entidades en quienes éstos deleguen, adelantarán las gestiones administrativas y las medidas presupuestales previstas en el Artículo 165 de la Ley 769 de 2002.

Reglamentación: Resolución 1940 de 2009 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Adoptar la ficha técnica -licencia de tránsito que hace parte integral de la presente resolución.

Artículo 2. Los organismos de tránsito y los entes públicos o privados a quienes estos deleguen la función del otorgamiento de la licencia de tránsito, deberán garantizar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Demostrar el cumplimiento de las condiciones y protocolo que se establezcan para la adecuada y eficiente interconexión al Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.

2. Demostrar el cumplimiento de los requisitos generales y específicos de la Licencia de Tránsito, establecidos en la "Ficha Técnica Licencia de Tránsito" a través de certificados de conformidad por cada lote adquirido, expedidos por un organismo de certificación debidamente acreditado en el Subsistema Nacional de Calidad.

Parágrafo. En caso de que no exista en Colombia, un laboratorio de ensayos para verificar el cumplimiento de uno de los requisitos exigidos en la ficha técnica de la licencia de tránsito, el organismo de certificación que certifica la conformidad de los materiales podrá soportarse en el resultado de los ensayos realizados por el proveedor del material en los laboratorios de ensayos de su país de origen.

Artículo 3. Todos los organismos de tránsito deberán cumplir con las condiciones de producción, adquisición, custodia, transporte, almacenamiento, distribución, preimpresión o impresión de los materiales, equipos, personalización, así como la entrega del documento al ciudadano y suministro de información al Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.

Artículo 4. El organismo de tránsito solo podrá delegar o contratar, bajo su responsabilidad la adquisición de las tarjetas preimpresas y de las láminas de seguridad y de protección para la elaboración de la Licencia de Tránsito con las personas naturales o jurídicas, que hubieran obtenido autorización por parte del Ministerio de Transporte y posteriormente se inscriban ante el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.

Artículo 5. Los organismos de tránsito podrán autorizar a entes públicos o privados para que atiendan el proceso de expedición de la licencia de tránsito, conservando íntegramente la responsabilidad, especialmente frente a los controles que debe establecer para garantizar la debida atención al ciudadano y control de los elementos necesarios para la expedición de la licencia de tránsito bajo los criterios establecidos.

Artículo 6. Tanto los organismos de tránsito como los entes públicos o privados a quienes estos deleguen la función del otorgamiento de la licencia de tránsito, una vez adquieran, el lote de las láminas de licencias de tránsito deberán identificar, verificar, proteger y salvaguardarlo y será su responsabilidad la guarda y custodia hasta el momento de la expedición de la licencia de tránsito respectiva.

Artículo 7. Para efectos de la autorización de que trata el Artículo cuarto del presente Acto Administrativo, las personas naturales o jurídicas deberán presentar la solicitud ante la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte cumpliendo los siguientes requisitos:

1. Para los proveedores de Tarjeta Preimpresa:

a) Presentar certificado de conformidad de la muestra de la tarjeta para la licencia de tránsito expedida por un organismo de certificación debidamente acreditado ante el Subsistema Nacional de Calidad, en el que se informe el cumplimiento de los requisitos específicos y los respectivos ensayos de las tarjetas de licencias de tránsito, contenidos en la "Ficha Técnica Licencia de Tránsito" anexa a la presente resolución y que forma parte integral de la misma. El proveedor debe presentar tres muestras de respaldo del lote sobre el cual se realizaron los ensayos;

b) Modificado Resolución 3260 de 2009 Artículo 2. Demostrar que su actividad u objeto social comprende la fabricación o distribución de papeles y/o láminas de seguridad para documentos de identificación de personas o bienes, preimpresión o impresión de documentos de identidad referida a personas o bienes, mediante certificado expedido por la Cámara de Comercio del domicilio social, para el caso de extranjeros, certificado de la entidad del país origen, debidamente traducido al idioma Castellano y apostillado.

c) Acreditar la experiencia en impresión o preimpresión de documentos de identificación, tarjetas financieras o licencia de conducción con características de seguridad durante los últimos tres años en una cantidad superior a cinco millones de documentos, la cual se deberá acreditar aportando a la solicitud, mínimo tres (3) y máximo cinco (5) contratos suscritos y ejecutados dentro de los tres (3) años anteriores a la solicitud y cuyo objeto haya sido el suministro de tarjetas preimpresas o impresas;

d) Acreditar que sus procesos están calificados bajo la norma ISO 9001 versión 2000, para el proceso de tarjetas de identificación y/o financieras;

e) Modificado Resolución 3260 de 2009 Artículo 2. Demostrar que al 31 de diciembre de 2008 el capital de trabajo de la persona natural o jurídica que actúa a nombre propio o a través de un representante comercial autorizado para el territorio colombiano era igual o mayor a diez (10) mil millones de pesos, o su equivalente en moneda extranjera convertido a tipo de cambio en la fecha antes señalada, para lo cual deberá anexar sus estados financieros certificados y auditados de conformidad con los Artículos 37 y 38 de la Ley 222 de 1995.

2. Para los proveedores de lámina de seguridad y protección:

a) Demostrar que su actividad u objeto social comprende la fabricación o distribución de láminas de seguridad y de protección para documentos de identificación de personas o bienes, mediante certificado expedido por la respectiva Cámara de Comercio del domicilio social, y para el caso de extranjeros, certificado de la entidad del país origen, debidamente traducido al idioma Castellano y apostillado;

b) Declaración del fabricante en la que se certifique que las láminas producidas o distribuidas cumplen con las características de espesor, dimensiones y diseño establecidas en la Ficha Técnica- Licencia de Tránsito, declaración que deberá estar suscrita por el representante legal, especificando los resultados y pruebas de laboratorio que sustentan la calidad de su producto. El proveedor debe presentar tres muestras de respaldo de láminas de seguridad y de protección del lote sobre el cual se realizaron los ensayos;

c) Acreditar la experiencia en fabricación o distribución de láminas de seguridad y de protección para documentos de identificación tarjetas financieras o licencia de conducción con características de seguridad durante los últimos diez (10) años experiencia que se deberá acreditar aportando a la solicitud mínimo tres (3) máximo y cinco (5) contratos suscritos y ejecutados dentro de los tres (3) años anteriores a la solicitud y cuyo objeto haya sido el suministro de láminas de seguridad y protección;

d) Acreditar de la oficina de registro de patentes del respectivo país de origen, que sus productos corresponden a tecnologías patentadas, debidamente traducido al idioma Castellano y apostillado;

e) Demostrar que a 31 de diciembre de 2008 su capital de trabajo era igual o mayor a cinco (5) mil millones de pesos, para lo cual deberá anexar sus estados financieros certificados y auditados de conformidad con los Artículos 37 y 38 de la Ley 222 de 1995.

Parágrafo 1. En caso de que no exista en Colombia, un Laboratorio de Ensayos para verificar el cumplimiento de uno de los requisitos exigidos en la Ficha Técnica de la Licencia de Tránsito, el Organismo de Certificación que certifica la conformidad de los materiales podrá soportarse en el resultado de los ensayos realizados por el proveedor del material en los Laboratorios de Ensayos de su país de origen.

Parágrafo 2. Una vez la Subdirección de Tránsito expida el Acto Administrativo que autoriza al proveedor de la tarjeta preimpresa, la Secretaría General del Ministerio de Transporte le entregará a este el documento del arte del diseño de seguridad de la Licencia de Tránsito, cumpliendo las condiciones y los niveles de seguridad establecidos en la ficha técnica que hace parte integral de esta resolución.

Artículo 8. Los Organismos de Tránsito, deberán reportar al Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, toda la información de los trámites relacionados con la Licencia de Tránsito, incluida la información sobre los equipos de impresión que actualmente emplean, con el objeto de que la plataforma tecnológica pueda direccionar la impresión de la información respectiva en la tarjeta preimpresa y dar cumplimiento a los controles y medidas de seguridad, establecidas por el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.

Artículo 9. Para garantizar la seguridad de la Licencia de Tránsito, el proveedor deberá tener presente en forma obligatoria el control de los materiales para la elaboración de la tarjeta preimpresa de la Licencia de Tránsito en cada una de sus etapas, deberá ser reportado al Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT. Para dar cumplimiento a lo ordenado en este Artículo, los proveedores de los materiales de las tarjetas preimpresas para la elaboración de la Licencia de Tránsito deben cumplir los controles de numeración, así:

1. Las tarjetas preimpresas llevarán el número o código de identificación de proveedor asignado por el RUNT, seguido del número del sustrato, impreso y centrado en la parte inferior del reverso de la tarjeta.

2. La prenumeración de las tarjetas a ser suministradas por el proveedor deberá ser asignado por el Sistema RUNT.

3. El proveedor una vez genere las tarjetas preimpresas, deberá reportar al RUNT la distribución de las mismas a cada Organismo de Tránsito.

4. El Organismo de Tránsito, para imprimir la información de personalización de la licencia de tránsito deberá capturar el número preimpreso, para que sea controlado por el sistema RUNT.

5. Si el proveedor inscrito no reporta al RUNT los rangos de las tarjetas preimpresas asignadas al Organismo de Tránsito, el señalado sistema no permitirá su posterior personalización.

Artículo 10. Los Organismos de Tránsito y los entes públicos o privados para expedir el documento Licencia de Tránsito, están obligados a:

1. Cumplir con todas las condiciones especificadas en la Ficha Técnica adoptada por el Ministerio de Transporte sobre la Licencia de Tránsito y los establecidos en la presente resolución.

2. Inscribirse ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, y cumplir con todos los requerimientos de seguridad y oportunidad exigidos para su inscripción.

3. Aplicar íntegramente las condiciones técnicas, tecnológicas y de operación que sean necesarias para garantizar la debida interconexión con el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.

4. Reportar al sistema RUNT, toda la información que este exija, advirtiendo que toda la información de la Licencia de Tránsito es la contenida únicamente en el sistema RUNT, y desde allí se genera el documento para su proceso de impresión, en los equipos conectados al mismo, previo el cumplimiento de los requerimientos de seguridad.

5. Dar cumplimiento a todas las condiciones establecidas por el Ministerio de Transporte, para el desarrollo de las actividades relacionadas con la Licencia de Tránsito.

Artículo 11. Los proveedores autorizados para el suministro de materiales para el documento Licencia de Tránsito, están obligados a:

1. Adoptar el diseño establecido en la ficha técnica Licencia de Tránsito en todos los aspectos y aplicar íntegramente las condiciones de seguridad exigidas.

2. Inscribirse ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, y cumplir con todos los requerimientos de seguridad y oportunidad exigidos para su inscripción.

3. Otorgar a favor del Organismo de Tránsito una garantía de infidelidad de riesgo por valor equivalente al diez por ciento (10%) del valor del suministro, independiente de otro tipo de garantías que sean exigidas por el Organismo de Tránsito.

4. Proporcionar al Ministerio de Transporte la información necesaria para la verificación de las medidas de seguridad en el diseño de la tarjeta preimpresa contenida en la Ficha Técnica.

5. Entregar al Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, los controles de numeración de las Tarjetas preimpresas según lo establecido en el Artículo 9º de la presente disposición.

6. Otorgar a favor del Organismo de Tránsito respectivo, una garantía por una suma equivalente al diez por ciento (10%) del valor del suministro, con una vigencia igual a la del plazo del contrato y seis meses más.

La garantía comprende los siguientes amparos:

- a) Cuidado, tenencia y control de los materiales suministrados;
- b) Pérdida de los materiales asegurados;
- c) Falsificación por agentes o empleados del asegurado;
- d) Indebido uso de información por parte de empleados del asegurado;
- e) Deficiencias en el suministro, de acuerdo a las especificaciones de calidad.

Las anteriores garantías son independientes a las exigidas por el Organismo de Tránsito para el cumplimiento del contrato.

Artículo 12. El Organismo de Tránsito, o el ente público o privado deberán, en caso de pérdida, deterioro o destrucción de una tarjeta preimpresa de licencia de tránsito, proceder a efectuar mediante el diligenciamiento de acta de anulación o eliminación, el reporte de lo acontecido; el acta deberá indicar y especificar según los controles establecidos, el número del lote al que corresponde, el número de consecutivo de control y las circunstancias en que se dieron los hechos.

En el evento en que se presente únicamente el deterioro o destrucción, el Organismo de Tránsito deberá perforar el área correspondiente a los datos variables y adjuntarlo al acta de anulación correspondiente.

Copia de las actas que anulan los documentos o elementos descritos deben ser enviados a la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, para lo de su competencia y la información deberá registrarse en el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.

Artículo 13. El Ministerio de Transporte y las autoridades de control con el fin de realizar los controles respectivos, deberán tomar las muestras de los materiales con la inscripción de ANULADO en la cantidad suficiente en la sede de los organismos de tránsito o de los entes públicos o privados para expedir las licencias de tránsito, o en la sede de los proveedores de los materiales de las licencias de tránsito. El Ministerio de Transporte y los entes de control cuando lo consideren pertinente deberán enviar al Subcomité Interinstitucional de documentología y grafología forense, para el control de la integridad del documento.

Artículo 14. La Superintendencia de Puertos y Transporte o la entidad que haga sus veces, vigilará que los Organismos de Tránsito cumplan y hagan cumplir todos los requisitos establecidos en la presente resolución.

Artículo 15. La Ficha Técnica - Licencia de Tránsito que es parte integral de la presente resolución, deberá aplicarse una vez entre en operación el Registro Nacional Automotor del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.

Reglamentación: Resolución 3260 de 2009 Ministerio de Transporte

Artículo 3. Seguridad en el anverso de la tarjeta. El símbolo oculto que contiene el fondo de seguridad impreso en las tarjetas, estará ubicado en el reverso de las mismas, símbolo establecido en el numeral 3.1.2.1.4 de la Ficha Técnica de la Licencia de Conducción contemplado en la Resolución 1307 del 3 de abril de 2009 y el numeral 3.1.9.1.4 Ficha Técnica de la Licencia de Tránsito establecido mediante la Resolución 1940 del 19 de mayo de 2009.

Artículo 4. Diseño de seguridad. Para la elaboración de las tarjetas preimpresas de la Licencia de Tránsito y de la Licencia de Conducción, la Secretaría General del Ministerio de Transporte le entregará al proveedor inscrito y autorizado el arte del diseño de seguridad de estos documentos.

Artículo 5. Responsabilidad. El Organismo de Tránsito es el responsable de ejercer el control sobre el cumplimiento de las condiciones implementadas en la Ficha Técnica de la Licencia de Conducción y en la Ficha Técnica de la Licencia de Tránsito establecidas en las Resoluciones números 1307 del 3 de abril de 2009 y 1940 del 19 de mayo de 2009 para la elaboración de las licencias respectivamente.

Artículo 6. Transitorio. Hasta tanto el Ministerio de Transporte estudie y adopte nuevos materiales para la elaboración de la licencia de tránsito y de la licencia de conducción, los proveedores inscritos deberán elaborar los documentos en mezcla compuesta de PVC (policloruro de vinilo) poliéster semirrígido o cualquier otro material que tenga un desempeño igual o superior y cumplan con los requisitos generales y específicos establecidos en las Fichas Técnicas adoptadas mediante las Resoluciones 1307 del 3 de abril de 2009 y 1940 del 19 de mayo de 2009.

Artículo 7. Las Fichas Técnicas establecidas mediante las Resoluciones 1307 del 3 de abril de 2009 y 1940 del 19 de mayo de 2009, se adoptarán una vez entre en operación el REGISTRO UNICO NACIONAL DE TRANSITO-RUNT.

Artículo 8. La presente resolución rige a partir de su expedición y modifica el Artículo 5° de la Resolución número 1307 del 3 de abril de 2009, el Artículo 7° de la Resolución número 1940 del 19 de mayo de 2009 y las Fichas Técnicas de la Licencia de Conducción y Tránsito en los numerales previstos en el contenido de este acto administrativo.

Reglamentación: Resolución 4906 de 2009 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Transitorio. Hasta que se definan los nuevos materiales para las licencias, la lámina de seguridad holográfica establecida en las Fichas Técnicas de Licencia de Conducción y Licencia de Tránsito se reemplaza temporalmente por el uso de la lámina de protección transparente, la cual deberá ir adherida en el anverso de las licencias con un espesor de 0,6 a 1 milésima de pulgada.

Los Organismos de Tránsito que aun tengan en existencias lámina de seguridad holográfica, podrán utilizarla hasta agotar sus existencias

Capítulo I

Objeto y seguridad de la tarjeta de registro

Artículo 1. Objeto. Adóptese la Ficha Técnica de las Especies Venales Tarjeta de Registro de Remolques y Semirremolques y Tarjeta de Registro de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada que se anexa a la presente resolución y que hacen parte integral de la misma.

Artículo 2. Diseño de Seguridad. Los artes y diseños de seguridad que debe tener la Tarjeta de Registro de Remolques y Semirremolques y la Tarjeta de Registro de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada que sean expedidas en Colombia, son de Propiedad de la Nación - Ministerio de Transporte. Por lo tanto, solamente se entregarán a las empresas proveedoras y los mismos no podrán ser revelados a terceros, para tal efecto se suscribirá un acta de compromiso.

Parágrafo. De igual forma, los artes y diseños de seguridad referidos en este artículo, deberán contar con todas las medidas de seguridad necesarias y requeridas en la Ficha Técnica que constituye el anexo único de la presente resolución, las cuales deberán impedir que el diseño sea copiado, así como las demás medidas de seguridad que impidan la adulteración, modificación, copiado o falsificación de dichos documentos.

Capítulo II

Obligaciones de los organismos de tránsito

Artículo 3. Obligaciones de los Organismos de Tránsito. Todos los Organismos de Tránsito deberán cumplir con las características y especificaciones definidas en la ficha técnica adoptada a través de la presente resolución y serán responsables de la producción, preimpresión o impresión de los materiales, equipos, personalización, así como de la adquisición, custodia, transporte, almacenamiento, distribución y la entrega del documento al ciudadano.

Parágrafo. Para efectos de la presente resolución, se aplicarán de manera extensiva las disposiciones relacionadas con delegaciones, contrataciones, autorizaciones, reporte de información al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), anulación o eliminación de material y demás obligaciones contenidas en los artículos 2°, 4°, 6°, 8°, 9° y 10 de la Resolución número 1307 de 2009 y sus normas modificatorias.

Capítulo III

Proveedores

Artículo 4. Obligaciones de los proveedores. Las personas naturales y jurídicas interesadas en obtener autorización como proveedores de la Tarjeta de Registro de Remolques y Semirremolques y Tarjeta de Registro de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada, deberán presentar solicitud ante la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte cumpliendo los requisitos determinados en el artículo 5° de la Resolución número 1307 de 2009, modificada por la Resolución número 3260 de

2009 y sus normas modificatorias.

De igual forma y para los efectos del caso de manera extensiva, se aplicarán los artículos 7°, 9°, 11, 13 y 14 de la Resolución número 1307 de 2009, modificada por la Resolución número 3260 de 2009 y sus normas modificatorias.

Capítulo IV

Disposiciones finales

Artículo 5. Autorización automática. Los proveedores que a la fecha de la publicación del presente Acto Administrativo cuenten con autorización como proveedores de tarjetas preimpresas de licencias de tránsito, de conducción y de láminas de seguridad y de protección, en virtud de lo dispuesto en las Resoluciones números 1307 y 1940 de 2009 y sus normas modificatorias, quedan autorizados de manera automática para proveer las tarjetas preimpresas y láminas de seguridad y de protección de la Tarjeta de Registro de Remolques y Semirremolques y la Tarjeta de Registro de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada.

Artículo 6. Transitorio. La información del campo de Peso Bruto Vehicular será incorporada en la Tarjeta de Registro de Remolques y Semirremolques, una vez entre en operación, a través del sistema RUNT, la homologación en línea de Remolques y Semirremolques.

Para los Remolques y Semirremolques registrados con anterioridad a la entrada en operación de la referida homologación, la información de este campo será incorporada en la Tarjeta de Registro, de acuerdo al procedimiento que para tal efecto establezca el Ministerio de Transporte.

Artículo 7. Lámina Holográfica. Las Especies Venales Tarjeta de Registro de Remolques y Semirremolques y Tarjeta de Registro de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada, serán expedidas sin la lámina holográfica de seguridad desde el momento en que los respectivos registros entren en operación en el sistema RUNT y hasta el 14 de julio de 2013. A partir del 15 de julio de 2013, las respectivas tarjetas de registro deberán ser expedidas con la lámina holográfica de seguridad.

Artículo 8. Vigencia. La presente resolución rige a partir de la fecha de entrada en operación del registro de Remolques y Semirremolques y de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada, en el sistema RUNT.

Artículo 37. Registro Inicial. El registro inicial de un vehículo se podrá hacer en cualquier organismo de tránsito y sus características técnicas y de capacidad deben estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional.

Parágrafo. Modificado Ley 903 de 2004 Artículo 2°, Modificado Ley 1281 de 2009 Artículo 1°. Suprimido Ley 1450 de 2011 Artículo 276 Inciso 6°.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 194931 del 19 de mayo de 2009

“...el vehículo fue adquirido por usted para participar en competencias deportivas y como tal no tienen las mismas especificaciones técnicas que los vehículos que circulan en el territorio nacional, homologados por este Ministerio para tal fin, por lo tanto no puede ser objeto de registro inicial; adicionalmente en Colombia, desde la entrada en vigencia de la Ley 769 de 2002, actual Código Nacional de Tránsito, no es procedente posible (sic) el registro de vehículos usados y no existe la figura de un registro temporal.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 34059 del 13 de junio de 2008

“El registro inicial o matrícula de un vehículo se debe efectuar con base en la homologación aprobada por el Ministerio de Transporte, si bien es cierto, este tipo de vehículo puede tener una homologación para 12 pasajeros y otra para 8 pasajeros más el conductor, se debe tener en cuenta el tipo de servicio que se va a prestar, esto es, que la primera homologación es para servicio escolar, donde se transportan niños y el segundo es para servicio corriente del radio de acción nacional donde se transportan en su mayoría personas adultas. Razón por la cual la diferencia de capacidad de pasajeros.”

Modificado Ley 903 de 2004 Artículo 2°, Modificado Ley 1281 de 2009 Artículo 1°. De ninguna manera se podrá hacer un registro inicial de un vehículo usado, excepto cuando se trate de vehículos de bomberos, siempre que estos sean donados a Cuerpos de Bomberos Oficiales o Voluntarios, por entidades extranjeras públicas o privadas y que no tengan una vida de servicio superior a veinte (20) años y que la autoridad competente emita concepto favorable sobre la revisión técnico-mecánica. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor a 90 días posteriores a la sanción de esta ley, los criterios y demás aspectos necesarios para la aplicabilidad de esta ley.

Concepto Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 644611 del 20 de noviembre de 2008

“Ahora bien, no obstante la presunción de legalidad (de los registros de automotores), en el caso en que los organismos de tránsito realicen verificaciones posteriores y sospeche de la equivocación en todo o en parte del registro, no pueden revocar de plano dichos actos administrativos sin que el titular de su consentimiento, por lo que deberá controvertirlos ante la justicia administrativa, pues de conformidad con los artículos 102 a 104 del Acuerdo 051 de 1993, la nulidad de un registro inicial o matrícula de un vehículo automotor solamente puede ser declarada por la justicia administrativa, mediante sentencia debidamente ejecutoriada y mientras que el juez competente no decida sobre la nulidad o la suspensión del acto, este se considera ajustado a derecho.”

Concepto Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 45457 del 06 de agosto de 2008

“...en Colombia, bajo ninguna circunstancia es posible el registro inicial de vehículos usados o que ya hubiesen sido matriculados, empero, por ser autónomo, el organismo de tránsito puede analizar la existencia de circunstancias de fuerza mayor que hayan hecho

imposible el registro de un vehículo, antes de transcurridos 60 días posteriores a la expedición de la factura, previa solicitud y demostración por parte del interesado.”

Concepto Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 58188 del 06 de diciembre de 2005

“El Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002 no determinó sanción específica de multa por demora en efectuar el registro inicial o la inscripción de las novedades que afecten la propiedad de los vehículos, por lo tanto, se hace necesario observar lo dispuesto en el artículo 122 de la citada Ley, donde se prevé sanción de amonestación para los infractores a las normas de tránsito, figura jurídica que consiste en la asistencia a cursos obligatorios de educación, quien incumpla la citación se hace acreedor a la imposición de multa equivalente a cinco (5) SMLDV, siendo esta la sanción que se debe aplicar a quien no realice el citado registro.”

Artículo 38. Contenido. La licencia de tránsito contendrá, como mínimo, los siguientes datos:

- Características de identificación del vehículo, tales como: marca, línea, modelo, cilindrada, potencia, número de puertas, color, número de serie, número de chasis, número de motor, tipo de motor y de carrocería.
- Número máximo de pasajeros o toneladas:
- Destinación y clase de servicio:
- Nombre del propietario, número del documento de identificación, huella, domicilio y dirección.
- Limitaciones a la propiedad.
- Número de placa asignada.
- Fecha de expedición.
- Organismo de tránsito que la expidió.
- Número de serie asignada a la licencia.
- Número de identificación vehicular (VIN).

Conceptos Oficina Jurídico Ministerio de Transporte: Concepto N° 49736 del 28 de agosto de 2008

“De conformidad con las disposiciones enunciadas considera este Despacho que cualquier modificación que se pretenda efectuar al vehículo, se debe solicitar autorización previa al Organismo de Tránsito respectivo quien debe reportar la novedad al Registro Nacional Automotor, por tratarse de una característica de identificación del vehículo; el propietario por su parte debe solicitar actualización de la licencia de Tránsito.”

Parágrafo. Las nuevas licencias deberán permitir al organismo de tránsito confrontar la identidad del respectivo titular de conformidad con las normas de la ley vigente sobre la materia.

El Ministerio de Transporte determinará las especificaciones y características que deberá tener el Número de Identificación Vehicular VIN.

Reglamentación: Resolución 5646 de 2009 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Adoptar las disposiciones y mecanismos internacionales en materia de identificación vehicular establecidas en las Normas Técnicas Colombianas NTC 1501 de 2008-11-26, 1502 de 2008-11 26 y 4213 de 1997 anexas a la presente resolución, las cuales hacen parte integral de la misma. Con el propósito de establecer el Número de Identificación Vehicular - VIN, para los vehículos automotores, vehículos no automotores remolques, semirremolques, multimodulares y maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada, que se fabriquen, ensamblen e importen en el país.

Artículo 2. La Norma Técnica Colombiana NTC 1502 fija el contenido y estructura del “Número de Identificación del Vehículo (VIN)”. El VIN está estructurado en tres secciones:

i) Código mundial de identificación del fabricante (WMI); ii) Sección descriptora del vehículo (VDS), y iii) Sección indicadora del vehículo (VIS).

i) Sección Código Mundial de Identificación del Fabricante WMI, deben cumplir con los lineamientos establecidos en el Artículo 3° de la presente resolución.

ii) Sección Descriptora del Vehículo - VDS, identifica las características del vehículo, consta de seis caracteres alfabético o numérico. El fabricante determina el código y la secuencia del mismo. Si el fabricante decide utilizar el Dígito de Control, este corresponderá a la última posición de esta sección (posición novena del VIN).

iii) Sección Indicadora del Vehículo - VIS, hace alusión al año modelo, planta ensambladora y número de unidades producidas, consta de ocho caracteres los cuatro últimos deben ser numéricos.

Artículo 3. La Norma Técnica Colombiana NTC 1501, establece el contenido y estructura del “Código de Identificación Mundial de los Fabricantes (WMI)” se aplica a los vehículos de carretera, remolques, motocicletas.

El código (WMI), es la identificación mundial del fabricante y consta de tres caracteres alfabético o numérico los cuales ocupan las posiciones uno a tres y hacen referencia en su orden, área geográfica, país dentro del área geográfica, identificación del fabricante del vehículo.

“Los códigos WMI asignados se mantendrán y verificarán por parte de la Agencia Internacional bajo la autorización de ISO: The Society of Automotive Engineers, Inc., (S.A.E.), 400 Commonwealth Drive, Warrendale, PA 15096, USA”.

Artículo 4. En la Norma Técnica Colombiana NTC 4213, se estipulan los requisitos para la ubicación y grabado del número de identificación vehicular VIN.

El fabricante puede marcar el VIN, directamente en la parte integral del vehículo como lo son el chasis y carrocería o el bastidor para el caso de la maquinaria.

Así mismo el VIN se puede marcar en una placa separada que se fija permanentemente en el vehículo o la combinación de las dos alternativas antes señaladas.

Artículo 5. Para la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada se aplicará en toda su extensión las Normas Técnicas Colombianas NTC 1501, 1502 y 4213.

Artículo 6. El Número de Identificación Vehicular – VIN, debe ser reportado por los fabricantes, ensambladores e importadores al Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.

El sistema RUNT verificará y registrará el Número de Identificación Vehicular – VIN, en la Licencia de Tránsito o en la Tarjeta de Registro.

Parágrafo. Los vehículos fabricados, ensamblados e importados que actualmente tengan asignados el Número de Identificación Vehicular – VIN, normalizado internacionalmente para Colombia, su obligatoriedad se inicia a partir de la vigencia del presente acto administrativo.

Artículo 7. Transitorio. Aquellos vehículos fabricados, ensamblados e importados para Colombia, sin el Número de Identificación Vehicular – VIN, la obligatoriedad de la presente norma se inicia con los vehículos año modelo 2011, los cuales deben cumplir con las Normas Técnicas Colombianas antes enunciadas.

Artículo 39. Matrículas y Traslados de Cuenta. Adicionado Decreto-Ley 019 de 2012 Artículo 199. Todo vehículo será matriculado ante un organismo de tránsito ante el cual cancelará los derechos de matrícula y pagará en lo sucesivo los impuestos del vehículo.

Para la realización de este trámite las respectivas autoridades de tránsito no podrán solicitar la presentación de documentos de competencias de otras autoridades públicas o de particulares que ejerzan función administrativa.

Corresponderá al Ministerio de Transporte realizar las adecuaciones necesarias al RUNT antes del 31 de julio del año 2012 para dar cumplimiento a este mandato.

Las entidades involucradas, tales como la DIAN, el Ministerio de Relaciones Exteriores, entidades transportadoras, deberán prestar el apoyo y fortalecer su infraestructura tecnológica para permitir el intercambio de la información requerida.

El propietario de un vehículo podrá solicitar el traslado de los documentos de un organismo de tránsito a otro sin costo alguno, lo cual debe tramitarse en un término no superior a diez (10) días y será ante el nuevo organismo de tránsito donde se pagarán en adelante los impuestos del vehículo.

Parágrafo. El domicilio del organismo de tránsito ante el cual se encuentren registrados los papeles de un vehículo será el domicilio fiscal del vehículo

Legislación Complementaria: Ley 488 de 1998

Artículo 138. Impuesto sobre Vehículos Automotores. Créase el impuesto sobre vehículos automotores el cual sustituirá a los impuestos de timbre nacional sobre vehículos automotores, cuya renta se cede, de circulación y tránsito y el unificado de vehículos del Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá, y se regirá por las normas de la presente ley.

El Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá podrá mantener el gravamen a los vehículos de servicio público que hubiere establecido antes de la vigencia de esta ley.

Artículo 139. Beneficiarios de las Rentas del Impuesto. La renta del impuesto sobre vehículos automotores, corresponderá a los municipios, distritos, departamentos y el Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá, en las condiciones y términos establecidos en la presente ley.

Parágrafo. Para los efectos de este impuesto, el departamento de Cundinamarca no incluye el Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá.

Artículo 140. Hecho Generador. Constituye hecho generador del impuesto, la propiedad o posesión de los vehículos gravados.

Oficina Jurídica Ministerio De Transporte: Concepto No. 003772 del 18 de febrero de 2003

“Por lo tanto, si usted hubiese procedido a la cancelación de la licencia de tránsito en el lapso de los cuatro meses y medio que tuvo para ello y el vehículo hubiese aparecido, las disposiciones contemplan la expedición de una nueva licencia y es a partir de ese momento que se empiezan a causar nuevamente los impuestos, pero en razón a que este trámite no se adelantó, debe por consiguiente declarar y pagar el impuesto sobre vehículos automotores del año 2003.”

Artículo 141. Vehículos Gravados. Están gravados con el impuesto los vehículos automotores nuevos, usados y los que se internen temporalmente al territorio nacional, salvo los siguientes:

- a. Las bicicletas, motonetas, y motocicletas con motor hasta de 125 c.c. de cilindrada;
- b. Los tractores para trabajo agrícola, trilladoras y demás maquinaria agrícola;
- c. Los tractores sobre oruga, cargadores, mototrillas, compactadoras, motoniveladoras y maquinaria similar de construcción de vías públicas;

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-1320 de 2000

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-1320 de 2000 decidió: “Declárense exequibles los literales c (...) del Artículo 141 de la Ley 488 de 1998.

- d. Vehículos y maquinaria de uso industrial que por sus características no estén destinados a transitar por las vías de uso público o privadas abiertas al público;

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-1320 de 2000

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-1320 de 2000 decidió: “Declárense exequibles los literales (...) d (...) del Artículo 141 de la Ley 488 de 1998.

- e. Los vehículos de transporte público de pasajeros y de carga.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-1320 de 2000

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-1320 de 2000 decidió: “Declárense exequibles los literales (...) y e del Artículo 141 de la Ley 488 de 1998.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-1320 de 2000

“La Corporación ha tenido también oportunidad de señalar que las exenciones son estímulos fiscales y eficaces instrumentos de política económica y social, que no contradicen el principio de equidad, si resultan razonables y necesarias para promover el desarrollo económico y social en las áreas que requieran de incentivos, precisamente, para impulsar su crecimiento o para imprimirle un mayor dinamismo. (...) Nótese que las exenciones consagradas en los literales c), d) y e) del artículo 141 de la Ley 488 de 1998 cumplen el requisito de la razonabilidad, en tanto que el tratamiento tributario favorable a los vehículos que se destinan a las actividades agrícola e industrial y al transporte público de pasajeros, en últimas, se fundamenta en el beneficio que, para toda la comunidad nacional, produce un crecimiento de mayor dinamismo en esos sectores.

De lo anterior resulta que los incentivos tributarios que se crean para fomentar la inversión y el desarrollo de los sectores agrícola, industrial y de transporte se justifican por su repercusión benéfica en el interés general y se fundamentan en la ganancia colectiva en que se traduce la inversión en infraestructura e insumos en esas áreas, pues en últimas, ello equivale a mejores niveles de desarrollo económico y social.”

Parágrafo 1. Para los efectos del impuesto, se consideran nuevos los vehículos automotores que entran en circulación por primera vez en el territorio nacional.

Parágrafo 2. En la internación temporal de vehículos al territorio nacional, la autoridad aduanera exigirá, antes de expedir la autorización, que el interesado acredite la declaración y pago del impuesto ante la jurisdicción correspondiente por el tiempo solicitado. Para estos efectos la fracción de mes se tomará como mes completo. De igual manera se procederá para las renovaciones de las autorizaciones de internación temporal.

Artículo 142. Sujeto Pasivo. El sujeto pasivo del impuesto es el propietario o poseedor de los vehículos gravados.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1826 de 2007

“...es claro que la forma como está redactado el Artículo 142 de la Ley 488 de 1998 cuando define como sujeto pasivo del impuesto al “propietario o poseedor” está declarando una solidaridad en los términos del último inciso del Artículo 1568 del Código Civil.” como la tradición del dominio sobre los vehículos automotores requiere la entrega material y de la inscripción en el registro, “...los contratos de compraventa celebrados a partir del 7 de noviembre del 2002, que no fueron registrados, no pueden aducirse como prueba de la pérdida de la propiedad; entonces, el vendedor continuará siendo sujeto pasivo del impuesto sobre el vehículo en su condición de propietario, la cual sólo cesará a partir del registro.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 40206 del 16 de julio de 2008

“...cuando el propietario de un vehículo muere y tiene pendiente el pago de los impuestos sobre un vehículo y los intereses cuando aquellos no se han cancelado en

forma oportuna, los herederos deben cancelarlos, ya que la obligación no desaparece, ni se suspende por el hecho de la muerte.”

Artículo 143. Base Gravable. Está constituida por el valor comercial de los vehículos gravados, establecido anualmente mediante resolución expedida en el mes de noviembre del año inmediatamente anterior al gravable, por el Ministerio de Transporte.

Para los vehículos que entran en circulación por primera vez, la base gravable está constituida por el valor total registrado en la factura de venta, o cuando son importados directamente por el usuario propietario o poseedor, por el valor total registrado en la declaración de importación.

Parágrafo. Para los vehículos usados y los que sean objeto de internación temporal, que no figuren en la resolución expedida por el Ministerio de Transporte, el valor comercial que se tomará para efectos de la declaración y pago será el que corresponda al vehículo automotor incorporado en la resolución que más se asimile en sus características.

Artículo 144. Causación. El impuesto se causa el 1° de enero de cada año. En el caso de los vehículos automotores nuevos, el impuesto se causa en la fecha de solicitud de la inscripción en el registro terrestre automotor, que deberá corresponder con la fecha de la factura de venta o en la fecha de solicitud de internación.

Artículo 145. Tarifas. Las tarifas aplicables a los vehículos gravados serán las siguientes, según su valor comercial:

1. Vehículos particulares:

- a) Hasta \$ 20.000.000 1,5%
- b) Más de \$ 20.000.000 y hasta \$ 45.000.000 2,5%
- c) Más de \$ 45.000.000 3.5%

2. Motos de más de 125 c.c. 1.5%

Parágrafo 1. Los valores a que se hace referencia en el presente artículo, serán reajustados anualmente por el Gobierno Nacional.

Parágrafo 2. Cuando el vehículo automotor entre en circulación por primera vez, el impuesto se liquidará en proporción al número de meses que reste del respectivo año gravable. La fracción de mes se tomará como un mes completo. El pago del impuesto sobre vehículos automotores constituye requisito para la inscripción inicial en el registro terrestre automotor.

Parágrafo 3. Todas las motos independientemente de su cilindraje, deberán adquirir el seguro obligatorio de accidentes de tránsito. El incumplimiento de esta obligación dará lugar a la imposición de las sanciones establecidas para los vehículos que no porten la calcomanía a que se refiere la presente ley. Las compañías aseguradoras tendrán la obligación de otorgar las pólizas del seguro obligatorio de accidentes de tránsito.

Parágrafo 4. Los municipios que han establecido con base en normas anteriores a la sanción de esta ley el impuesto de circulación y tránsito o rodamiento a los vehículos de servicio público podrán mantenerlo vigente.

Artículo 146. Modificado Ley 633 de 2000 Artículo 106. Declaración y Pago. El impuesto de vehículos automotores se declarará y pagará anualmente, ante los departamentos o el Distrito Capital según el lugar donde se encuentre matriculado el respectivo vehículo.

El impuesto será administrado por los departamentos y el Distrito Capital. Se pagará dentro de los plazos y en las instituciones financieras que para el efecto éstas señalen. En lo relativo a las declaraciones, determinación oficial, discusión y cobro, para lo cual podrán adoptar en lo pertinente los procedimientos del Estatuto Tributario Nacional.

La Dirección de Apoyo Fiscal del Ministerio de Hacienda y Crédito Público prescribirá los formularios correspondientes, en los cuales habrá una casilla para indicar la compañía que expidió el seguro obligatorio de accidentes de tránsito y el número de la póliza. Así mismo discriminará el porcentaje correspondiente al municipio, al departamento y al Corpes respectivo. La institución financiera consignará en las respectivas cuentas el monto correspondiente a los municipios, al departamento y al Corpes.

La Dirección de Impuestos Distritales prescribirá los formularios del Impuesto de Vehículos automotores en la jurisdicción del Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá. El formulario incluirá la casilla de que trata el inciso anterior.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional

La Corte Constitucional por medio de las Sentencias C-720 de 1999, C-809 de 2001 y C-992 de 2001 decidió declarar exequible el Artículo 146 de la Ley 488 de 1998.

Jurisprudencia: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-720 de 1999 decidió.

Al declarar exequibles las expresiones y al Corpes respectivo; y al Corpes; y a los Corpes y el parágrafo segundo del original artículo 146 de la Ley 488 de 1998, según el cual “Del ochenta por ciento (80%) correspondiente a los departamentos, el cuatro por ciento (4%) corresponde se girará al Corpes respectivo, “Materialmente podría afirmarse que el impuesto de vehículos automotores es una renta propia de las entidades territoriales. En efecto, se trata de un tributo que se recauda en la jurisdicción de las respectivas entidades; cuyo producto ingresa a los respectivos presupuestos; destinado a satisfacer intereses o necesidades locales o regionales; y, que, en principio, no cuenta con elementos sustantivos que permitan afirmar que se trata de una renta nacional.(...) Ciertamente, dicho tributo se encuentra establecido por la Ley 488 de 1998, sin que para su perfeccionamiento se requiera decisión alguna del concejo municipal o de la asamblea departamental. En consecuencia, el impuesto nacional de vehículos constituye una renta nacional cedida a las entidades territoriales en proporción a lo recaudado en la respectiva jurisdicción.”

Artículo 147. Administración y Control. El recaudo, fiscalización, liquidación oficial, discusión, cobro y devolución del impuesto sobre vehículos automotores, es de competencia del departamento o distrito en cuya jurisdicción se deba pagar el impuesto.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional C-172 de 2001

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-172 de 2001, C-809 de 2001 decidió declarar exequible el Artículo 147 de la Ley 488 de 1998.

Jurisprudencia: En Sentencia C-172 de 2001 la Corte Constitucional decidió declarar exequible el artículo 147 de la Ley 488 de 1988, preceptuando;

“... en principio nada se opone a que la ley cree un tributo y defina sus formas de administración y recaudo. Sin embargo, esa discrecionalidad del Legislador, si bien es amplia, no es absoluta, ya que debe respetar los mandatos constitucionales, y en particular la autonomía de las entidades territoriales. Por ello, por ejemplo, esta Corte ha señalado que, salvo ciertas excepciones, no podría la ley determinar la destinación de un impuesto municipal pues de hacerlo, estaría vaciando de contenido la autonomía de las entidades territoriales. (...) es claro que el Congreso puede establecer las condiciones de recaudo y administración de un tributo nacional, y puede entonces conferir esas tareas a los departamentos y distritos sin que tal decisión afecte la autonomía municipal. Es más, en el fondo, la presente regulación del impuesto sobre los vehículos automotores fortalece uno de los componentes de esta autonomía, que comprende el derecho de los municipios a participar en las rentas nacionales (CP art. 287), puesto que la Ley 488 de 1998 establece una forma de participación de los municipios en ese impuesto nacional ya que el artículo 150 de esa ley precisa que el 20% del recaudo corresponde y debe ser transferido a los municipios “a que corresponda la dirección informada en la declaración.”

Artículo 148. Traspaso de Propiedad y Traslado del Registro. Las autoridades de tránsito se abstendrán de autorizar y registrar el traspaso de la propiedad de los vehículos gravados, hasta tanto se acredite que se está al día en el pago del impuesto sobre vehículos automotores y se haya pagado el seguro obligatorio de accidentes de tránsito.

Parágrafo. El traslado y rematrícula de los vehículos no genera ningún costo o erogación.

Artículo 150. Distribución del Recaudo. Del total recaudado por concepto de impuesto, sanciones e intereses, en su jurisdicción, al departamento le corresponde el ochenta por ciento (80%). El veinte por ciento (20%) corresponde a los municipios a que corresponda la dirección informada en la declaración.

El Gobierno Nacional determinará el máximo número de días que podrán exigir las entidades financieras como reciprocidad por el recaudo del impuesto, entrega de las calcomanías y el procedimiento mediante el cual estas abonarán a los respectivos entes territoriales el monto correspondiente.

Parágrafo. Al Distrito Capital le corresponde la totalidad del impuesto recaudado en su jurisdicción.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 34847 del 24 de julio de 2006

“Con fundamento en las disposiciones enunciadas el impuesto de automotores se causa anualmente y debe ser cancelado por el propietario o poseedor del vehículo y mientras subsista el registro inicial o matrícula se está obligado a cancelar el citado impuesto. Ahora bien, la prescripción de los tres años para el cobro de la sanción de que trata el artículo 159 de la Ley 769 de 2.002, hace referencia es contra las infracciones a las normas de tránsito y el competente es el Organismo de Tránsito donde esté registrado el automotor. Situación diferente es la relacionada con el impuesto de vehículos, por cuanto el competente es la Secretaría de Hacienda del Departamento, (sic) quien le corresponde el cobro por el no pago de este gravamen, con base en el Estatuto Tributario y no con el Código Nacional de Tránsito Terrestre como usted equivocadamente lo está interpretando.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 42641 del 3 Febrero de 2011. :

“El pago por concepto de placas, corresponde a tarifas a favor del Ministerio de Transporte y los Organismos de Tránsito, por concepto de especies venales asignadas a estos últimos, el cobro de los impuestos compete a las Secretarías de Hacienda municipales o Departamentales. Para la expedición del Certificado de Revisión técnicomecánica y de gases se exige el pago por concepto del servicio prestado por el Centro de Diagnóstico Automotor y otro porcentaje se paga al RUNT por generar la transmisión del CDA al sistema RUNT, estos valores no llevan pago de impuestos nacionales como tampoco pago de tarifas a favor del Ministerio de Transporte”.

Artículo 40. Cancelación. La licencia de tránsito de un vehículo se cancelará a solicitud de su titular por destrucción total del vehículo, pérdida definitiva, exportación o reexportación, hurto o desaparición documentada sin que se conozca el paradero final del vehículo, previa comprobación del hecho por parte de la autoridad competente.

En cualquier caso, el organismo de tránsito reportará la novedad al Registro Nacional Automotor mediante decisión debidamente ejecutoriada.

Parágrafo. En caso de destrucción, debe informarse al Ministerio de Transporte de este hecho para proceder a darlo de baja del registro automotor. En ningún caso podrá matricularse un vehículo nuevamente con esta serie y número.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1826 del 20 de septiembre de 2007

“El hurto y la desaparición documentada son términos sinónimos en el Artículo 40 de la ley 769 del 2002 y configuran una de las causales de cancelación de la licencia de tránsito. Tiene interés para solicitar la cancelación el titular de la licencia, y se prueba, entre otras con la certificación expedida por el fiscal o el juez penal en la que conste el hurto y que el vehículo no ha sido encontrado por las autoridades”.

Reglamentación Resolución 12379 de 2012. Ministerio de Transporte.

Cancelación de matrícula de vehículos automotores por desintegración; por destrucción o pérdida total originada en accidente de tránsito o en caso fortuito o fuerza mayor; por pérdida definitiva, hurto o desaparición documentada; por exportación o reexportación del vehículo; por decisión judicial (artículo 16).

Reglamentación. Resolución 12379 de 2012. Ministerio de Transporte. Nulidad de la matrícula de un vehículo (Art. 30).

Conceptos oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 247451 del 18 de junio de 2009

“... usted puede solicitar la cancelación de la licencia de tránsito por destrucción total del vehículo demostrando que el mismo fue convertido en chatarra en el año 1982, pero es necesario que se encuentre al día por concepto de pago de impuestos.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 59678 del 15 de diciembre de 2005

“En este orden de ideas concluimos que para cancelar el registro o matrícula de un vehículo se debe demostrar por parte de su propietario cualquiera de las cuatro causales enunciadas (art. 40 ley 769 de 2002), de lo contrario tendrá que acudir ante la jurisdicción civil con el contrato de compraventa del automotor para exigir el cumplimiento del mismo mediante sentencia judicial.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 330011 del 2 de septiembre 2010

“El impuesto de automotores debe ser pagado hasta tanto se cancele la matrícula o registro inicial del vehículo, en los casos de hurto no basta con instaurar la denuncia ante la autoridad de policía sino que debe tramitar la cancelación de dicha matrícula ante el respectivo organismo de tránsito”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 38846 del 15 de agosto de 2006

“El documento que da cuenta de la pérdida definitiva de un vehículo es la decisión proferida por la Fiscalía o la autoridad jurisdiccional, con base en esta prueba documental el organismo de tránsito deberá proceder a cancelar el registro o matrícula del vehículo mediante acto administrativo debidamente motivado.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 119593 del 4 de julio de 2013.

“... es importante que se tenga en cuenta que la Dirección de Transporte y Tránsito recomienda respecto a (sic) los documentos correspondientes a trámites de vehículos automotores adelantados ante los organismos de tránsito que se conserven el mayor tiempo posible y se estudie la posibilidad de conservación total o digitalización, ya que se

considera que los mismos no deben ser eliminados por cuanto, entre otros, pueden ser requeridos por las autoridades en procesos civiles,, penales, laborales o administrativos.

Artículo 41. Vehículos Extranjeros. Los vehículos registrados legalmente en otros países, que se encuentren en el territorio nacional, podrán transitar durante el tiempo autorizado por el Ministerio de Relaciones Exteriores y por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, teniendo en cuenta los convenios internacionales y la Ley de fronteras sobre la materia.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-076 de 1997 declaró la exequibilidad de esta disposición

Reglamentación: Decreto 400 de 2005.

Artículo 1. Competencia para Autorizar. El Alcalde del municipio en cuya jurisdicción se encuentra la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo correspondiente al domicilio del solicitante, autorizará a los residentes en los municipios que la conforman, la internación temporal de vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores con matrícula de un país vecino, para que circulen únicamente en el territorio del respectivo departamento para el que se le confirió la autorización, de conformidad con las condiciones y los requisitos previstos en el presente decreto.

Artículo 2. Solicitud de Internación Temporal. Para solicitar la internación temporal de vehículos, antes de su ingreso al territorio nacional, el interesado deberá presentar ante el Alcalde del municipio en cuya jurisdicción se encuentra la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo correspondiente al domicilio del solicitante, los siguientes documentos:

1. Fotocopia del documento de identificación del solicitante.
2. Fotocopia del documento que de conformidad con las normas vigentes en el país vecino, acredite la propiedad del vehículo automotor, motocicleta o embarcación fluvial menor y certificación expedida por la autoridad competente del país vecino, en la que conste la legalidad de la matrícula o registro, según corresponda, del bien que se pretende internar.
3. Improntas de los números de chasis y de motor que identifiquen el vehículo o de los seriales de identificación de la motocicleta o embarcación fluvial menor.
4. Permiso de permanencia en el país, expedido por la Capitanía de Puerto del Departamento por donde arribó la embarcación.

Artículo 3. Trámite de la Solicitud de Internación Temporal. Presentada la solicitud en cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 2o, el funcionario competente deberá constatar que el domicilio del solicitante corresponda a la jurisdicción de la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo.

Adicionalmente, deberá verificarse que no se encuentren reportados como hurtados en las bases de datos de la Sijín.

Cuando se trate de vehículos, la Sijín deberá certificar que el bien a internar no tiene alterados sus sistemas de identificación y que las características del mismo corresponden a la Marca y Modelo presentados.

Una vez realizado y verificado el anterior procedimiento, la autoridad municipal autorizará la internación temporal del vehículo.

Artículo 4. Informe a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. Dentro de los tres (3) primeros días hábiles de cada mes, el Alcalde del municipio en cuya jurisdicción se encuentra la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo, deberá remitir un informe de las internaciones temporales autorizadas el mes anterior al Administrador de Aduanas o de Impuestos y Aduanas de la respectiva jurisdicción, relacionando: nombre del propietario del bien, número de documento de identidad, descripción del bien, número de la Placa, Matrícula o Registro y fecha de vencimiento de la internación temporal.

Artículo 5. Disposiciones Especiales. Los vehículos que hayan sido internados por las alcaldías de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, antes de la vigencia de esta disposición, de conformidad con el artículo 85 de la Ley 633 de 2000, se registrarán por lo establecido en las reglamentaciones expedidas para tal fin por las autoridades de esas Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo.

Artículo 6. Vigencia y Derogatorias. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga en su integridad los Decretos 3413 de 2004, 3575 de 2004 y todas las demás disposiciones que le sean contrarias.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 648011 del 24 de noviembre de 2008

“Significa lo anterior que para los automotores legalmente registrados en su país de origen, que se encuentren en Colombia, existen unas condiciones especiales y la autoridad competente autoriza su internación, pero en todo caso para circular por el territorio colombiano deben estar amparados con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, no siendo potestativo de la autoridad competente obviar su presentación junto con lo demás documentos que deben allegarse con el propósito de obtener la autorización en comento, toda vez que el Código Nacional de Tránsito Terrestre establece expresamente la preciada exigencia.

El Gobierno Nacional reglamentará el servicio público de transporte en la zona de frontera.

Legislación Complementaria: Ley 191 de 1995

Artículo 4°. (...) b) Unidades especiales de desarrollo fronterizo. Aquellos municipios, corregimientos especiales y áreas metropolitanas pertenecientes a las Zonas de Frontera, en los que se hace indispensable crear condiciones especiales para el desarrollo económico y social mediante la facilitación de la integración con las comunidades fronterizas de los países vecinos, el establecimiento de las actividades productivas, el intercambio de bienes y servicios, y la libre circulación de personas y vehículos;

Artículo 24. El Gobierno Nacional podrá autorizar la internación temporal de vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores con matrícula del país vecino, a los residentes en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, cuando sea solicitado por éstos, previa comprobación de su domicilio en la respectiva Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo.

El Gobierno Nacional reglamentará las condiciones, términos y requisitos que deben cumplir para el otorgamiento del correspondiente permiso de internación temporal.

Los vehículos automotores, motocicletas y embarcaciones fluviales menores internadas temporalmente sólo podrán transitar en las jurisdicciones de los departamentos de Amazonas, Arauca, Cesar, Chocó, Guainía, Guajira, Nariño, Norte de Santander, Putumayo, Vaupés y Vichada, dependiendo de la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo donde haya sido autorizada la respectiva internación temporal.

Los vehículos automotores, motocicletas y embarcaciones fluviales menores, de nacionales o residentes de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, para circular en el resto del territorio nacional deberán someterse a las disposiciones aduaneras que regulan el régimen de importación.

Artículo 30. Facúltase al Ministerio de Relaciones Exteriores y al de Transporte para establecer acuerdos con los países fronterizos cuyo objeto sea el transporte transnacional y transfronterizo de pasajeros y mercancías por carretera y fluvial. Dicho servicio deberá ser prestado por transportadores colombianos del país vecino, . legalmente constituidos.

CAPITULO V.

Seguros y Responsabilidad

Artículo 42. Seguros Obligatorios. Para poder transitar en el territorio nacional todos los vehículos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, se regirá por las normas actualmente vigentes o aquellas que la modifiquen o sustituyan.

Legislación Complementaria: Decreto-Ley 663 de 1993 Artículo 192. Aspectos Generales.

1. Obligatoriedad. Para transitar por el territorio nacional todo vehículo automotor debe estar amparado por un seguro obligatorio vigente que cubra los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito. Quedan comprendidos dentro de lo previsto por este numeral los automotores extranjeros en tránsito por el territorio nacional.

Las entidades aseguradoras a que se refiere el artículo 196 numeral 1o. del presente estatuto estarán obligadas a otorgar este seguro.

2. Función social del seguro. El seguro obligatorio de daños corporales que se causen en accidentes de tránsito tiene los siguientes objetivos:

- a. Cubrir la muerte o los daños corporales físicos causados a las personas; los gastos que se deban sufragar por atención médica, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria, incapacidad permanente; los gastos funerarios y los ocasionados por el transporte de las víctimas a las entidades del sector salud;
- b. La atención de todas las víctimas de los accidentes de tránsito, incluso las de causados por vehículos automotores no asegurados o no identificados, comprendiendo al conductor del vehículo respectivo;

- c. Contribuir al fortalecimiento de la infraestructura de urgencias del sistema nacional de salud, y
- d. La profundización y difusión del seguro mediante la operación del sistema de seguro obligatorio de accidentes de tránsito por entidades aseguradoras que atiendan de manera responsable y oportuna sus obligaciones.

3. Definición de automotores. Para los efectos de este Estatuto se entiende por vehículo automotor todo aparato provisto de un motor propulsor, destinado a circular por el suelo para el transporte de personas o de bienes, incluyendo cualquier elemento montado sobre ruedas que le sea acoplado.

No quedan comprendidos dentro de esta definición:

- a. Los vehículos que circulan sobre rieles, y
- b. Los vehículos agrícolas e industriales siempre y cuando no circulen por vías o lugares públicos por sus propios medios.

4. Normatividad aplicable al seguro obligatorio de accidentes de tránsito. En lo no previsto en el presente capítulo el seguro obligatorio de accidentes de tránsito se regirá por las normas que regulan el contrato de seguro terrestre en el Código de Comercio y por este Estatuto.

5. Adicionado Ley 100 de 1993 Artículo 244 numeral 1°. Modificado Ley 1702 de 2013 Artículo 24. Las Compañías Aseguradoras que operan el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito, destinarán el 3.0 por ciento de las primas que recauden anualmente a la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Legislación Complementaria: Decreto-Ley 663 de 1993 Artículos 193 (Apartes modificados Decreto-Ley 019 de 2012 Artículo 112, Ley 795 de 2003 Artículo 44, Ley 1364 de 2009 Artículo 1°), 194 (Modificado Ley 100 de 1993 Artículo 244 Numeral 2°), 195 (Modificado Ley 100 de 1993 Artículo 244 Numerales 4°, 5° y 6°), 196 (Modificado Ley 1364 de 2009 Artículo 2°) y 197.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-106 de 1996.

“El seguro obligatorio de accidentes de tránsito, obedece a un régimen impositivo del Estado que compromete el interés general y busca de manera continua y regular satisfacer necesidades de orden social y colectivo, en procura de un adecuado y eficiente sistema de seguridad social que propenda por un mejor modo de vida. Así, la actividad relacionada con el manejo, aprovechamiento e inversión de los recursos captados del público, atendiendo a su propia naturaleza, reviste un interés general y, por tanto, no escapa al postulado constitucional que declara su prevalencia sobre intereses particulares, lo cual se concreta en la posibilidad de atribuirle al servicio del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito prestado por entidades particulares, el carácter de servicio público.” Ver en igual sentido Corte Constitucional Sentencias T-111 de 2003, T-351 de 2007, T-616 de 2007, T-348 de 2008, T-652 de 2008 y T-1138 de 2008.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-351 de 2007

“... los damnificados por accidentes de tránsito puede ejercer directamente las acciones derivadas de la póliza obligatoria SOAT, sin perjuicio de la obligación de las instituciones hospitalarias y médicas de prestar a las víctimas la asistencia integral que las mismas demandan y no obstante el derecho de quien prestó la asistencia de exigir el reembolso de los gastos incurridos, dentro de los límites de la cobertura”.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-1138 de 2008

“...el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, es un servicio público que cumple una función social, pues constituye un mecanismo para garantizar la efectividad del derecho fundamental a la salud de las víctimas de un accidente de tránsito. En tal sentido, ha considerado que las normas que regulan el suministro de la atención médica en estos casos, así como el reconocimiento y pago de las prestaciones económicas que contempla la ley, deben corresponder a la necesidad de preservar la vida, salud, integridad personal y dignidad humana del lesionado, en el marco de las acciones conducentes para obtener su pronta recuperación”. En similar sentido puede verse Corte Constitucional Sentencia T-1223 de 2005.

CAPITULO VI

Placas

Reglamentación. Resolución 12379 de 2012. Ministerio de Transporte.

Trámite de placa de un vehículo automotor; Placas de Vehículos de Organismos de Seguridad del Estado; de vehículos blindados; de vehículo de importación temporal; de vehículos adquiridos por establecimiento bancario destinado a Leasing; de vehículos vendidos o donados por misiones diplomáticas; de vehículos de servicio público de pasajeros; de vehículos automotores vendidos a entidades públicas; de vehículos automotores donados por entidades extranjeras; de vehículos de misiones diplomáticas; de vehículos automotores rematados o adjudicados por entidades de derecho público (Artículo 8); Duplicado de la placa de un vehículo automotor y de remolques, semirremolques, multimodulares (Art. 21);

Reglamentación: Resolución 5621 de 2009

Artículo 1. Adoptar los formatos de las especies venales Permiso de Circulación Restringida y Permiso de Tránsito por Duplicado de Placa para los vehículos automotores y no automotores remolques, semirremolques, multimodular o similares, conforme a los formatos anexos, que son parte integral de esta resolución.

Artículo 2. Personalización del contenido. La personalización del contenido de las especies venales Permiso de Circulación Restringida y Permiso de Tránsito por Duplicado de Placa será suministrada por el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT como fuente única de información contenida a través del software que para tal fin desarrolló este sistema.

Artículo 3. Numeración certificados de información. La numeración será asignada automáticamente por el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT a las especies venales:

- Permiso de Circulación Restringida de un vehículo automotor.
- Permiso de Circulación Restringida de remolques, semirremolques, multimodular o similares.
- Permiso de Tránsito por pérdida, deterioro o hurto de placa de un vehículo automotor.
- Permiso de Tránsito por pérdida, deterioro o hurto de Placa de remolques, semirremolques, multimodular o similares.

Artículo 4. Materiales y diseño. Los Certificados de Información serán expedidos en papel bond de 75 gramos, color blanco, impreso en letra Arial, tinta de color negro y el diseño según el suministrado por el Ministerio de Transporte.

Artículo 5. Los formatos de las especies venales Permiso de Circulación Restringida y Permiso de Tránsito por Duplicado de Placa se adoptarán una vez entre en operación el Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT.

Reglamentación. Resolución 10378 de 2012. Ministerio de Transporte.

Artículo 1. Objeto. Establecer el procedimiento para la asignación de rango de placa por duplicidad, según la clase de vehículo automotor y no automotor registrado en Colombia con rango de placa asignado a otro vehículo.

Artículo 2. Inscripción en el Registro Único Nacional de Tránsito. Para los efectos previstos en la presente resolución, se inscribirá en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en el Registro Nacional Automotor o en el Registro Nacional de Remolques y Semirremolques, según el caso, el primer vehículo cargado en cumplimiento de la migración de información histórica ordenada, y rechazara a su turno, el vehículo que aparezca identificado con el mismo rango cargado con posterioridad.

Para el vehículo rechazado se aplicara el procedimiento establecido en la presente resolución.

Artículo 3. Identificación de los casos por duplicidad. El Ministerio de Transporte de oficio o a solicitud de los Organismos de Tránsito, identificará, confirmará los rangos de placas duplicados y realizará la apropiación presupuestal necesaria para reconocerles a los respectivos Organismos de Tránsito el valor correspondiente a la fabricación de la placa, previa verificación de la inscripción de la actuación en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Cuando sea el Organismo de Tránsito quien detecte la duplicidad, este enviará copia de la actuación al Ministerio de Transporte, para que se siga el procedimiento antes descrito.

Parágrafo 1. En los casos de duplicidad en la asignación del rango de la placa originado por los Organismos de Tránsito, el valor del trámite será asumido por el Organismo que haya cometido el error, para lo cual el organismo que realice el cambio, en caso de ser distinto, liquidará y cobrará los respectivos costos.

Parágrafo 2. En los casos de duplicidad, además de la placa, se debe expedir la nueva licencia de tránsito para vehículos automotores o tarjeta de registro para el caso de

remolques y semirremolques, las cuales correrán por cuenta de quien haya generado la duplicidad.

Artículo 4. Nueva asignación. Para el cambio y asignación del nuevo rango de placa, licencia de tránsito o tarjeta de registro, el Organismo de Tránsito deberá informarle al propietario del vehículo con toda claridad las condiciones para llevar a cabo el procedimiento y deberá solicitarle el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Contar con la inscripción como persona natural o jurídica, según corresponda, en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).
2. Presentar solicitud escrita ante el Organismo de Tránsito correspondiente, en la que se identifique plenamente el vehículo sobre el cual recae la duplicidad de rango y solicitar su cambio.
3. Presentar fotocopia de la cedula de ciudadanía.
4. Para el caso de los vehículos automotores, tener Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), vigente.
5. Para el caso de los vehículos automotores, tener certificado de revisión técnicomecánica y de emisiones contaminantes vigente.
6. Hacer la devolución de las placas y la licencia de tránsito o tarjeta de registro, al momento de ser entrega de la nueva placa y de la nueva licencia de tránsito o tarjeta de registro.

Cumplidos los requisitos anteriores, el Organismo de Tránsito asignará la placa y expedirá la correspondiente licencia de tránsito o tarjeta de registro.

El funcionario encargado de la actuación realizará la anotación correspondiente en el expediente del vehículo y registrará el trámite en el RUNT.

Parágrafo. Las características de identificación del vehículo se mantendrán y los procesos judiciales, civiles o administrativos iniciados al vehículo con anterioridad al cambio de placa, continuaran tramitándose en los mismos términos.

Artículo 5. Vigencia. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación y deroga la Resolución número 4777 de 2009 y las demás normas que le sean contrarias.

Artículo 43. Diseño y Elaboración. Corresponde al Ministerio de Transporte diseñar y establecer las características y ficha técnica de la placa única nacional para los vehículos automotores, asignar sus series, rangos y códigos, y a las autoridades de tránsito competentes o a quien el Ministerio de transporte autorice, su elaboración y entrega. Así mismo, el Ministerio de Transporte reglamentará lo referente a la placa que deberán tener los vehículos que ingresen en el país por programas especiales o por importación temporal.

Artículo 44. Clasificación. Las placas se clasifican, en razón del servicio del vehículo, así: De servicio oficial, público, particular, diplomático, consular y de misiones especiales.

Las placas de servicio diplomático, consular y de misiones especiales serán suministradas por el Ministerio de Transporte o por la entidad que delegue para tal fin, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Concepto: Superintendencia de Industria y Comercio Concepto No. 14-070742-00002-0000 del 19 de Mayo de 2014

“Los datos de carácter personal se encuentran definidos en los siguientes términos en el literal c del artículo 3 de la Ley 1581 de 2012:

“Cualquier información vinculada o que pueda asociarse a una o varias personas naturales determinadas o determinables”

En relación con las características de los datos personales la Corte Constitucional ha considerado:

“En efecto, la jurisprudencia constitucional ha precisado que las características de los datos personales –en oposición a los impersonales - son las siguientes: “i) estar referido a aspectos exclusivos y propios de una persona natural, ii) permitir identificar a la persona, en mayor o menor medida, gracias a la visión de conjunto que se logre con el mismo y con otros datos; iii) su propiedad reside exclusivamente en el titular del mismo, situación que no se altera por su obtención por parte de un tercero de manera lícita o ilícita, y iv) su tratamiento está sometido a reglas especiales (principios) en lo relativo a su captación, administración y divulgación.” “

De acuerdo con lo anterior, se cataloga como datos personales a aquella información relacionada con una persona natural.

En este sentido, en atención a su pregunta, dado que en principio la placa de un vehículo automotor y sus características no están directamente relacionadas con una persona natural, por lo cual no ostentarían el carácter de dato personal, sin embargo, sí lo puede llegar a ser la demás información que se incluya en registros de automotores.

Dentro de los datos personales encontramos diferentes categorías, entre ellos los datos sensibles, semiprivados, privados y públicos, para lo cual, en cada caso le corresponde a la persona que va a llevar a cabo su tratamiento determinar en qué categoría encajan con el fin de determinar qué reglas especiales le resultan aplicables a dicha actividad.

Artículo 45. Ubicación. Modificado Decreto Ley 019 de 2012 Artículo 200. Los vehículos automotores llevarán dos (2) placas iguales: una en el extremo delantero y otra en el extremo trasero. Los remolques, semirremolques y similares de transporte de carga tendrán una placa conforme a las características que determine el Ministerio de Transporte. Las motocicletas, motociclos y mototriciclos llevarán una sola placa reflectiva en el extremo trasero con base en las mismas características y seriado de las placas de los demás vehículos.

Ningún vehículo automotor matriculado en Colombia podrá llevar, en el lugar destinado a las placas, distintivos similares a éstas o que la imiten, ni que correspondan a placas de otros países, so pena de incurrir en la sanción prevista en este Código para quien transite sin placas; éstas deben de estar libres de obstáculos que dificulten su plena identificación.

Parágrafo. En caso de hurto o pérdida de la placa, se expedirá el duplicado con el mismo número.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 169811 del 4 de mayo de 2009

“De lo anterior se deduce que si la placa no es entregada al solicitante, no se expide la correspondiente licencia de tránsito y tampoco se reporta la información a este Ministerio, quedando una placa pendiente por asignar. Ante lo cual considera este despacho y exclusivamente bajo el supuesto inmediatamente anterior, que el organismo de tránsito queda en libertad de asignar la placa a otro vehículo, puesto que el organismo es el responsable de la asignación de las placas...”

CAPITULO VII.

Registro Nacional Automotor

Artículo 46. Inscripción en el Registro. Todo vehículo automotor, registrado y autorizado para, circular por el territorio nacional, incluyendo la maquinaria capaz de desplazarse, deberá ser inscrito por parte de la autoridad competente en el Registro Nacional Automotor que llevará el Ministerio de Transporte. También deberán inscribirse los remolques y semi-remolques. Todo vehículo automotor registrado y autorizado deberá presentar el certificado vigente de la revisión técnico - mecánica, que cumpla con los términos previstos en este código.

Artículo 47. Tradición del Dominio. La tradición del dominio de los vehículos automotores requerirá, además de su entrega material, su inscripción en el organismo de tránsito correspondiente, quien lo reportará en el Registro Nacional Automotor en un término no superior a quince (15) días. La inscripción ante el organismo de tránsito deberá hacerse dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes a la adquisición del vehículo.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-360 de 1993

“La nulidad de los actos traslativos del dominio sobre vehículos supone pronunciarse sobre el título y el modo de su adquisición, extremos regulados en la ley y no en la constitución, y sobre cuya existencia y validez y las controversias a que dan lugar sólo la justicia ordinaria está llamada a decidir a través de los procedimientos en ella señalados”. ...” Sólo en un proceso de nulidad y en los demás eventos que la ley consagra, con la necesaria intervención de todos los interesados, puede anularse un registro y derivarse las consecuencias que su invalidez acarrea para los registros y anotaciones subsiguientes. Lo anterior es una exigencia obligada de las características de continuidad y secuencia inherentes a un registro de títulos de propiedad, montado, entre otros propósitos, con el fin de proteger los terceros de buena fe”.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-554 de 1994

“Cuando se trata del traspaso de automotores cuya propiedad sea de menores, el padre superstite está autorizada para realizarlo sin necesidad de orden judicial alguna.”

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1826 del 20 de septiembre de 2007

“La cancelación de la licencia de tránsito no procede cuando el vendedor de un vehículo desconoce su paradero, habiendo mediado una compraventa que no fue registrada. En la hipótesis de que el titular del derecho de propiedad sobre un vehículo automotor hubiera celebrado contrato de compraventa y el comprador nunca hubiera registrado el traspaso, ese titular deberá tramitar ante el organismo de tránsito en el que se encuentra matriculado el vehículo, una actuación administrativa para inscribirla”

Si el derecho de dominio sobre el vehículo hubiere sido afectado por una medida preventiva decretada entre su enajenación y la inscripción de la misma en el organismo de tránsito correspondiente, el comprador o el tercero de buena fe podrá solicitar su levantamiento a la autoridad que la hubiere ordenado, acreditando la realización de la transacción con anterioridad a la fecha de la medida cautelar.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-532 de 2003

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-532 de 2003 decidió declarar exequible el inciso 2 del Artículo 47 de la Ley 769 de 2002, en cuanto su contenido normativo no viola el principio de unidad de materia.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-532 de 2003.

““La norma permite que el comprador o el tercero de buena fe soliciten el levantamiento de la medida preventiva a la autoridad que la hubiere ordenado, para lo cual deben acreditar que la transacción se realizó con anterioridad a la fecha de la medida cautelar. De esta forma, el legislador ha optado por proteger a los terceros compradores de buena fe, que sean afectados por una medida preventiva sobre el vehículo, decretada entre la enajenación y la inscripción de la tradición del dominio del automotor en el organismo de tránsito correspondiente. “Aun cuando la norma entra a regular materias sustantivas relacionadas con la protección de los derechos de los compradores de buena fe de vehículos automotores sobre los cuales recaigan medidas preventivas decretadas luego de su enajenación pero antes de la inscripción de la misma ante la autoridades competentes, para la Corte es claro que existe una relación de conexidad material, sistemática y teleológica entre tal disposición y las actividades de las autoridades de tránsito encargadas de llevar a cabo la correspondiente inscripción en el Registro Nacional de Automotores””. “De esta manera, si dentro de los fundamentos de la ley está el regular el tránsito de los vehículos, así como reglamentar la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito, resulta claro que la norma que regula lo concerniente a la inscripción o levantamiento de las medidas preventivas sobre vehículo, resulta relacionada con ella, considerando que la circulación de un vehículo evidentemente se ve afectada por las medidas preventivas que sobre él se decreten”.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-360 de 1993

“La importancia del registro terrestre automotor - semejante a la de cualquier sistema de registro público -, institución fundamental para determinar la propiedad, características y

situación jurídica de los vehículos automotores terrestres, reclama extrema diligencia por parte de los encargados de su manejo y administración que deben velar por su continuidad y fidelidad, atributos indisociables de un mecanismo al que la ley le confía la realización del modo específico de la tradición de los mentados bienes”.

Jurisprudencia: Consejo de Estado: Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1826 de 2007

“Ninguna de las regulaciones exige o impone a alguna de las partes del contrato la obligación de efectuar el registro, de donde en principio se desprende que cualquiera de ellas, vendedor o comprador, puede llevarlo a cabo. Sin embargo, al quedar consagrado el registro como el modo de tramitar la propiedad del vehículo automotor, se torna en una obligación del vendedor, pues no de otra manera cumpliría con los requisitos del Artículo 47 en comento. Esta interpretación, además, guarda armonía con el código de Comercio en el cual la entrega y la tradición de la cosa vendida. La correcta interpretación de las normas legales sobre inscripción de la transferencia de la propiedad, consiste en poner en práctica el registro de la compraventa como obligación del vendedor, que aparece como propietario inscrito, sin perjuicio de que el comprador la pueda realizar, de manera que, en una actuación administrativa ante los organismos de tránsito, una u otra de las partes pruebe plenamente la existencia del contrato de venta para que procedan a inscribirlo”. “No permitir que el vendedor demuestre en una actuación administrativa que vendió un automotor, porque no está consignada en el formulario único nacional la situación de traspaso, implica darle a este formulario el valor de prueba solemne del contrato de venta, efecto que no está en la ley”. “Los formularios son una forma de hacer eficiente el trámite de una petición, pero no remplazan los contratos ni la efectividad de este derecho fundamental”

Reglamentación. Resolución 12379 de 2012. Ministerio de Transporte.

Traspaso de propiedad de vehículo automotor y de un remolque, semirremolque o multimodular; de vehículos de servicio público; a una compañía de seguros por hurto o pérdida parcial o por destrucción total; de un vehículo blindado; por decisión judicial o administrativa; por sucesión; de vehículos de importación temporal por sustitución del importador; a persona indeterminada (artículo 12).

Artículo 48. Información al Registro Nacional. Las autoridades judiciales deberán informar al organismo de tránsito donde se encuentre matriculado un vehículo, de las decisiones adoptadas en relación con él, para su inscripción en el Registro Nacional Automotor, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su ejecutoria. Así mismo las Autoridades Judiciales deberán verificar la propiedad del vehículo antes de tomar decisiones en relación con él.

Reglamentación. Resolución 12379 de 2012. Ministerio de Transporte.

Inscripción o levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de un vehículo (Art. 27); modificación de acreedor prendario (Art. 28); Anotaciones en los registros (Art. 30).

Artículo 49. Autorización Previa para Cambio de Características. Cualquier modificación o cambio en las características que identifican un vehículo automotor, estará sujeto a la autorización previa por parte de la autoridad de tránsito competente y deberá inscribirse en el Registro Nacional Automotor. En ningún caso se podrán cambiar,

modificar, ni adulterar los números de identificación del motor, chasis o serie de un vehículo, ni retocar o alterar las placas del vehículo, so pena de incurrir en la sanción prevista en este Código para quien transite sin placas.

Parágrafo. Se podrá modificar el número de motor sólo cuando haya cambio de éste, previo cumplimiento de los requisitos determinados por los organismos de tránsito y aduana.

Reglamentación. Resolución 12379 de 2012. Ministerio de Transporte.

Cambio de características de vehículos automotores; cambio de carrocería; conversión a gas natural; cambio de motor; cambio de color; blindaje o desblindaje; regrabación de motor, serial, chasis o VIN (art. 20).

CAPITULO VIII

Modificado Ley 1383 de 2010 Artículo 9°

REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE EMISIONES CONTAMINANTES

Legislación Complementaria: Ley 336 de 1996 Artículo 31

Parágrafo. Por razones de seguridad vial, el Nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre deberá estipular, desarrollar y reglamentar la obligación de la revisión técnico mecánica vehicular en transporte público y privado y con tal objetivo adoptar una política nacional de Centros de Diagnóstico Automotor.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-490 de 1997 decidió declarar Exequible el Parágrafo del Artículo 31 de la Ley 336 de 1996.

Artículo 50. Condiciones Mecánicas, Ambientales y de Seguridad. Modificado Ley 1383 de 2010 Artículo 10. Por razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o extranjeras, que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sección Primera Sentencia del 2 de julio de 2009. Es errado interpretar

“...que cuando los vehículos dejan de circular porque sufren daños o por liberalidad de sus dueños entonces desaparecen todas las obligaciones que la ley de tránsito les asigna a éstos, porque ello conduciría, por ejemplo, a que pudieran eludir el deber de efectuar la revisión técnicomecánica guardando en talleres o parqueaderos sus vehículos en la época destinada al efecto, aumentando el riesgo de accidentalidad cuando reinicien la circulación, en clara contradicción con los fines del estatuto de tránsito terrestre”.

Artículo 51. Revisión Periódica de los Vehículos. Modificado Ley 1383 de 2010 Artículo 11. Modificado Decreto-Ley 019 de 2012 Artículo 201. Salvo lo dispuesto en el

artículo siguiente, todos los vehículos automotores, deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

La revisión estará destinada a verificar:

1. El adecuado estado de la carrocería.
2. Niveles de emisión de gases y elementos contaminantes acordes con la legislación vigente sobre la materia.
3. El buen funcionamiento del sistema mecánico.
4. Funcionamiento adecuado del sistema eléctrico y del conjunto óptico.
5. Eficiencia del sistema de combustión interno.
6. Elementos de seguridad.
7. Buen estado del sistema de frenos constatando, especialmente, en el caso en que este opere con aire, que no emita señales acústicas por encima de los niveles permitidos.
8. Las llantas del vehículo.
9. Del funcionamiento de los sistemas y elementos de emergencia.
10. Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-131 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-131 de 2004 decidió declarar exequible la expresión “y los de servicio diferente al servicio público cada dos años” del artículo 51 de la Ley 769⁴⁸ de 2002, por los cargos analizados⁴⁹ en la sentencia.”

Reglamentación: Resolución 3768 de 2013. Ministerio de Transporte.

Capítulo I

Objeto y Ámbito de Aplicación

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto establecer las condiciones que deben cumplir los Centros de Diagnóstico Automotor para su habilitación, las líneas móviles para su autorización, funcionamiento, así como fijar los criterios y el procedimiento para realizar las revisiones técnico-mecánicas y de emisiones contaminantes de los vehículos automotores que transiten por el territorio nacional.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones establecidas en la presente resolución, serán aplicables en todo el territorio nacional para los Centros de Diagnóstico Automotor, líneas móviles y la revisión técnico-mecánica, de emisiones contaminantes que se realice a los vehículos que circulen por el territorio nacional.

Capítulo II

Centros de Diagnóstico Automotor

Artículo 3. Centro de Diagnóstico Automotor. Un Centro de Diagnóstico Automotor, es todo ente estatal o privado, destinado a la realización de revisiones técnico-mecánicas y

⁴⁸ Esta expresión correspondía al texto original del Artículo 151 de 2002 que luego cambió su redacción con la Ley 1383 de 2010 y el Decreto-Ley 019 de 2012.

⁴⁹ Violación al Artículo 83 de la Constitución Política o principio de la buena fe

del control ecológico de vehículos automotores que transitan por el territorio nacional, conforme a las normas técnicas legales vigentes para la prestación del servicio.

Artículo 4. Habilitación de los Centros de Diagnóstico Automotor. Los Centros de Diagnóstico Automotor interesados en la prestación del servicio de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes deberán obtener habilitación por parte del Ministerio de Transporte a través de la Subdirección de Tránsito.

La habilitación conferida permitirá la prestación del servicio bajo condiciones de ubicación y funcionamiento otorgadas en el acto administrativo de habilitación, conforme el alcance de acreditación otorgada por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC).

Artículo 5. Independencia e imparcialidad. Los Centros de Diagnóstico Automotor no podrán bajo ninguna circunstancia realizar actividades que afecten la independencia e imparcialidad en las revisiones técnico-mecánicas y de emisiones contaminantes, de conformidad con lo señalado en la Norma Técnica Colombiana NTC-ISO-IEC- 17020.

Artículo 6. Requisitos de Habilitación. Los Centros de Diagnóstico Automotor interesados en la prestación del servicio de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes deben solicitar habilitación ante la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, para lo cual anexarán los siguientes documentos:

a) Solicitud suscrita por el representante legal de la sociedad propietaria del Centro de Diagnóstico Automotor, indicando razón social, NIT, dirección, teléfono, correo electrónico, estructura orgánica, planta de personal, relación de los equipos con los cuales prestará el servicio, indicando los números de serie de cada uno;

b) Certificado de existencia y representación legal de la sociedad propietaria del Centro de Diagnóstico Automotor expedido por la Cámara de Comercio con vigencia no mayor a treinta (30) días, en donde conste que dentro de su objeto social se encuentra la realización de actividades como centro de diagnóstico automotor;

c) Certificado de registro mercantil del establecimiento de comercio en donde operará el Centro de Diagnóstico Automotor expedido por la Cámara de Comercio, con una vigencia no mayor a treinta (30) días en el que conste la dirección del domicilio y teléfono;

d) Copia de los permisos, licencias, autorizaciones o conceptos expedidos por las autoridades locales competentes que requiera el inmueble en donde prestará el servicio el Centro de Diagnóstico Automotor, conforme a lo dispuesto en la Ley 232 de 1995 o las normas que la modifiquen, sustituyan o complementen.

e) Certificación vigente expedida por el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (Ideam), en la que se indique que el Centro de Diagnóstico Automotor cumple con las exigencias en materia de revisión de emisiones contaminantes, con fundamento en las Normas Técnicas Colombianas que rigen la materia.

La certificación deberá expedirse de conformidad con los lineamientos que adopte el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

f) Certificado vigente de acreditación emitido por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), en el cual se declare la competencia del Centro de Diagnóstico Automotor como organismo de inspección tipo A dentro del Subsistema Nacional de la Calidad para llevar a cabo la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de conformidad con lo dispuesto en las Normas Técnicas Colombianas NTC-5375 y 5385, de conformidad con lo previsto en la presente resolución.

g) Certificar que se cuenta con la infraestructura de software, hardware y de conectividad determinada por el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte y las Autoridades Ambientales dentro de sus competencias, para la expedición del Formato Uniforme de Resultados y del Certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

h) Certificación expedida por la Superintendencia de Puertos y Transporte, en la que conste que el Centro de Diagnóstico Automotor cumple con las condiciones de seguridad determinadas por esa entidad.

i) Póliza de responsabilidad civil extracontractual con vigencia de un (1) año, renovable cada periodo, expedida por una compañía aseguradora que ampare los daños y perjuicios que a los usuarios o a terceras personas le genere el Centro de Diagnóstico Automotor como consecuencia de su actividad, por un valor de mil salarios mínimos mensuales legales vigentes (1.000 smmlv).

j) Relación de nombres, documento de identidad, registro de firmas y sellos de la persona con conocimiento y competencia autorizada por el representante legal del Centro de Diagnóstico Automotor para expedir tanto el formato único de resultados como los certificados de revisión técnico-mecánica y de emisión de contaminantes.

k) Certificado de competencia laboral expedido por el SENA o certificado emitido por un organismo de certificación de personas, dentro del subsistema nacional de calidad, con alcance en las normas de competencia aplicables a la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, un (1) año después de la fecha en que este se determine o acredite el CDA.

Hasta tanto este programa se implemente, deberán acreditar haber cursado como mínimo ciento veinticinco (125) horas de capacitación en mecánica automotriz, expedida por el Servicio Nacional de Aprendizaje (Sena), o por una entidad autorizada por el Ministerio de Educación Nacional, como lo determina la Norma Técnica Colombiana NTC-5385, y la presente resolución.

La capacitación exigida deberá contener las siguientes temáticas e intensidades horarias:

Temática	Intensidad en horas
Motores de Combustión Interna	20
Sistema de Alumbrado y Señalización	10
Dirección y Suspensión	25
Sincronización y Análisis de Gases	25
Sistema de Frenos	20

Bastidor y Carrocerías	10
Manejo de Equipos de Revisión Técnico-Mecánica	15

En caso de no poseer el curso de capacitación en mecánica automotriz expedida por el Servicio Nacional de Aprendizaje (Sena), este podrá ser homologado con dos (2) años de experiencia. La certificación con la cual se acredite la experiencia, deberá estar suscrita por el representante legal de un taller de mantenimiento debidamente registrado ante la Cámara de Comercio del domicilio del taller. La experiencia válida para homologar podrá ser:

- Experiencia en mantenimiento automotriz, la cual deberá incluir como mínimo: Sistema de alumbrado y señalización, sistemas de dirección y suspensión, sistema de frenos, bastidor y carrocería en revisión técnico-mecánica y sincronización y análisis de gases, y/o
- Experiencia en revisión técnico-mecánica y de gases.

l) Pago de los derechos de habilitación del Centro de Diagnóstico Automotor.

Parágrafo 1. Los Centros de Diagnóstico automotor que deseen operar con líneas móviles, deberán además, acreditar el cumplimiento de los requisitos determinados en el Capítulo III de la presente Resolución.

Parágrafo 2. Hasta tanto el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible adopte el procedimiento para la expedición de la certificación de que trata el literal (e) del presente artículo, la certificación será expedida por la autoridad ambiental competente- Corporaciones Autónomas Regionales, las de Desarrollo Sostenible y las Autoridades Ambientales, a que se refiere el artículo 66 de la Ley 99 de 1993 y el artículo 13 de la Ley 768 de 2002, según el procedimiento establecido en la Resolución 653 de 2006 o las normas que las adicionen, modifiquen o sustituyan.

Artículo 7. Otorgamiento de la Habilitación. Verificado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo anterior, el Ministerio de Transporte expedirá el acto administrativo motivado, habilitando al Centro de Diagnóstico Automotor para que realice revisiones técnico-mecánicas y de emisiones contaminantes en la sede solicitada.

Una vez habilitado el Centro de Diagnóstico Automotor, la Subdirección de Tránsito el Ministerio de Transporte ingresará en el RUNT los datos del acto administrativo, para que el representante legal del Centro de Diagnóstico Automotor, proceda a realizar la inscripción de acuerdo con lo contemplado en la Ley 1005 de 2006, para lo cual deberá cumplir con las condiciones y protocolos establecidos para la adecuada y eficiente interconexión con el Registro Único Nacional de Tránsito.

Artículo 8. Vigencia de la habilitación. La habilitación del Centro de Diagnóstico Automotor se otorgará por tiempo indefinido, siempre y cuando se mantengan, los requisitos y condiciones señalados en la presente resolución y los resultados de las evaluaciones de seguimiento efectuadas por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), y las entidades ambientales competentes, sean satisfactorias.

Parágrafo. Cuando desaparezcan los fundamentos de hecho o de derecho que dieron origen al otorgamiento de la habilitación, la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, declarará la pérdida de ejecutoria del acto administrativo por medio del cual esta le fue otorgada, teniendo en cuenta lo previsto en los artículos 91 y 92 de la Ley 1437 de 2011 o aquella que la modifique o sustituya;

Artículo 9. Acreditación. El Centro de Diagnóstico Automotor, deberá someterse a evaluaciones anuales de seguimiento por parte del Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), con el fin de verificar que se mantienen las condiciones con las cuales le fue otorgada o renovada la acreditación, en lo dispuesto en las Normas Técnicas Colombianas 5375, 5385 y de conformidad con lo previsto en la presente resolución.

Artículo 10. Clasificación de los Centros de Diagnóstico Automotor. Los Centros de Diagnóstico Automotor habilitados se clasificarán según la cobertura del servicio, así:

Clasificación	SERVICIO
Clase A	Con línea(s) para revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes exclusiva(s) de motocicletas con motor 4 tiempos, 2 tiempos o 4 tiempos y 2 tiempos.
Clase B	Con línea (s) para revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos livianos o livianos y motocicletas. También podrá tener línea(s) adicional(es) e independiente(s) para revisión de motocicletas con motor 4 tiempos, 2 tiempos o 4 tiempos y 2 tiempos.
Clase C	Con línea(s) para Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes sólo para vehículos pesados rígidos o articulados y biarticulados. También podrá tener línea(s) adicional(es) e independiente(s) para revisión de motocicletas con motor 4 tiempos, 2 tiempos o 4 tiempos y 2 tiempos.
Clase D	Con línea(s) para Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos livianos o livianos y motocarros y pesados (rígidos o articulados y biarticulados) y/o líneas mixtas. También podrá tener línea(s) adicional(es) e independiente(s) para revisión de motocicletas con motor 4 tiempos, 2 tiempos o 4 tiempos y 2 tiempos.

Artículo 11. Obligaciones de los Centros de Diagnóstico Automotor. Una vez habilitado el Centro de Diagnóstico Automotor para operar en la sede solicitada, este deberá:

- a) Cumplir con las especificaciones contenidas en Normas Técnicas Colombianas 5375, 5385, de conformidad con lo previsto en la presente resolución;
- b) Comunicar al Ministerio de Transporte y a las autoridades competentes los cambios o modificaciones de las condiciones que dieron origen a la habilitación, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho;
- c) Mantener vigente los permisos, certificado de acreditación, autorizaciones y demás registros propios de su actividad, exigidas por las entidades de control y autoridades competentes;

d) Hacer adecuado uso del permiso para el registro y cargue de información al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en cada uno de las sedes habilitadas para la prestación del servicio;

e) Reportar ante las autoridades competentes las inconsistencias que se presenten entre la información documental del vehículo frente a la confrontación física del mismo;

f) Someterse a la evaluación anual de seguimiento programada por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), durante el período de vigencia del certificado de acreditación. En este proceso, la ONAC verificará de manera detallada, el origen de los equipos con los cuales opera en CDA;

g) Certificación expedida por la Autoridad Ambiental competente o la autoridad que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible determine, en la que se indique que el Centro de Diagnóstico Automotor cumple con las exigencias en materia de revisión de emisiones contaminantes, con fundamento en las Normas Técnicas Colombianas que rigen la materia.

La certificación deberá expedirse de conformidad con los lineamientos que adopte el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible;

g) Diligenciar y expedir los Certificados de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes sólo cuando haya sido satisfactorio el resultado de la inspección del vehículo acorde con los criterios y métodos establecidos en las Normas Técnicas Colombianas vigentes aplicables y el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) le haya asignado el número de registro;

h) Calificar los resultados de inspección según los criterios de la revisión técnico-mecánica y de emisión de contaminantes establecidos en las Normas Técnicas Colombianas (NTC), 5375, NTC-5385, de conformidad con lo previsto en la presente resolución.

i) Almacenar y custodiar en medios digitales, la información de todos los certificados de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes que expida, y de todos los informes de resultados de las revisiones efectuadas en el Centro, de conformidad con lo señalado en la Resolución 5111 de 2011 o la norma que la modifique o sustituya. Estos medios deben ser identificados con el nombre del CDA y la fecha de generación. Los medios digitales deben garantizar la integridad de la información y no permitir su corrupción en el tiempo;

j) Reportar por medios electrónicos en línea y tiempo real al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), las revisiones efectuadas a todos los vehículos desde las sedes autorizadas. El reporte debe hacerse tanto de los vehículos aprobados, como de los rechazados;

k) Autorizar personal con el conocimiento y competencia que responda por las actividades de inspección a través de la firma del certificado revisión técnico-mecánica y de emisión de contaminantes y el reporte al RUNT.

l) Mantener vigente la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual de que trata el literal (h) del artículo 6° de la presente resolución.

Capítulo III

Autorización a los Centros de Diagnóstico Automotor para la operación de líneas de revisión móviles

Artículo 12. Autorización para operación de Líneas Móviles. Los Centros de Diagnóstico Automotor que cuenten con habilitación para operar en sedes fijas, serán los únicos autorizados para operar con líneas móviles, siempre y cuando presenten ante la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte los siguientes documentos:

a) Solicitud suscrita por el representante legal de la sociedad propietaria de la línea móvil del Centro de Diagnóstico Automotor, indicando los municipios en los cuales desea operar (mínimo 50 kilómetros del perímetro de donde se encuentre ubicado un Centro de Diagnóstico Automotor fijo), planta de personal y relación de los equipos con los cuales prestará el servicio;

b) Certificado de acreditación del Centro de Diagnóstico Automotor fijo expedido por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), donde se establezca que tiene alcance para operar líneas de revisión móviles mediante la declaración de su competencia como organismo de inspección tipo A dentro del Subsistema Nacional de la Calidad, para llevar a cabo la revisión técnico-mecánica y de emisión de contaminantes en lo dispuesto en las Normas Técnicas Colombianas NTC 5375 y 5385, de conformidad con lo previsto en la presente resolución;

c) Certificación expedida por el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (Ideam), en la que se indique que el Centro de Diagnóstico Automotor cumple con las exigencias en materia de revisión de emisiones contaminantes, con fundamento en las Normas Técnicas Colombianas que rigen la materia.

La certificación deberá expedirse de conformidad con los lineamientos que para efectos adopte el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible;

d) Certificación en la que se indique que las líneas de revisión móviles corresponden a la clasificación del servicio de las líneas de inspección fijas acreditadas por el mismo Centro de Diagnóstico Automotor así:

Clasificación Línea móvil	SERVICIO
Clase A	Con línea(s) para Revisión Técnico-mecánica y de emisiones Contaminantes exclusiva(s) de motocicletas con motor 4 tiempos, 2 tiempos o 4 tiempos.
Clase B	Con línea(s) para Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vehículos livianos o livianos y motocarros. También podrá tener línea(s) adicional e independiente(s) para revisión de motocicletas con motor 4 tiempos, 2 tiempos y 2 tiempos.
Clase C	Con línea(s) para Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos pesados rígidos o articulados y biarticulados. También podrá tener línea(s) adicional(es) e independiente(s) para revisión de motocicletas con motor 4 tiempos, 2 tiempos o 4 tiempos y 2 tiempos.

Clase D	Con línea para Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vehículos livianos o livianos y motocarros y pesados (rígidos o articulados biarticulados) y/o líneas mixtas. También podrá tener línea(s) adicional(es) e independiente(s) para revisión motocicletas can motor 4 tiempos, 2 tiempos o 4 tiempos y 2 tiempos.
---------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

e) Certificación expedida por la Superintendencia de Puertos y Transporte, en la que conste que la línea móvil cumple con las condiciones de seguridad determinadas por esa entidad;

f) Certificación expedida por el representante legal del Centro de Diagnóstico Fijo, en la que se indique que las líneas móviles cuentan con las especificaciones técnicas requeridas en tiempo real para la conectividad al Sistema RUNT, para llevar a cabo la transmisión de la información en tiempo real y en línea;

g) Certificación expedida por el representante legal del Centro de Diagnóstico Fijo que las líneas móviles cuentan con GPS, instalado en el equipo desde el cual se realizan las revisiones a los vehículos;

La empresa prestadora del servicio de GPS instalará con precinto de seguridad en el chasis de la línea móvil el equipo de rastreo y deberá enviar copia de los recorridos realizados por la unidad móvil a la Superintendencia de Puertos y Transporte, los cuales deben ser verificados en las visitas de seguimiento por parte de la ONAC;

h) Indicar el nombre, identidad, registro de firmas y sellos de la persona con conocimiento y competencia autorizada por el representante legal para expedir tanto el formato único de resultados como los certificados de revisión técnico-mecánica y de emisión de contaminantes.

i) Certificación expedida por el representante legal del Centro de Diagnóstico Fijo, en la que se indique que la unidad móvil puede realizar la grabación de todos los procesos de inspección realizados.

Mensualmente deberán remitir a la Superintendencia de Puertos copia de las grabaciones antes mencionadas. Copia de estos registros deben ser verificados en las evaluaciones de seguimiento realizadas por ONAC, en las mismas condiciones que determine la Superintendencia de Puertos y Transporte;

j) Certificación expedida por el representante legal del Centro de Diagnóstico Fijo, en la que conste que se cuenta con el software para permitir la identificación de los municipios donde se realiza la revisión y la generación de reportes donde se evidencie la realización de revisiones en cada municipio;

k) Cronograma de trabajo y municipios en los cuales operará la línea móvil;

l) Certificación expedida por el representante legal del Centro de Diagnóstico Fijo, en la que se señale que las líneas de revisión móvil cuentan con un código único para la transmisión de los certificados de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes al sistema RUNT, mediante el portal HQ-RUNT o mediante Web Service.

Parágrafo 1. Las líneas móviles autorizadas por el Ministerio de Transporte con anterioridad a la expedición de la presente resolución, no podrán continuar cargando y reportando información al sistema RUNT, si dentro del término máximo de tres (3) meses cantados a partir de la vigencia de la presente resolución, no acreditan documentalmente ante la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, el cumplimiento de los requisitos descritos en el presente artículo.

Parágrafo transitorio. Hasta tanto el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible adopte el procedimiento para la expedición de la certificación de que trata el literal c) del presente artículo, la certificación será expedida por la autoridad ambiental competente - Corporaciones Autónomas Regionales, las de Desarrollo Sostenible y las Autoridades Ambientales-, a que se refiere el artículo 66 de la Ley 99 de 1993 y el artículo 13 de la Ley 768 de 2002, según el procedimiento establecido en la Resolución 653 de 2006 o las normas que las adicionen, modifiquen o sustituyan.

Artículo 13. Otorgamiento de la Autorización. Verificado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo anterior, el Ministerio de Transporte expedirá el acto administrativo motivado mediante el cual autorizará la línea móvil para que preste servicios como Centro de Diagnóstico Automotor en los municipios solicitados.

Una vez autorizada la línea móvil, la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte ingresará en el RUNT los datos del acto administrativo para que el representante legal proceda a realizar la inscripción de acuerdo con lo contemplado en la Ley 1005 de 2006 y deberá cumplir con las condiciones y protocolos establecidos para la adecuada y eficiente interconexión con el Registro Único Nacional de Tránsito.

Artículo 14. Vigencia de la autorización. La autorización de la línea móvil se otorgará por tiempo indefinido, siempre y cuando se mantengan los requisitos y condiciones señalados en la presente resolución y los resultados de las evaluaciones de seguimiento efectuadas por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) y las entidades ambientales competentes, sean satisfactorias.

Parágrafo. Cuando desaparezcan los fundamentos de hecho o de derecho que dieron origen al otorgamiento de la autorización, la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, declarará la pérdida de ejecutoria del acto administrativo por medio del cual esta le fue otorgada, teniendo en cuenta lo previsto en los artículos 91 y 92 de la Ley 1437 de 2011 o aquello que la modifique o sustituya.

Artículo 15. Acreditación. Lo línea móvil debe someterse a evaluaciones anuales de seguimiento por parte del Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), con el fin que verifique que se mantienen las condiciones de otorgamiento o renovación de la acreditación.

Artículo 16. Aseguramiento Metrológico. Los Centros de Diagnóstico Automotor habilitados y que soliciten la autorización para la operación con líneas móviles, deberán realizar verificaciones metrológicas cada vez que se desplacen de un municipio a otro y cuando se efectúe mantenimiento, ajustes y calibración de equipos.

Los registros y el cumplimiento de este requisito será verificado durante el proceso de evaluación de seguimiento a la acreditación otorgada por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC).

Artículo 17. Definición de los municipios y cronograma de operación de las líneas móviles. Se autorizará la operación de líneas móviles siempre y cuando estas operen en un municipio por el tiempo mínimo de un (1) mes a una distancia de 50 km respecto de un CDA fijo que opere con cualquier tipo de línea.

En todo caso, el sitio escogido por el CDA para la ubicación de la línea móvil no debe poner en riesgo la operación del Centro de Diagnóstico Automotor fijo.

Parágrafo. Las áreas mínimas para la ubicación de las unidades móviles serán de acuerdo al tipo de línea, así:

- a) Para línea de motos - 100 m².
- b) Para línea de livianos - 500 m².
- c) Para línea de pesados o mixta – 2.000 m².

Cada línea deberá garantizar la delimitación del cerramiento y las áreas definidas, durante el tiempo y en el municipio que opere, situación que podrá ser verificada por las autoridades ambientales y de tránsito de la jurisdicción. Las características del suelo donde se ubicarán las unidades móviles serán sitios planos, las pistas de inspección deberán ser pavimentadas en concreto o asfalto.

Artículo 18. Prelación de Centros de Diagnóstico Automotor fijos. Si dentro del municipio de la zona de operación de una línea móvil, se habilitará un Centro de Diagnóstico Automotor Fijo, la línea móvil dentro de los treinta (30) días siguientes a la notificación de dicha habilitación, deberá desplazarse a un sitio en el cual dé cumplimiento a lo determinado en el artículo anterior.

Dentro de este término, la línea móvil deberá allegar ante la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte la lista de municipios y el respectivo cronograma de operación, para que se emita la respectiva autorización, de lo contrario, no podrá operar.

Artículo 19. Aplicación extensiva. Los requisitos de operación contenidos en el artículo 11 de la presente resolución son aplicables a los Centros de Diagnóstico Automotor fijos, se aplicarán de manera extensiva en las líneas móviles.

Capítulo IV

De la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes

Artículo 20. Documentos de la revisión. Para efectuar las revisiones técnico- mecánica y de emisiones contaminantes, el propietario, poseedor o tenedor del vehículo automotor, deberá llevar el vehículo a un Centro de Diagnóstico Automotor Habilitado o línea Móvil autorizada y registrado(a) en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), presentando la Licencia de Tránsito y el respectivo Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

Es necesario presentar el certificado de la instalación de Gas Natural Comprimido Vehicular (GNCV), para los vehículos convertidos que cuentan con este sistema de combustible.

Artículo 21. Vehículos sujetos a revisión técnico-mecánica y periodicidad. Todas los vehículos automotores deben someterse a revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, de acuerdo con la ley, los criterios y pruebas establecidas en las Normas Técnicas Colombianas NTC- 5375, NTC- 5385, de conformidad con lo previsto en la presente resolución.

Parágrafo 1. Los demás vehículos motorizados, serán objeto de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, de conformidad con lo previsto en el artículo 30 de la presente resolución.

Parágrafo 2. Los vehículos automotores de placas extranjeras, que ingresen temporalmente y hasta por tres (3) meses al país, no requerirán la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. Vencido el término sin que los vehículos hayan salido del país se deberán sujetar a las revisiones revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de conformidad con lo señalado en la Ley.

Artículo 22. Parámetros de aprobación de las pruebas. Los parámetros para la aprobación de las pruebas correspondientes a la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de que trata la presente resolución, se verificarán aplicando Normas Técnicas Colombianas NTC-5375, NTC-5385, de conformidad con lo previsto en la presente resolución, según el tipo de vehículo y los límites de emisiones establecidos por la autoridad ambiental.

Reglamentación: Resolución 1156 de 2014

Artículo 1. Objeto. Autorizar a los Centros de Diagnóstico Automotor habilitados por el Ministerio de Transporte en la clase "B" y "D", para que a partir de la expedición de la presente resolución, lleven a cabo la revisión técnico-mecánica de vehículos tipo motocarro.

Parágrafo 1. Los Centros de Diagnóstico Automotor de que trata el presente artículo deberán llevar a cabo la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes y la expedición del certificado para motocarros, de conformidad con lo señalado en la Norma Técnica Colombiana NTC 5375, al cumplimiento de los requisitos de equipos especificados en la NTC 5385, además de contar con la infraestructura, equipos, personal, sistema de gestión, software y métodos necesarios para poder realizar la revisión técnico-mecánica a los vehículos tipo motocarro.

Parágrafo 2. Para efectos de acreditar el cumplimiento de los requisitos antes señalados, el representante legal del Centro de Diagnóstico Automotor deberá radicar ante la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, una declaración juramentada sobre el cumplimiento de lo establecido en el parágrafo 1° del artículo 1° del presente acto administrativo.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones establecidas en la presente resolución serán aplicables en todo el territorio nacional.

Artículo 3. Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC). El Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) verificará en las auditorías de seguimiento, ampliación y las que considere procedente realizar de forma adicional, que los Centros de

Diagnóstico Automotor que realicen la revisión de motocarros en virtud de la presente resolución, cumplen con las condiciones técnicas para llevar a cabo la revisión técnico-mecánica a los vehículos tipo motocarro.

De lo contrario, el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) informará a la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, quien reportará la novedad al Sistema RUNT y no se permita el cargue de más certificados de revisión técnico-mecánica a los vehículos tipo motocarro.

Artículo 4. Registro Único Nacional de Tránsito. El Registro Único Nacional de Tránsito, permitirá el cargue de información producto de las revisiones técnico-mecánicas y de emisiones contaminantes de motocarro a los Centros de Diagnóstico Automotor, autorizados mediante la presente resolución.

Artículo 5. Informe periódico. Para facilitar la verificación del cumplimiento de las disposiciones establecidas en la presente resolución, cada tres meses, la Concesión RUNT enviará a la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, a la Superintendencia de Puertos y Transportes y al Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), un informe sobre los centros que realizaron revisión técnico-mecánica a vehículos clase motocarro.

Artículo 23. Parámetros de revisión de emisiones contaminantes. Para la prueba de revisión de emisiones contaminantes los límites máximos permisibles serán los establecidos en la Resolución 910 de 2008, expedida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o aquella que la adicione, modifique o sustituya, o los límites máximos permisibles determinados en las reglamentaciones especiales que las autoridades ambientales competentes del orden territorial expidan en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 24. Método de ensayo para revisión de emisiones contaminantes. El procedimiento para la evaluación y las especificaciones para los equipos empleados en la medición de emisiones contaminantes de fuentes móviles, se verificará aplicando la Norma Técnica específica para cada tipo de vehículo.

Cuando se trate de los vehículos a que hace referencia el artículo 38 del Decreto 948 de 1995, modificado por el artículo 1° del Decreto 1552 de 2000, se verificará que el tubo de escape cumpla con lo señalado en la citada disposición o en la que la modifique o sustituya.

Artículo 25. Medidas de seguridad. La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, se surtirá sin perjuicio de las demás medidas de seguridad que determine el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Capítulo V

Del formato uniforme de resultados y del certificado de las revisiones técnico-mecánica y de emisiones contaminantes

Artículo 26. Formato uniforme de resultados de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. Una vez efectuado el proceso de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, el Centro de Diagnóstico Automotor o línea móvil,

valiéndose de los medios electrónicos y el software respectivo, deberá consignar, además de los resultados de carácter técnico, la identificación del vehículo examinado incluyendo el registro fotográfico y el responsable de cada uno de los procesos de revisión.

El formulario deberá tener la firma autógrafa del Director Técnico del Centro de diagnóstico automotor o línea móvil y llevará una numeración consecutiva del Formato Uniforme de Resultados de la Revisión técnico-mecánica y de Emisiones Contaminantes efectuadas desde el inicio de sus operaciones y en el mismo, deberá consignarse además de los resultados de carácter técnico y la información del responsable de cada uno de los procesos de las revisiones.

Parágrafo. Los Centros de Diagnóstico automotor habilitados y líneas móviles autorizadas con anterioridad a la expedición de la presente resolución, podrán continuar con su sistema de numeración y deberán garantizar en todo caso que el formulario contenga la identificación del vehículo examinado y el responsable de cada uno de los procesos de las revisiones.

Artículo 27. Certificado de las revisiones técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. El Centro de Diagnóstico Automotor o línea móvil deberá verificar si los resultados obtenidos por el vehículo automotor se encuentran dentro los parámetros permisibles establecidos en las Normas Técnicas Colombianas NTC 5375, NTC- 5385, de acuerdo con lo dispuesto en la presente resolución.

En caso afirmativo procederá de manera sistematizada a reportar este hecho al RUNT de acuerdo con la directriz que en relación con este certificado expida el Ministerio de Transporte.

Artículo 28. Vehículos rechazados. Si al verificar el resultado total de las pruebas, en las revisiones técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, el vehículo automotor es reprobado de acuerdo con los criterios señalados para el efecto, el Centro de Diagnóstico Automotor o línea móvil, deberá entregar copia del Formato Uniforme de Resultados de las revisiones técnico-mecánica y de emisiones contaminantes al propietario, poseedor o tenedor del vehículo automotor, quien deberá efectuar las reparaciones pertinentes y subsanar los aspectos defectuosos dentro de los quince (15) días calendario contados a partir de la fecha en que fue reprobado.

Una vez efectuadas las reparaciones el propietario, poseedor o tenedor del vehículo automotor podrá volver por una sola vez sin costo al mismo Centro de Diagnóstico Automotor o línea móvil, para someter el vehículo a la revisión de los aspectos reprobados en la visita inicial.

Parágrafo. En la segunda visita al Centro de Diagnóstico Automotor o la línea móvil, el vehículo, en todos los casos, será objeto de una revisión sensorial completa para verificar que las condiciones generales del vehículo se mantienen, y se procederá a hacer una revisión gratuita de los aspectos reprobados en la visita inicial mediante revisión visual o revisión mecanizada, según corresponda.

Cuando de la revisión visual se compruebe que el vehículo pudo haber sufrido alguna alteración, este será sometido a una revisión total como si acudiera por primera vez y esta generará el respectivo cobro.

Capítulo VI

Transmisión de la información al sistema RUNT

Artículo 29. Transmisión de información al sistema RUNT. En el evento en que se evidencie por parte del Ministerio de Transporte que un Centro de Diagnóstico Automotor no cumple con las condiciones y validaciones técnicas establecidas para la transmisión de los resultados de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes no podrá continuar reportando y cargando información al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

En este caso, la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, requerirá al CDA por el medio idóneo, para que en un periodo de cinco (5) días calendario se ajuste. Si dentro del plazo se acredita que cumple con las condiciones y validaciones técnicas establecidas para la transmisión al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), este podrá continuar reportando y cargando información.

De lo contrario, no podrá seguir transmitiendo información y copia de la evidencia del incumplimiento se remitirá a la Superintendencia de Puertos y Transporte para que se adelante la investigación respectiva.

Capítulo V

Disposiciones finales

Artículo 30. Autoridad competente. El Ministerio de Transporte es la única autoridad competente para otorgar la habilitación de los Centros de Diagnóstico Automotor, autorizar la operación de líneas móviles, adoptar a través de la Dirección de Transporte y Tránsito las normas técnicas que modifiquen, adicionen o sustituyan la normas técnicas de calidad NTC-5375 y NTC- 5385 y para determinar los aspectos no aplicables de ellas.

Reglamentación: Resolución 4825 de 2013

Artículo 1. Aplicabilidad del numeral 4.2.3 de la NTC 5385. Las modificaciones introducidas al numeral 4.2.3 de la Norma Técnica Colombiana NTC 5385, en la segunda actualización y confirmados en la tercera actualización, no serán aplicables a los Centros de Diagnóstico Automotor, que obtuvieron la primera acreditación antes del 29 de octubre de 2010.

En consecuencia, los requisitos establecidos en el numeral 4.2.3 de la NTC 5385 (Segunda actualización) y confirmados en el numeral 4.2.3 (Tercera actualización), solo serán exigibles a los Centros de Diagnóstico Automotor que hayan obtenido su acreditación ante el ONAC a partir del 29 de octubre de 2010.

Artículo 2. Alturas y anchos mínimos de accesos y salidas. Los Centros de Diagnóstico Automotor acreditados con anterioridad al 29 de octubre de 2010, se registrarán en materia de alturas y anchos mínimos de accesos y salidas, por lo establecido en la versión de la NTC 5385, que estaba vigente al momento de su acreditación.

Artículo 3. Aplicación. Los demás numerales de la NTC 5385 y sus actualizaciones serán aplicables a los Centros de Diagnóstico Automotor que obtuvieron su primera Acreditación antes del 29 de octubre de 2010.

Artículo 4. Aplicación voluntaria. Los Centros de Diagnóstico que hubiesen obtenido su primera acreditación antes del 29 de octubre de 2010 y que expresamente manifiesten su voluntad y posibilidad de cumplir las alturas y anchos mínimos de accesos y salidas, establecidas en las actualizaciones de la NTC 5385, podrán acogerse a las respectivas modificaciones.

Artículo 5. Vigencia y alcance. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación y tiene alcance a las auditorías iniciadas con anterioridad

Artículo 31. Validez de las revisiones técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes tendrá validez nacional, siempre y cuando se realice en Centros de Diagnóstico Automotor Habilitados que cumplan las condiciones establecidas en la presente resolución y no podrán ser condicionadas al cumplimiento previo de ninguna obligación de carácter fiscal.

Artículo 32. Inspección y vigilancia. La Superintendencia de Puertos y Transporte será la entidad encargada de vigilar y controlar a los Centros de Diagnóstico Automotor.

Lo anterior, sin perjuicio de la competencia que en materia de evaluación, control y seguimiento corresponda a las autoridades ambientales de acuerdo con la Ley 99 de 1993 y a la Superintendencia de Industria y Comercio.

Artículo 33. Vigencia y derogatorias. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial la Resolución 3500 de 2005, 2200 de 2006, 5600 de 2006, 5624 de 2006, 5975 de 2006, 015 de 2007, la Resolución 4062 de 2007, excepto el artículo 2°, Resolución 4606 de 2007 y 5880 de 2007.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Primera Sentencia del 26 de junio de 2013

El Consejo de Estado por medio de esta providencia declaró la nulidad de la prohibición que contenía la Resolución 3500 de 2005 por tener las prohibiciones a la actividad privada, reserva legal. Por la misma razón se declaró la nulidad de las causales de suspensión y cancelación de la habilitación de los Centros de Diagnóstico Automotor. De igual forma se declaró la nulidad de la programación de revisiones contemplada por la mencionada disposición al implicar una modificación de los plazos fijados por la Ley.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 26075 del 9 de mayo de 2008

“De lo anterior se colige que, en lo relacionado con la revisión técnico-mecánica el Código Nacional de Tránsito hace una distinción entre los vehículos de servicio público a los cuales se les debe realizar cada año y “los demás”, a los que debe hacerse cada dos años y del contenido del Artículo 44 se puede observar que la expresión “los demás”, se refiere a los vehículos de servicio oficial, particular diplomático, consular y de misiones especiales. Por

lo tanto los vehículos diplomáticos deberán someterse a la revisión técnico-mecánica en los plazos establecidos por la Resolución 5880 del 27 de diciembre de 2007”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 483431 del 30 de Noviembre de 2010

“La revisión tecnicomecánica ordenada por el artículo 51 del Código Nacional de Tránsito, modificado por el artículo 11 de la Ley 1383 de 2010, debe ser realizada conforme a la reglamentación técnica emitida por el Instituto Colombiano de Normas Técnica ICONTEC, adoptada por el Ministerio de Transporte e identificada con el número NTC5375, que tiene por objeto establecer los requisitos de revisión tecnicomecánica para los vehículos automotores en cuanto a: revisión exterior, carrocería y chasis (...) , especificando los componentes para cada uno de los aspectos sometidos a revisión, dentro de los cuales no se encuentra la inspección de los cilindros de gas natural comprimido. La Resolución 80582 de 1996, ordena la revisión específica de los cilindros de gas natural, que debe ser realizada por personal calificado del taller de conversión de gas natural para determinar signos especiales que puedan comprometer la seguridad del cilindro. Por lo anterior, las dos revisiones no son equiparables, la revisión tecnicomecánica está parametrizada para todos los vehículos, mientras que la revisión especial para los cilindros que funcionan con gas natural es especializada y no está contenida en los formatos y procedimientos con los que se efectúa la primera.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 71691 del 29 de septiembre de 2008

“Con lo anterior queremos significar que si el propietario de un vehículo de servicio público o particular no efectúa la revisión técnico-mecánica y de gases dentro del plazo establecido en la norma, la autoridad de tránsito no podrá imponer la multa sino está respaldada la infracción en una orden de comparendo, haber agotado el debido proceso y haber adoptado la decisión mediante acto administrativo. No se requiere presentar el certificado de la revisión ante los Organismos de Tránsito, toda vez que la ley 769, no lo exige”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-131 de 2004

“En el presente caso, el artículo 51 del Código Nacional de Tránsito Terrestre prevé una revisión anual técnico-mecánica para los vehículos de servicio público, servicio escolar y de turismo, en tanto que para los particulares, dicho examen se practicará cada (...), destinada a verificar, el adecuado estado de la carrocería, los niveles de emisión de gases, el buen funcionamiento del sistema mecánico, el adecuado funcionamiento del sistema eléctrico, la eficiencia del sistema de combustión interno, los elementos de seguridad, las llantas del vehículo, el funcionamiento de la puerta de emergencia y el buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público.

Considera la Corte, que el deber impuesto por el legislador de revisión técnico-mecánica bianual para los vehículos particulares no es una medida que lesione el principio de la buena fe por cuanto el legislador no partió de la mala fe de los propietarios o tenedores de los mencionados automotores, sino que ideó este mecanismo para ejercer un mejor control sobre el buen estado de funcionamiento de los vehículos que circulan por las vías y

carreteras del país, a fin de prever que su circulación se haga en condiciones tales que garanticen la seguridad de todos los ciudadanos, conductores, pasajeros y peatones, y de tal manera cumplir con el deber de protección del interés general implícito en la regulación del derecho a la libre circulación.

Esta medida además es razonable, en cuanto se apoya en la necesidad de disminuir los índices de accidentalidad, pues siendo la conducción de vehículos automotores una actividad de suyo peligrosa o riesgosa, que rompe el equilibrio que debe existir entre los asociados y que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión, ha sido tomada por el legislador en cumplimiento del deber constitucional que corresponde al Estado de proteger a todos los ciudadanos en su vida y bienes.

La medida además es proporcional si se tienen en cuenta los bienes jurídicos que están en juego, orientada al mejoramiento de las condiciones de seguridad en las vías públicas, exigiendo el cumplimiento de un elemental deber en cabeza de los propietarios o tenedores de vehículos automotores.”

(...)

“En suma, el principio de la confianza legítima es un corolario de aquel de la buena fe y consiste en que el Estado no puede súbitamente alterar unas reglas de juego que regulaban sus relaciones con los particulares, sin que se les otorgue a estos últimos un período de transición para que ajusten su comportamiento a una nueva situación jurídica. No se trata, por tanto, de lesionar o vulnerar derechos adquiridos, sino tan sólo de amparar unas expectativas válidas que los particulares se habían hecho con base en acciones u omisiones estatales prolongadas en el tiempo, bien que se trate de comportamientos activos o pasivos de la administración pública, regulaciones legales o interpretaciones de las normas jurídicas. De igual manera, como cualquier otro principio, la confianza legítima debe ser ponderada, en el caso concreto, con los otros, en especial, con la salvaguarda del interés general y el principio democrático.

En el caso concreto, sin embargo, no se cumplen con los presupuestos anteriormente señalados para gozar de la protección del principio de la confianza legítima.

En efecto, ni siquiera se está en presencia de una mera expectativa que merezca ser protegida y garantizada por el ordenamiento jurídico. Sin duda, en un Estado Social de Derecho los ciudadanos no pueden esperar que las autoridades públicas, incumpliendo con sus deberes constitucionales de protección, les esté vedado en el futuro restablecer un trámite administrativo cuya finalidad es mejorar las condiciones de seguridad vial del país, y de esta forma, amparar los derechos a la vida e integridad personal de los conductores, pasajeros y peatones.

Aunado a lo anterior, no se puede considerar que el legislador defraudó la confianza de los ciudadanos por cuanto razones de interés general motivaron la decisión de restablecer un procedimiento esencial para constatar las condiciones en las que se realiza una actividad peligrosa en el país.

De igual manera, la prevalencia que en el presente asunto ofrecen los principios de interés general, una de cuyas manifestaciones es la seguridad vial, y el democrático sobre la

buena fe, conducen a que no sea viable plantear una violación al principio de la confianza legítima.”

Artículo 52. Primera Revisión de los Vehículos Automotores. Modificado Ley 1383 de 2010 Artículo 12. Modificado Decreto-Ley 019 de 2012 Artículo 202. Los vehículos nuevos de servicio particular diferentes de motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a partir del sexto (6º) año contado a partir de la fecha de su matrícula. Los vehículos nuevos de servicio público, así como motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes al cumplir dos (2) años contados a partir de su fecha de matrícula.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-321 de 2009

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2009 decidió declarar infundada la objeción presidencial presentada contra (...) inciso 1 del artículo 13 del proyecto de ley núm. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado, “Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y se dictan otras disposiciones”, y en consecuencia, se declara EXEQUIBLE.”

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-745 de 2012

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-745 de 2012 decidió declarar exequible el artículo 202 del Decreto Ley 019 de 2012 “Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública”, por los cargos examinados⁵⁰.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-745 de 2012

“El ordenamiento constitucional prevé variados tipos de descentralización de funciones y competencias, entre los que se cuenta la descentralización por colaboración, modalidad de ejercicio privado de funciones públicas, en la que particulares que cuentan con determinado expertise particular coadyuvan con el Estado en la realización de sus cometidos, tal como se expresa en la Ley Fundamental en su artículo 210 -parágrafo 2º-: “los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley”. En tal sentido, el artículo 44 de la Ley 1474 de 2011 -modificatorio del artículo 53 de la Ley 734 de 2002-, incluye en el ejercicio de función pública al particular que, por disposición legal, acto administrativo, convenio o contrato, realiza funciones administrativas o cumple actividades propias de los órganos del Estado. Lo anterior, no significa que las funciones administrativas que realizan los particulares dejen de ser tales o pasen necesariamente a girarse por el derecho privado.

Los Centros de Diagnóstico Automotor son definidos en el artículo 2º de la Ley 769 de 2002, como aquellos entes estatales o privados destinados al examen técnico mecánico de vehículos automotores y a la revisión del control ecológico conforme a las normas ambientales. El artículo 53 de la misma Ley, establece que la revisión técnico mecánica se

⁵⁰ Exceso en el ejercicio y otorgamiento de facultades extraordinarias del Presidente de la República, desconocimiento de las obligaciones del Estado de proteger la vida y la integridad de las personas, y de garantizar la calidad de los productos y servicios para preservar el medio ambiente, y violación del principio de buena fe.

realizará en centros “que posean las condiciones que determinen los reglamentos emitidos por el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en lo de sus competencias. El Ministerio de Transporte habilitará dichos centros, según la reglamentación que para tal efecto expida”. Así, los centros de diagnóstico, ya sean estatales o particulares, son habilitados y regulados por el Ministerio de Transporte. Según la misma disposición, los resultados de las revisiones deberán consignarse en un documento uniforme que establece el Ministerio y que podrá ser solicitado por la autoridad de tránsito, de modo que el conductor que no porte dicho documento, incurrirá en las sanciones correspondientes.

Es claro entonces que la revisión técnico mecánica, así sea prestada por particulares, está íntimamente asociada a una función administrativa propia del tipo de descentralización por colaboración, regulada por el Ministerio de Transporte, fundada en el interés público dirigido a la preservación del medio ambiente y la seguridad de los ciudadanos en las vías. Desde el punto de vista normativo, este tipo de procedimiento administrativo o delegación de operaciones realizadas por particulares, es susceptible de ser modificado por el Ejecutivo en el ejercicio de las facultades extraordinarias, cuya finalidad también se extiende a las actuaciones de los particulares que cumplan funciones administrativas o que lleven a cabo operaciones vinculadas con el control, prevención y sanción de actos de corrupción.

Finalmente, el nuevo Código de Procedimientos Administrativos y de lo Contencioso Administrativo, entiende por Autoridades, para los efectos de la Legislación “todos los organismos y entidades que conforman las ramas del poder público en sus distintos órdenes, sectores y niveles, a los órganos autónomos e independientes del Estado y a los particulares, cuando cumplan funciones administrativas. (subraya fuera del texto original)”

(...)

“En ese contexto, el Ejecutivo consideró que no eran necesario imponer a los automotores particulares nuevos, la primera revisión técnico mecánica a los dos años, sino en los seis años siguientes a su matrícula, teniendo en cuenta los altos estándares de calidad y la tecnología de los nuevos automotores, su bajo impacto ambiental, y las revisiones que los concesionarios ofrecen durante los primeros años, entre otros factores. Así, no refleja el artículo 202 del Decreto Ley 019 de 2012 una extralimitación en el ejercicio de las facultades conferidas por el Legislador ordinario al Ejecutivo. Ahora bien, la consideración de ser o no una reforma adecuada, tiene su escenario natural en el Congreso de la República, quien mantiene su competencia para modificar o derogar las disposiciones expedidas por el Presidente.

“Frente al argumento del demandante de que la revisión técnico mecánica no puede catalogarse como trámite o procedimiento, la Corte coincide con algunas de las intervenciones en el sentido de que se trata de una apreciación personal que no ha sido suficientemente sustentada. De acuerdo con el Diccionario de la Real Academia Española, trámite es “cada uno de los estados y diligencias que hay que recorrer en un negocio hasta su conclusión”. El proceso de revisión constituye un verdadero trámite o procedimiento en el sentido anteriormente enunciado, ya que supone superar una serie de pasos tales como que el conductor o dueño del vehículo acuda a los Centros de Diagnóstico, someta el automotor a una evaluación técnica según la regulación del Ministerio de Tránsito, que los resultados se consignen en el formato uniforme que dicha

entidad del Gobierno ha previsto para este fin, y que se entregue al ciudadano un certificado. Así, no es posible afirmar que la revisión técnico mecánica no sea un trámite o procedimiento y que al reformar algunos de sus requisitos, el Ejecutivo haya incurrido en una extralimitación en el ejercicio de sus facultades extraordinarias.

“Teniendo claro que la revisión técnico mecánica constituye un trámite o procedimiento y que el Ejecutivo estaba autorizado para definir cuáles trámites y procedimientos eran innecesarios, cabe agregar que, contrariamente a lo expuesto por el demandante, el Presidente de la República sí consideró dicha revisión como necesaria, ya que no la suprimió sino modificó el plazo para la primera revisión técnico-mecánica de los automotores particulares nuevos. En este sentido, también carece de fundamento el argumento del demandante que considera que no hubo modificación sino simple proyección de un término, ya que cambiar la primera revisión de dos a seis años, constituye una verdadera reforma de dicho trámite, legítima y autorizada por el Legislador ordinario.”

(...)

“En suma, la Corte concluye que la revisión técnico mecánica no es una licencia ambiental, y no se configura el supuesto del parágrafo 2º, del artículo 75 de la Ley 1474 de 2011 de acuerdo con el cual las facultades extraordinarias no podrán aplicarse a trámites de licencias ambientales.

(...)

“Aún si la Ley 769 de 2002 se considerara un Código, tampoco podría aceptarse que la disposición acusada modifica su estructura esencial. En el caso concreto, la finalidad del Código de Tránsito, es como se mencionó arriba, regular la circulación de quienes transiten las vías públicas o privadas, y el procedimiento de las autoridades de tránsito. En este sentido, la modificación incorporada por el artículo 202 del Decreto Ley 019 de 2012, se relaciona con una materia accesoria como lo es la revisión técnica mecánica, trámite que por lo demás no es eliminado y con relación al cual solo se ha introducido una modificación en el término de la primera revisión exclusivamente aplicable a los automotores nuevos particulares.(...)”

La regulación de esta materia no afecta entonces la estructura del Código de Tránsito porque es una reforma parcial, de un elemento que no es de la esencia de la Ley, y porque mediante la modificación del plazo en la primera revisión de los vehículos nuevos particulares, tampoco se está estableciendo una regulación sistemática e integral del asunto sometido a consideración.”

(...)

“Teniendo en cuenta que el artículo 202 del Decreto Ley 019 de 2012 regula -sin suprimir- el trámite de la revisión técnico mecánica, la Corte considera que la finalidad perseguida por la norma acusada y el plazo previsto para la primera revisión, también se encamina al logro de valores constitucionales superiores, como la preservación del medio ambiente y la seguridad pública -integridad y la vida de los ciudadanos- en las vías de tránsito automotor. Se trata igualmente de una medida idónea y concordante con la finalidad enunciada, ya que la revisión técnico mecánica y de emisión de gases contaminantes

comprende una serie de procedimientos de chequeo del automóvil que garantiza la seguridad y el buen funcionamiento del mismo.

Además, la constitucionalidad de la norma acusada no solo se sustenta en la proporcionalidad de la medida diseñada por el legislador en el marco de su libertad de configuración. La ampliación en el plazo de la primera revisión de los vehículos particulares nuevos, no supone de ninguna manera que el Estado renuncie a su deber de control y vigilancia respecto de la calidad de los bienes ofrecidos a la comunidad, dada la razonabilidad de una regla práctica que fije un término mayor durante los primeros años de utilización de un vehículo destinado al uso particular.

Es importante destacar, que la revisión técnico mecánica es solo una de las medidas existentes orientadas a garantizar la calidad de los automotores de uso particular. En efecto hay otras disposiciones que obligan al conductor a mantener en perfectas condiciones mecánicas su vehículo. El artículo 28 de la Ley 769 de 2002 prescribe que un vehículo podrá transitar en el territorio nacional si se garantiza como mínimo “el perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisión de gases que establezcan las autoridades ambientales”. Asimismo, el artículo 50 de la misma Ley señala que los propietarios de los vehículos que circulen por el territorio nacional, “tendrán la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad”. De lo anterior se desprende que la revisión técnico mecánica es solo una de las formas en las que se mantiene y garantiza la seguridad y el adecuado funcionamiento del vehículo. Además de las revisiones que ordena la ley, los concesionarios suelen ofrecer garantías y revisiones periódicas que complementan las primeras. Cabe señalar también que los automóviles nuevos cuentan actualmente con tecnologías avanzadas que garantizan menores niveles de contaminación y altos estándares de seguridad por lo cual la frecuencia de las revisiones a las que deben someterse, no es equiparable a la de los vehículos de modelos más viejos.

Finalmente, las autoridades no han perdido competencia para controlar las condiciones técnico mecánicas de los vehículos nuevos o usados, en virtud de la norma acusada. Los artículos 122 y 131 de la Ley 769 de 2002 disponen sanciones y las multas para los propietarios de los vehículos que infrinjan las normas establecidas en esta materia. En otras palabras, el que el vehículo tenga menos de seis años y todavía no cuente con la revisión técnico mecánica, no supone que la autoridad de tránsito no pueda establecer las sanciones del caso de no encontrarse en óptimas condiciones.”

(...)

“No se ha demostrado tampoco en la demanda una vocación o expectativa de permanencia del plazo anteriormente contemplado para la primera revisión técnico mecánica de los automotores particulares nuevos, ya que esta medida ha sido objeto de múltiples modificaciones a lo largo de los últimos años por parte del legislador. Si bien el artículo 202 del Decreto 019 de 2012 amplía el plazo para la primera revisión técnico mecánica de los vehículos automotores, no suprime la disposición, ni reforma la regulación de la revisión con respecto a los vehículos particulares usados ni los de servicio público. Por lo tanto, la modificación descrita no justifica adoptar medidas transitorias para aminorar el impacto de la norma entre los empresarios de los Centros de

Diagnóstico. Así, bajo ningún concepto puede el legislador ordinario o extraordinario ver limitada su competencia en este caso, atendiendo al principio de buena fe de los dueños de los Centros de Diagnóstico; tampoco puede pretenderse que la facultad legislativa se petrifique frente a intereses particulares”

Parágrafo. Los vehículos automotores de placas extranjeras que ingresen temporalmente y hasta por tres (3) meses al país, no requerirán la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-502 de 2012

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-502 de 2012 decidió declarar exequible, por el cargo analizado⁵¹, el parágrafo del artículo 52 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 12 de la Ley 1383 de 2010, a su vez subrogado por el artículo 202 del Decreto Ley 19 de 2012.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-502 de 2012

“...se produjo una subrogación, entendida como el acto de sustituir una norma por otra. Es decir que no se trató propiamente de una derogación simple, como quiera que antes que abolir o anular una disposición del sistema normativo establecido, lo que hizo el artículo 202 del Decreto Ley 19 de 2012 fue poner un texto normativo en lugar de otro.

Ahora bien, como resultado de la subrogación, las normas jurídicas preexistentes y afectadas con la medida pueden en parte ser derogadas, modificadas y en parte sustituidas por otras nuevas. Pero también la subrogación puede incluir la reproducción de apartes normativos provenientes del texto legal que se subroga. Este último fenómeno se observa en relación con el artículo 202 del Decreto Ley 19 de 2012, cuando por una parte modificó la regla general establecida con relación a los vehículos de placa colombiana con respecto a la primera revisión técnico-mecánica y de emisión de gases y, por otra, mantuvo incólume la excepción contenida en el parágrafo único del artículo 12 de la Ley 1383 de 2010, respecto de los vehículos de placa extranjera en su tránsito temporal en el territorio nacional y hasta por tres meses.

(...)

“En relación con el asunto que ocupa la atención de la Sala, es claro que el artículo 12 de la Ley 1383 de 2010 perdió vigencia jurídica por cuanto fue subrogado por el artículo 202 del Decreto Ley 19 de 2012. Aun así, su contenido normativo demandado continúa produciendo efectos y, deriva su validez del nuevo decreto ley al ser reproducida como excepción a la regla dispuesta en los incisos principales de regulación de la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.”

(...)

“La regla que señala el artículo y que como se ha visto no hace parte del objeto de demanda, establece que la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones

⁵¹ El actor estima que el parágrafo único del artículo 12 de la Ley 1383 de 2010, modificadorio del artículo 52 de la Ley 769 de 2002, viola los artículos 4º, 13, 79 y 80 de la Constitución Política.

contaminantes, de los vehículos automotores nuevos de servicio particular diferentes de motocicletas y similares, se efectuará a partir del sexto (6º) año contado desde la fecha de su matrícula. Los vehículos nuevos de servicio público, así como motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes al cumplir dos (2) años contados a partir de su fecha de matrícula.

En este precepto, se incluye por último el párrafo que es el objeto de estudio del juez constitucional, y que señala: "Párrafo. Los vehículos automotores de placas extranjeras que ingresen temporalmente y hasta por tres (3) meses al país, no requerirán la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes".

Se trata de una norma que, con un lejano y discreto antecedente en la legislación anterior a la Constitución de 199, posee la misma construcción establecida desde el párrafo del artículo 52 original de la Ley 769 de 2002, que se reprodujo en el párrafo del artículo 12 de la Ley 1383 de 2010 y ahora en el párrafo del artículo 202 del Decreto-Ley 19 de 2012. Esta ordenación prevé una excepción a la regla jurídica que impone la obligación de someter los automotores a la revisión mencionada. Ello para los vehículos automotores de placas extranjeras, siempre y cuando su ingreso al territorio nacional sea temporal y hasta por tres meses.

(..)

En la redacción del párrafo del artículo 52 del C.N.T.T., empero, se establece una excepción que se conforma de los siguientes elementos (i) para vehículos con placas extranjeras; (ii) ingreso temporal en el territorio nacional y (iii) por un tope en el tiempo de hasta tres meses.

Siendo como es, un párrafo del artículo 52, se podría entender como una medida legislativa que exceptúa a los vehículos de transporte público y privado de someterse a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes en los términos señalados en esa norma. Mas ésta, que sería la interpretación propia de las excepciones en el Derecho y de la función de un párrafo de un artículo en la técnica legislativa, estima la Corte que en sus efectos normativos como excepción, nutre de contenido no sólo el caso de la primera revisión, sino la figura en general que aparece en el capítulo VIII del Título II del Código y en particular lo dispuesto en los artículos 51 y 52 del C.N.T.T., actualmente modificados por los artículos 201 y 202 del Decreto-Ley 19 de 2012.

Es decir, que como una excepción a la regla de la primera revisión técnico-mecánica y de gases contaminantes, tiene la capacidad de extenderse para todo tiempo, pues el vehículo de placas extranjeras que circule en el territorio nacional, no estando obligado a una revisión inicial, tampoco lo estará de allí en adelante, siempre y cuando tenga la matrícula de otro país y no circule sino de manera transitoria y hasta por cierto tiempo.

No sólo el sentido común permite llegar a esta conclusión, sino que también lo hace la literalidad del párrafo, que no distingue a qué revisión técnico mecánica se refiere, si a la primera o a las subsiguientes y que sólo describe con precisión los objetos de su mandato, no desde el tipo o la destinación –como se hace en el artículo 52-, sino desde la nacionalidad extranjera de la matrícula del vehículo automotor y el tiempo breve y transitorio de recorrido por el territorio nacional.

A este último respecto conviene ahondar. Así se tiene que:

La concesión en favor de los vehículos de placas extranjeras no repara ni en la destinación, ni en la novedad o vetustez del automotor, elementos frente a los cuales no delimita ni diferencia. Lo que sí hace el precepto es introducir unos ingredientes normativos que, en suma, imprimen la factura específica de la excepción legal acusada: Dejan ver que es sólo la temporalidad y el término máximo de su tránsito terrestre por territorio colombiano, los elementos que habilitan que se aplique la excepción.

Que ingresan al territorio del Estado, esto es, que estaban fuera y entran en él; temporalmente, es decir, por algún tiempo. Y, como refuerzo final a esta nítida intención de limitar en el tiempo el alcance dispositivo de la excepción diseñada en el párrafo, se concluye precisando que dicho lapso de excepción va “hasta por tres meses”: término cuantitativo antepuesto de esas dos preposiciones “hasta” y “por”, que concreta un tope límite de esa temporalidad

Hasta por tres meses que se entienden continuos o discontinuos, dentro de un mismo año, el término mínimo de control previsto para los vehículos nacionales, el que opera después de la primera revisión. Una vez transcurrido ese lapso, es decir, una vez se suman más de los tres meses señalados en el mismo año, se aplicarán las reglas existentes para los vehículos nacionales, según lo que se establece en los artículos 52 y 51 del Código, por matrícula, tipo y destinación del mismo, o lo que es igual, las reglas para los vehículos automotores particulares y de servicio público nacionales, sometidos según su matrícula, a la normativa de la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes o a la de las revisiones que le siguen. Y en esa medida estarán sujetas a los términos temporales que se aplican en cada caso.

Con base en lo anterior, entiende la Corte que el párrafo acusado reconoce como prerrogativa de los vehículos con placas extranjeras, el no estar obligados en general a someterse a la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, siempre y cuando su ingreso al territorio nacional sea temporal y por un tiempo máximo de tres meses dentro del mismo año y de ahí en adelante, según las normas que rigen para los vehículos nacionales.”

(...)

“En aplicación de los criterios y consideraciones que preceden, estima la Corte que el párrafo acusado es constitucional respecto del cargo propuesto.

Primero, porque desde el punto de vista de los fines perseguidos, aunque en los antecedentes legislativos de la norma no se encuentra realmente ninguna referencia a este párrafo, se puede advertir como lo hicieron los intervinientes oficiales, que los bienes jurídicos que se protegen a través de la medida, están relacionados con mejorar y facilitar la circulación de personas y mercancías provenientes de otras naciones, en particular, entiende la Corte, de los países vecinos que cuentan con carreteras con importantes flujos de circulación que se conectan con nuestros pasos de frontera, a saber Ecuador y Venezuela.

De tal suerte, antes que constituir derechos subjetivos en cabeza de alguien, como quiera que la excepción se crea sobre vehículos de placas extranjeras, con independencia de

quienes sean sus propietarios, poseedores u ocupantes, la finalidad perseguida es de carácter objetivo y real, orientada a facilitar las relaciones comerciales, además del tránsito de personas. Unas finalidades que, no cabe duda, pueden ser consideradas como compatibles con la Constitución, de conformidad con lo previsto en los artículos 334 C.P, en el cual se determina como objeto de la intervención del Estado la racionalización de la economía, para los diferentes efectos allí previstos.

Pero también encuentra la Corte que en ella se producen implícitamente y desde la ordenación del tránsito terrestre, medidas que también sirven a los propósitos constitucionales consagrados en los artículos 337 y 226-227 de la Constitución. Esto es, como normas especiales en materias económicas y sociales tendientes a promover el desarrollo de las zonas de frontera en este caso terrestre, que en adición sirven para favorecer la internacionalización de las relaciones económicas y sociales del Estado, al igual que la promoción de la integración con los países de América Latina.

(...)

Con referencia a la idoneidad de la medida, también resulta claro para la Corte que la decisión de permitir el tránsito temporal y hasta por tres meses dentro del mismo año de los vehículos de placas extranjeras sin contar con la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, permite ciertamente alcanzar las finalidades señaladas. Ello en cuanto que al no ser sujeto a dicha revisión, efectuada por los centros habilitados para el efecto y por los tiempos y condiciones establecidos en la ley, tal cosa supone para el vehículo de placa extranjera, no estar sometido a dicho trámite, lo que en consecuencia facilita el tráfico del automotor portador tanto de mercancías, como de personas. De esta suerte, puede ser tenida como incentivo enteramente apto para el incremento de los intercambios que acompañen en el proceso de la internacionalización de las relaciones económicas y sociales, al igual que para el crecimiento de la demanda de productos y servicios y la satisfacción de las necesidades materiales y humanas en general.

Por último, y como quiera que se trata de una previsión propia de la regulación del tránsito terrestre, frente a la cual la Corte Constitucional ha señalado existe en general un amplio poder de configuración legislativa, resta por verificar si la medida legislativa en cuestión, no afecta o incumple, de manera arbitraria y por tanto irrazonable, el derecho al ambiente sano y el deber de prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental.

A esta cuestión se responde negativamente, conforme las siguientes consideraciones:

Como lo afirman algunos intervinientes, la responsabilidad que en términos ambientales tienen los propietarios o poseedores de los vehículos que circulan por el territorio nacional, cualquiera sea el origen de su placa, no se reduce a las reglas de la revisión técnico mecánica y a su exigibilidad después de cierto tiempo.

Porque como deber general, se encuentra definida con claridad en el citado artículo 50 del C.N.T.T. que establece que: "Por razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o extranjeras, que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad".

Así mismo, este deber general se decanta en el artículo 122 del Código, modificado por el artículo 20 de la Ley 1383 de 2010 y relativo al tipo de sanciones por incumplimiento de la normatividad dispuesta en él, cuando en particular, en su párrafo 1º, se precisa que las infracciones de carácter ambiental, en particular las relacionadas con las “prohibiciones, restricciones o regulaciones sobre emisiones contaminantes por vehículos automotores”, podrán ser impuestas en los términos y con el procedimiento allí previstos y “sin perjuicio de la vigencia del certificado de la obligatoria revisión técnico-mecánica y de gases”. De lo que se trata es entonces, como es propio de la naturaleza jurídica de las normas de Derecho ambiental, de asegurar que la circulación de los automotores se produzca de manera efectiva, en cumplimiento de las exigencias legales ambientales, destinadas a reducir el impacto que sobre el ambiente produce su funcionamiento y tránsito por las vías.

Es decir que la excepción temporal que se crea para los vehículos de placas extranjeras en el párrafo del artículo 52 del C.N.T.T., no representa una desprotección radical de los bienes ambientales previstos en la Constitución, ya que desde otras disposiciones se determina la exigencia de que el automotor se encuentre y circule en las mejores condiciones posibles, en términos de seguridad y de funcionamiento mecánico, pero también frente al ambiente. Y en caso de que no sea así, las autoridades de tránsito puedan disponer la aplicación de las medidas que resulten pertinentes.

Lo anterior en concordancia con el principio de precaución, que como se ha enunciado en las consideraciones generales, al representar una garantía estructural del sistema de protección ambiental, es capaz de anteponerse a la existencia de posiciones jurídicas aparentemente definitivas, en aras de evitar riesgos ambientales irreparables. De allí que en la función asignada al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en relación con las emisiones contaminantes, se haya construido acotada en todo, por las exigencias que imponga la aplicación de tal principio.

No cabe duda que la puesta en funcionamiento y circulación de los vehículos automotores en general, supone emisión de gases que, con independencia del tiempo de su matrícula, causan una afectación negativa de menor a mayor sobre la atmósfera. En ese sentido, no se puede afirmar que la circulación temporal y hasta por tres meses de un vehículo automotor de placas extranjeras, no causa afectación ambiental

Con todo, aplicando un criterio eminentemente proporcional cuantitativo, se podría decir que no resulta irrazonable el término máximo de circulación señalado, con que se favorece a los vehículos con placas extranjeras que ingresan y circulan por el territorio nacional. Ello en cuanto que la excepción temporal de la obligación, opera por un lapso total que representa o una cuarta parte del tiempo en que le es exigible a los vehículos automotores de placas nacionales a partir de su segunda revisión, o una octava o una veinticuatroava parte del tiempo en que lo es para la primera revisión.

En ese sentido, y sin con ello juzgar la constitucionalidad de los preceptos que determinan tales términos aplicables para automotores de placa colombiana, la norma en favor de los vehículos con matrículas de otros países que ingresen en el territorio patrio no parece contraria a la razón y caprichosa en tanto excesiva como concesión. Dicho de otro modo, no sobrepasa los límites de razonabilidad que reclama la regulación del tránsito terrestre en asocio con los bienes jurídicos señalados para los que sirve el párrafo analizado, donde el legislador cuenta con un amplio poder de configuración normativa.

(...)

En conclusión, la norma jurídica analizada es constitucional porque así lo determinan sus finalidades coherentes con la Constitución, su idoneidad y la razonabilidad de la medida de excepción que establece. Pero también es exequible porque no representa una desprotección del ambiente sano ni la negación de los deberes de control del deterioro ambiental, en tanto los vehículos de placas extranjeras que ingresen al territorio colombiano y tan sólo transiten el término máximo autorizado, esto es, no más de tres meses continuos o discontinuos dentro del mismo año, habrán de hallarse en óptimas condiciones durante dicha circulación y estancia en territorio nacional y, en todo caso, soportarán todas las obligaciones derivadas de tal deber general, así como las responsabilidades y sanciones sobre el vehículo o sobre las personas que desde la legislación se puedan derivar de su incumplimiento.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-502 de 2012. La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes y la protección del ambiente sano.

“La revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes representa una de las medidas con que el legislador asegura las condiciones del vehículo automotor que circula por las vías, tanto en cuanto a la salud y seguridad de su conductor, tripulantes, pasajeros, como a la seguridad de quienes en vehículos o como peatones transitan próximos a aquél. Pero también es una figura de control a la circulación de los vehículos, prevista para disminuir el impacto que en el ambiente poseen las emisiones de gases que los automotores producen.

Así se evidencia en el artículo 50 del Código, al disponer la obligación general reseñada, de mantener “en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad”, por razones “de seguridad vial y de protección al ambiente”. Precepto que, por cierto, se introdujo por la Ley 1383 de 2010 respecto de la legislación original de la Ley 769 de 2002, al incluir dentro de los bienes jurídicos por proteger con el carácter óptimo exigido a los vehículos de placa nacional o extranjera, las condiciones ambientales.

Es por ello que aparece también dentro de los elementos por verificar en la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, el estudio de los “g.[sic] Niveles de emisión de gases y elementos contaminantes acordes con la legislación vigente sobre la materia”.

Aspecto que han de verificar los centros de diagnóstico automotor autorizados, quienes deben sujetarse a las condiciones mínimas que determinen los reglamentos emitidos no sólo por el Ministerio de Transporte, sino también por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (artículo 53 del C.N.T.T., modificado por el artículo 203 del Decreto Ley 19 de 2012).

Por último, así se consigna cuando se establece que se deben remitir los resultados que sean determinados por el Ministerio luego de concluir las revisiones técnico-mecánicas y de emisiones contaminantes (idem).

Y con base en los resultados obtenidos en la revisión, entiende la Corte, se consignan los deberes específicos de reparación, revisión y mantenimiento que el vehículo exija para

asegurar su correcto funcionamiento, estabilidad, el cumplimiento de las medidas de prevención mínimas, así como la provisión y montaje de los repuestos y reparaciones necesarias que exija el equipo automotor para disminuir el impacto negativo de sus emisiones de gases y restituirlo a los niveles máximos de emisión tolerados (artículo 103 del Código, en el que se asigna en cabeza del Gobierno Nacional, la reglamentación correspondiente).

De este modo y sin juzgar la constitucionalidad de los anteriores preceptos, puede la Corte concluir que la exigencia regulada en el capítulo VIII del Título II del C.N.T.T. denominada “revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes”, es un mecanismo integrado por un conjunto de ingredientes de valoración cuantitativa y cualitativa, cuya finalidad en el ordenamiento se dirige, entre otras, a proteger el ambiente sano y a reducir los factores de deterioro ambiental.

En ese sentido y en cuanto a las exigencias ambientales, ha de responder a los principios y presupuestos constitucionales que tratan el ambiente y los recursos naturales en la Constitución y en los tratados y demás normas del Derecho internacional que Colombia ha suscrito para protegerlo, dentro de los cuales se destacan, de manera notable, el del desarrollo sostenible y el principio de precaución. Lo anterior en razón al valor que posee para la sociedad y la preservación de sus condiciones de vida, por representar el ambiente sano un principio, un derecho fundamental en cuanto tal y base de la realización de otros derecho, por determinar una de las obligaciones principales del Estado social de derecho, destinadas a la protección, la preservación, la restauración de las condiciones ambientales.

En consecuencia, la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, en lo que hace a sus finalidades ecológicas, debe servir para tales propósitos constitucionales. En ese sentido, concebirse, aplicarse y analizarse en sus elementos constitutivos, reglas y excepciones propias a su configuración legal y reglamentaria, teniendo en cuenta una determinada idea de progreso y crecimiento, sin desconocer las alteraciones sobrevinientes de los hechos que den lugar a la disposición de medidas preventivas o en todo caso eficaces que, si bien pueden afectar la seguridad y certeza jurídicas, se justifiquen en razón de la inminencia de los riesgos, la claridad de la afectación y la necesidad de actuar prontamente para reducir o eliminar los daños ambientales.”

Artículo 53. Centros de Diagnóstico Automotor. Modificado Ley 1383 de 2010 Artículo 13. Modificado Decreto-Ley 019 de 2012 Artículo 203. La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes se realizará en centros de diagnóstico automotor, legalmente constituidos, que posean las condiciones que determinen los reglamentos emitidos por el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en lo de sus competencias. El Ministerio de Transporte habilitará dichos centros, según la reglamentación que para tal efecto expida.

Los resultados de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, serán consignados en un documento uniforme cuyas características determinará el Ministerio de Transporte. Para la revisión del vehículo automotor, se requerirá únicamente la presentación de la licencia de tránsito y el correspondiente seguro obligatorio.

Parágrafo. Quien no porte dicho documento incurrirá en las sanciones previstas en la ley. Para todos los efectos legales éste será considerado como documento público.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-321 de 2009

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2009 decidió declarar infundada la objeción presidencial presentada contra (...) inciso 1 del artículo 13 del proyecto de ley núm. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado, "Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y se dictan otras disposiciones", y en consecuencia, se declara exequible.

Reglamentación: Resolución 5111 del 28 de Noviembre de 2011

Artículo 1. Objeto y Ámbito de Aplicación. La presente resolución tiene por objeto establecer las características del Formato Uniforme de Resultados y del Certificado de Revisión Técnico mecánica y de Emisiones Contaminantes, que serán utilizados por los Centros de Diagnóstico Automotor para la revisión tecnicomecánica de los vehículos automotores en todo el territorio nacional.

Artículo 2. Definiciones. Para efectos de la presente resolución se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Formato Uniforme de Resultados de la Revisión Tecnicomecánica y de Emisiones Contaminantes. Es el documento en el cual se registra la información del vehículo, tenedor, propietario o poseedor y los resultados de la Revisión Tecnicomecánica y de Emisiones Contaminantes realizadas a un vehículo automotor por el Centro de Diagnóstico Automotor, de conformidad con lo establecido en las Normas Técnicas y Regulatorias vigentes o las que las actualicen, modifiquen o sustituyan.

Certificado de la Revisión Tecnicomecánica y de Emisiones Contaminantes. Es el documento que acredita ante las autoridades de tránsito y Ambientales que el vehículo automotor cumple con los parámetros establecidos en las Normas Técnicas y Regulatorias vigentes o las que las actualicen, modifiquen o sustituyan.

Artículo 3. Adoptar y aplicar el nuevo Formato Uniforme de Resultados de la Revisión Tecnicomecánica y de Emisiones Contaminantes que realizarán los Centros de Diagnóstico Automotor legalmente constituidos, de conformidad con lo establecido en la Norma Técnica Colombiana para vehículos automotores NTC 5375 o las que las actualicen, modifiquen o sustituyan, el cual forma parte integral de la presente resolución, anexo 1.

Artículo 4. Adoptar y aplicar el nuevo Certificado Formato Uniforme de Resultados de la Revisión Tecnicomecánica y de Emisiones Contaminantes, documento en el cual de manera sistematizada el Centro de Diagnóstico Automotor procederá a registrar la información en el Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT–, para que este a su vez genere el número de registro del Resultado de la Revisión Tecnicomecánica y de Emisiones Contaminantes, si estos resultan aprobatorios, conforme a las normas vigentes, el cual forma parte integral de la presente resolución, anexo 2.

Artículo 5. Realizada la Revisión Tecnicomecánica y de Emisiones Contaminantes por el Centro de Diagnóstico Automotor, este expedirá copia del Formato Uniforme de

Resultados al propietario, poseedor o tenedor del vehículo automotor. Así como el Certificado Formato Uniforme de Resultados de la Revisión Tecnicomecánica y de Emisiones Contaminantes, en el evento en que la misma haya sido aprobada conforme lo establecen las Normas Técnicas Colombianas vigentes, o las que las actualicen, modifiquen o sustituyan.

Artículo 6. El propietario, poseedor o tenedor del vehículo automotor que habiendo sido sometido a la Revisión Tecnicomecánica y de Emisiones Contaminantes no lo haya aprobado, contará por una sola vez con un término de quince (15) días calendario, contados a partir de la fecha de su reprobación, para efectuar las reparaciones pertinentes y presentarlo al mismo Centro de Diagnóstico Automotor para su revisión son costo alguno. Vencido este plazo o no habiendo aprobado esta última revisión, deberá someterse nuevamente al proceso de Revisión Tecnicomecánica y de Emisiones Contaminantes asumiendo su costo.

Parágrafo 1. Los Centros de Diagnóstico Automotor deben registrar la información del Formato Uniforme de Resultados de la Revisión Tecnicomecánica y de Emisiones Contaminantes en el sistema RUNT tanto de los vehículos aprobados como de los rechazados.

Parágrafo 2. Los Centros De Diagnóstico Automotor Deberán Remitir Para Los Fines Pertinentes, La Información Del Formato Uniforme de Resultados en lo relacionado con la parte ambiental a las autoridades competentes, dentro de los diez (10) primeros días hábiles de cada mes.

Parágrafo 3. Con el fin de verificar las condiciones de seguridad, el Certificado de Revisión Tecnicomecánica y de Emisiones Contaminantes no podrá ser laminado y/o plastificado.

Parágrafo 4. Bajo ninguna circunstancia el Formato Uniforme de Resultados de la Revisión Tecnicomecánica y de Emisiones Contaminantes, podrá ser diligenciado de manera manual.

Parágrafo 5. Los Centros de Diagnóstico Automotor debidamente habilitados por el Ministerio de Transporte, serán los responsables de la guardia y custodia de las copias de los Certificados de Revisión Tecnicomecánica y de Emisiones Contaminantes hasta por tres (3) años. Así mismo garantizarán que la información consignada en el Formato Uniforme de Resultados de la Revisión Tecnicomecánica y de Emisiones Contaminantes, cumplan con lo establecido en las normas técnicas y Reglamentarias vigentes o aquellas que las actualicen, sustituyan o modifiquen.

Artículo 7. En caso de pérdida, hurto, destrucción o deterioro del Certificados de Revisión Tecnicomecánica y de Emisiones Contaminantes el propietario, tenedor o poseedor del vehículo, deberá solicitar a su costa y ante el mismo Centro de Diagnóstico Automotor que lo expidió, un nuevo certificado para lo cual aportará el certificado deteriorado o la denuncia por pérdida o hurto del mismo.. El Centro de Diagnóstico Automotor expedirá el nuevo certificado especificando el nuevo número de control asignado por el proveedor. Este nuevo certificado conservará la fecha de vencimiento y el número consecutivo RUNT del certificado inicial. Este cambio deberá registrarse en el RUNT, señalando los números de los certificados.

Artículo 8. Cuando se trate de pérdida, hurto o destrucción de los certificados en poder del Centro de Diagnóstico Automotor, el mismo deberá conservar el certificado deteriorado, anulado o perforado o la denuncia por pérdida o hurto. El Centro de Diagnóstico Automotor levantara un acta en la que especifique la razón de la anulación. Este hecho deberá registrarse en el sistema RUNT, relacionando los números de los certificados anulados, de acuerdo con la Resolución 4909 de 2009 o la norma que la modifique o la sustituya.

Artículo 9. Las características del Formato Uniforme de Resultado y el Certificado de Revisión Tecnicomecánica y de Emisiones Contaminantes serán las contempladas en los anexos 1 y 2 respectivamente, los cuales hacen parte integral de la presente resolución.

Artículo 10. A Partir Del 5 De Marzo De 2012 La Revisión Tecnicomecánica Y De Emisiones Contaminantes Solo Podrá realizarse utilizando el Formato Uniforme de Resultados y el Certificado de Revisión Tecnicomecánica y de Emisiones Contaminantes adoptados en la presente resolución, conforme a los lineamientos de la NTC 5375 (Segunda Actualización) o aquella que la actualice, modifique o sustituya.

Parágrafo. Los Centros de Diagnóstico Automotor que antes del 5 de marzo de 2012, tengan en su inventario Certificados de Revisión Tecnicomecánica y de Emisiones Contaminantes conforme a la Ficha Técnica anterior,, deberán entregar al proveedor en acta debidamente suscrita por su representante legal, la relación de los certificados y el físico de los mismos, los cuales serán destruidos por THOMAS GREG & SONS DE COLOMBIA S.A. quien reportará al sistema RUNT, los números de certificados que deben ser anulados del respectivo Centro de Diagnóstico Automotor.

Artículo 11. La Presente Resolución Rige A Partir De Su Publicación Y Deroga La Resolución 5600 De 2006 Y Demás normas que le sean contrarias.

Reglamentación: Resolución 5623 de 2006 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Determinar el siguiente procedimiento para la inscripción de proveedores del Certificado de revisión Tecnomecánica y de gases que expidan los Centros de Diagnóstico Automotor habilitados por el Ministerio de Transporte, con el objeto de garantizar la trazabilidad del proceso de los Certificados de revisión tecnomecánica y de gases.

- a. Solicitud de inscripción dirigida al Subdirector de Transito del Ministerio de Transporte suscrita por la persona natural o por el representante legal en el caso de ser esta persona jurídica, indicando en la misma: nombre o razón social, cedula o NIT, domicilio, dirección y correo electrónico.
- b. Certificado de existencia y representación legal vigente, en el caso de que el solicitante sea persona jurídica. En el evento que el solicitante sea una filial, subsidiaria o sucursal debidamente autorizada por la casa matriz para operar a nombre de ésta en territorio Colombiano, deberá acreditar que esta, tiene más de 4 años de existencia en el país y un capital social pagado de mínimo \$300.000.000. El certificado de existencia deberá renovarse anualmente.
- c. Certificado del Sistema de Gestión de Calidad de la planta donde se fabrica o se elabora los Certificados de las revisiones tecnomecánica y de gases, con la Norma ISO 9001.
- d. Documento descriptivo del proceso del certificado de revisión tecnomecánica y de gases que será suministrados a los Centros de Diagnóstico Automotor.

Presentación del ARTE del Certificado de la revisión tecnomecánica y de gases impreso y terminado, con datos variables ficticios e imágenes de seguridad genéricas aprobado por un Organismo de Certificación debidamente acreditado ante el Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología en la que se especifique el cumplimiento del contenido, las características físicas, materiales, colores, dimensiones y ensayos contenidos en el Anexo 2 de la Resolución 5600 de 2006

Artículo 54. Registro Computarizado. Modificado Ley 1383 de 2010 Artículo 13. Los Centros de diagnóstico automotor llevarán un registro computarizado de los resultados de las revisiones técnico-mecánicas y de emisiones contaminantes de cada vehículo, incluso de los que no la aprueben.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 1392 de 2009

"...un Centro de Diagnóstico no es un simple establecimiento dependiente o perteneciente a una persona jurídica o natural, sino toda una unidad y existiendo una norma especial (resolución 015 de 2.007) que se reitera, obliga a los centros de diagnóstico a dedicarse exclusivamente a las revisiones técnico mecánicas y de gases para esta oficina es en consecuencia imposible, que en las instalaciones del Centro de Diagnóstico, se preste cualquier otra clase de servicios y menos aún, que se tengan establecimientos de comercio de índole distinta, dependientes del Centro de Diagnóstico".

TÍTULO III

NORMAS DE COMPORTAMIENTO

CAPÍTULO I – 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.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-1040 de 2002

"El Código Nacional de Transporte Terrestre, sea el que tuvo vigencia hasta el pasado 6 de noviembre de 2002 y el que entró a regir, establecen como normas de tránsito, comportarse en forma que no incomode, perjudique o afecte a las demás personas, sea conductor o peatón, conocer y cumplir con las normas de tránsito que le sean aplicables, y obedecer igualmente las indicaciones que las Autoridades de Tránsito le dispensen (Artículos 109 del anterior Código Nacional de Tránsito Terrestre y 55 de la Ley 769 de 2002, por la cual se expidió el Nuevo Código de Tránsito). Es evidente que el respeto de estas pautas mínimas, trae como consecuencia un comportamiento ejemplar."

Artículo 56. Obligatoriedad de Enseñanza. Modificado Ley 1503 de 2011 Artículo 9°. Se establece como obligatoria, en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica

Secundaria, la enseñanza en educación vial de manera sistemática, de conformidad con los objetivos y propósitos señalados en la presente ley.

Parágrafo. Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, tendrán un plazo de doce (12) meses a partir de la fecha de sanción de la presente ley para expedir la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este artículo y para presentar las orientaciones y estrategias pedagógicas para la educación en seguridad vial en cada uno de los niveles de educación aquí descritos.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-104 de 2004 decidió Declarar EXEQUIBLES los artículos (...) y 56 de la Ley 769 de 2002 "por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", por el cargo analizado en esta providencia.⁵²

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004

"Más allá de los conocimientos y destrezas que deben adquirir en los centros de enseñanza automovilística quienes van a conducir un automotor, el nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre prevé la impartición obligatoria en educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media vocacional, de unos "cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional". A juicio de la Corte, se trata también en este caso de un tema que guarda una estrecha relación temática con el ejercicio de la libertad de circulación.

En efecto, la puesta en marcha de estos cursos elementales busca mejorar las condiciones en las cuales las personas ejercer su derecho a una movilidad libre y segura; conocer y acatar las normas del tránsito y respetar los derechos de los demás en los espacios públicos, mejorará sin duda las condiciones de seguridad vial en el país. Así pues no se trata, como lo sostiene el demandante, de un tema inconexo a aquel sobre el cual gravita todo el Código de Tránsito Terrestre."

Legislación Complementaria: Ley 1503 de 2011

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:

a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;

⁵² El ciudadano Isaza Santos demanda los artículos 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 24 y 56 de la Ley 769 de 2002, "Por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre", por considerar que, al regular aspectos relacionados con la educación en las vías públicas, los centros de enseñanza automovilística, su naturaleza, su constitución y funcionamiento, clasificación, la inspección y vigilancia de los centros de enseñanza, limitación a los certificados que expiden y programas de enseñanza obligatoria en todos los establecimientos educativos en los niveles preescolar, educación básica y media vocacional, vulneran los artículos 24, 67, 68, 41, 158 y 169 de la Constitución.

- b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial;
- c) Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible;
- d) Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas;
- e) Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía.

Artículo 3. Educación Vial. La educación vial consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados.

El fin último de la educación vial es el logro de una óptima seguridad vial.

Por ello, la educación vial debe:

1. Ser permanente, acompañando el desarrollo de la persona en todas sus etapas de crecimiento.
2. Ser integral, transmitiendo conocimientos, habilidades y comportamientos positivos.
3. Estar basada en valores fundamentales, como lo son la solidaridad, el respeto mutuo, la tolerancia, la justicia, etc.
4. Lograr la convivencia en paz entre todos los actores de la vía.

Artículo 4. Adiciónese un literal (i) al artículo 13 de la Ley 115 de 1994, que quedará así:

Artículo 13. Objetivos comunes de todos los niveles. Es objetivo primordial de todos y cada uno de los niveles educativos el desarrollo integral de los educandos mediante acciones estructuradas encaminadas a:

- a) Formar la personalidad y la capacidad de asumir con responsabilidad y autonomía sus derechos y deberes;
- b) Proporcionar una sólida formación ética y moral, y fomentar la práctica del respeto a los Derechos Humanos;

- c) Fomentar en la institución educativa, prácticas democráticas para el aprendizaje de los principios y valores de la participación y organización ciudadana y estimular la autonomía y la responsabilidad;
- d) Desarrollar una sana sexualidad que promueva el conocimiento de sí mismo y la autoestima, la construcción de la identidad sexual dentro del respeto por la equidad de los sexos, la afectividad, el respeto mutuo y prepararse para una vida familiar armónica y responsable;
- e) Crear y fomentar una conciencia de solidaridad internacional;
- f) Desarrollar acciones de orientación escolar, profesional y ocupacional;
- g) Formar una conciencia educativa para el esfuerzo y el trabajo, y
- h) Fomentar el interés y el respeto por la identidad cultural de los grupos étnicos;
- i) El Ministerio de Educación Nacional, mediante un trabajo coordinado con el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y Protección Social y con apoyo del Fondo de Prevención Vial, orientará y apoyará el desarrollo de los programas pedagógicos para la implementación de la enseñanza en educación vial en todos los niveles de la educación básica y media.

Artículo 5. Adiciónese un literal (f) al artículo 14 de la Ley 115 de 1994, que quedará así:

Artículo 14. Enseñanza obligatoria. En todos los establecimientos oficiales o privados que ofrezcan educación formal es obligatoria en los niveles de la educación preescolar, básica y media cumplir con:

- a) El estudio, la comprensión y la práctica de la Constitución y la instrucción cívica, de conformidad con el artículo 41 de la Constitución Política. Dentro de la capacitación a que se refiere este literal, deberán impartirse nociones básicas sobre jurisdicción de paz, mecanismos alternativos de solución de conflictos, derecho de familia, derecho laboral y contratos más usuales;
- b) El aprovechamiento del tiempo libre, el fomento de las diversas culturas, la práctica de la educación física, la recreación y el deporte formativo, para lo cual el Gobierno promoverá y estimulará su difusión o desarrollo;
- c) La enseñanza de la protección del ambiente, la ecología y la preservación de los recursos naturales, de conformidad con lo establecido en el artículo 67 de la Constitución Política;
- d) La educación para la justicia, la paz, la democracia, la solidaridad, la confraternidad, el cooperativismo y, en general, la formación de los valores humanos, y
- e) La educación sexual, impartida en cada caso de acuerdo con las necesidades psíquicas, físicas y afectivas de los educandos según su edad;

f) El desarrollo de conductas y hábitos seguros en materia de seguridad vial y la formación de criterios para evaluar las distintas consecuencias que para su seguridad integral tienen las situaciones riesgosas a las que se exponen como peatones, pasajeros y conductores.

Parágrafo 1. El estudio de estos temas y la formación en tales valores, salvo los literales a) y b), no exige asignatura específica. Esta información debe incorporarse al currículo y desarrollarse a través todo en plan de estudios.

Parágrafo 2. Los programas a que hace referencia el literal b) del presente artículo serán presentados por los establecimientos educativos a la Secretaría de Educación del respectivo municipio o ante el organismo que haga sus veces para su financiación con cargo a la participación de los ingresos corrientes de la Nación destinados por la ley para tales áreas de inversión social.

Artículo 6. Adiciónese un literal (k) al artículo 16 de la Ley 115 de 1994, que quedará así:

Artículo 16. Objetivos específicos de la educación preescolar. Son objetivos específicos del nivel preescolar:

a) El conocimiento del propio cuerpo y de sus posibilidades de acción, así como la adquisición de su identidad y autonomía;

b) El crecimiento armónico y equilibrado del niño, de tal manera que facilite la motricidad, el aprestamiento y la motivación para la lector-escritura y para las soluciones de problemas que impliquen relaciones y operaciones matemáticas;

c) El desarrollo de la creatividad, las habilidades y destrezas propias de la edad, como también de su capacidad de aprendizaje;

d) La ubicación espacio-temporal y el ejercicio de la memoria;

e) El desarrollo de la capacidad para adquirir formas de expresión, relación y comunicación y para establecer relaciones de reciprocidad y participación, de acuerdo con normas de respeto, solidaridad y convivencia;

f) La participación en actividades lúdicas con otros niños y adultos;

g) El estímulo a la curiosidad para observar y explorar el medio natural, familiar y social;

h) El reconocimiento de su dimensión espiritual para fundamentar criterios de comportamiento;

i) La vinculación de la familia y la comunidad al proceso educativo para mejorar la calidad de vida de los niños en su medio, y

j) La formación de hábitos de alimentación, higiene personal, aseo y orden que generen conciencia sobre el valor y la necesidad de la salud;

k) La adquisición de hábitos de observación visual, auditiva y psicomotriz para la creación de actitudes y comportamientos de prevención frente al tránsito, respeto a las normas y autoridades, y actitudes de conciencia ciudadana en materia de uso de la vía.

Artículo 7. Adiciónese un literal (i) al artículo 30 de la Ley 115 de 1994 y adiciónense dos literales, con los que el artículo 30 quedará así:

Artículo 30. Objetivos específicos de la educación media académica. Son objetivos específicos de la educación media académica:

a) La profundización en un campo del conocimiento o en una actividad específica de acuerdo con los intereses y capacidades del educando;

b) La profundización en conocimientos avanzados de las ciencias naturales;

c) La incorporación de la investigación al proceso cognoscitivo, tanto de laboratorio como de la realidad nacional, en sus aspectos natural, económico, político y social;

d) El desarrollo de la capacidad para profundizar en un campo del conocimiento, de acuerdo con las potencialidades e intereses;

e) La vinculación a programas de desarrollo y organización social y comunitaria, orientados a dar solución a los problemas sociales de su entorno;

f) El fomento de la conciencia y la participación responsable del educando en acciones cívicas y de servicio social;

g) La capacidad reflexiva y crítica sobre los múltiples aspectos de la realidad y la comprensión de los valores éticos, morales, religiosos y convivencia en sociedad;

h) El cumplimiento de los objetivos de la educación básica contenidos en los literales b) del artículo 20, c) del artículo 21 y c), e), h), i), k), ñ) del artículo 22 de la presente ley;

i) La formación en seguridad vial.

Artículo 8. Modifíquese el artículo 117 de la Ley 30 de 1992, el cual quedará así:

Artículo 117. Las Instituciones de Educación Superior deben adelantar programas de bienestar entendidos como el conjunto de actividades que se orientan al desarrollo físico, psicoafectivo, espiritual y social de los estudiantes, docentes y personal administrativo.

El Consejo Nacional de Educación Superior (CESU) determinará las políticas de bienestar universitario y de prevención vial. Igualmente, creará un fondo de bienestar universitario con recursos del Presupuesto Nacional y de los entes territoriales que puedan hacer aportes.

El fondo señalado anteriormente será administrado por el Ministerio de Educación Nacional o, por la entidad que el Ministerio delegue para estos efectos.

Artículo 10. Contenidos de los Programas de Educación Vial. El Gobierno Nacional, mediante un trabajo coordinado entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Educación y el Ministerio de Salud y Protección Social, con apoyo del Fondo de Prevención Vial o el organismo que haga sus veces, y otras entidades y organizaciones del sector educativo y civil especialistas en seguridad vial, desarrollarán los programas marco para la implementación de la enseñanza en educación vial de manera sistemática en todos los niveles de la educación formal.

En todo caso, los objetivos que orientarán el desarrollo de tales programas y, en consecuencia, la formación en educación vial de manera sistemática en los niveles de educación preescolar, básica primaria y básica secundaria son los siguientes:

1. Generar hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y la capacidad de analizar el riesgo posible con determinadas conductas y hábitos.
2. Fomentar sentimientos de sensibilidad social, de aprecio y valor por la vida, las personas, y la naturaleza que se proyecten más allá de la esfera individual.
3. Generar la toma de conciencia de cada individuo como agente de bienestar y seguridad y agente de riesgo en la vía.
4. Preparar al individuo para circular por la vía pública con reconocimiento pleno de los derechos y responsabilidades que le competen como ciudadano.
5. Fomentar actitudes de cooperación y solidaridad con los demás y de reconocimiento de que sus actos tienen consecuencias tanto en sí mismo como en los demás.
6. Fomentar las actitudes de tolerancia y respeto hacia los demás.
7. Desarrollar competencias que permitan evaluar con claridad los riesgos a los que está expuesto y responder con comportamientos más racionales en la vía.
8. Propiciar actitudes de precaución y prevención permanentes manteniendo una constante atención del entorno.
9. Generar en el individuo la capacidad de evaluar las propias capacidades y determinar qué puede y qué no puede hacer y el riesgo al que se expone frente a situaciones que exigen habilidades y capacidades personales con las que no cuenta.
10. Preparar al individuo para participar de los debates que se generen con ocasión de las medidas para la regulación de la circulación y el tránsito.
11. Fomentar en el individuo una actitud de participación crítica y creativa para resolver los conflictos característicos del espacio público.

Parágrafo 1. El Gobierno Nacional tendrá, a partir de entrada en vigencia de la presente ley, doce (12) meses para convocar a todos los actores indicados y cumplir con lo dispuesto en el presente artículo.

Parágrafo 2. Formación de Docentes. Los docentes son un factor clave del cambio en los hábitos, comportamientos y conductas de que trata la presente ley. En razón a ello, definidos los programas marco para la enseñanza de la seguridad vial, todas las Entidades Territoriales adelantarán el necesario proceso de capacitación para docentes con el objetivo de que puedan cumplir el propósito pedagógico señalado.

Parágrafo 3. Los programas marco para la enseñanza en educación vial serán implementados en todas las instituciones educativas públicas o privadas que ofrecen los niveles de educación preescolar, básica primaria y básica secundaria en el período lectivo inmediatamente siguiente a la expedición de los programas de enseñanza en educación vial por parte del Gobierno Nacional.

En materia de educación superior, el CESU, será el competente para determinar las políticas de bienestar universitario y de prevención vial.

Artículo 11. Servicio Social En Seguridad Vial. Los establecimientos educativos estatales y privados incorporarán la enseñanza de seguridad vial como una opción en el proyecto pedagógico que permite a los estudiantes que cursan los dos (2) años correspondientes a la educación media realizar el servicio social obligatorio.

Para tal efecto, impartirán la enseñanza de la educación vial en los términos, principios y objetivos definidos en la presente ley a los alumnos de grados inferiores, este programa podrá ser ejecutado por el establecimiento en forma conjunta con entidades gubernamentales y no gubernamentales especializadas en el tema.

Reglamentación: Decreto 2851 de 2013

Artículo 3. Acciones del Ministerio de Educación Nacional. Corresponde al Ministerio de Educación Nacional, como ente rector del sector educativo, las siguientes acciones en materia de educación vial:

- a) Elaborar y desarrollar las orientaciones y estrategias pedagógicas para la implementación de la educación vial en los niveles de la educación preescolar, básica y media.
- b) Incorporar en los programas que actualmente promueven el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas los componentes inherentes a la educación vial, señalados en el artículo 3 o de la Ley 1503 de 2011.
- c) Brindar asistencia técnica a las entidades territoriales certificadas en educación, a través de los programas señalados en el literal anterior, para que acompañen a sus instituciones educativas en el desarrollo del eje de educación vial.
- d) Establecer criterios de evaluación que midan el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas con relación a la educación vial.
- e) Actualizar herramientas pedagógicas en materia de Seguridad Vial.

Parágrafo. Para establecer los contenidos de los componentes inherentes a la educación vial que harán parte de los programas de que trata el literal b) del presente artículo, el

Ministerio de Educación Nacional contará con la asesoría y el apoyo del Ministerio de Transporte el Ministerio de Salud y Protección Social y la Corporación Fondo de Prevención Vial o el organismo que haga sus veces, sin perjuicio de la participación que puedan tener otras entidades y organizaciones del sector educativo y civil especialistas en Seguridad Vial.

Artículo 4. Responsabilidades de las Entidades Territoriales Certificadas en Educación. Las siguientes son las acciones de las entidades territoriales certificadas en educación:

- a) Coordinar con las autoridades municipales, distritales o departamentales correspondientes, acciones y estrategias que apoyen y fortalezcan la capacidad de los establecimientos educativos en educación vial, de conformidad con los programas que promueven el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas del Ministerio de Educación Nacional.
- b) Coordinar con las autoridades municipales, distritales, o departamentales correspondientes, procesos de actualización y de formación docente en Seguridad Vial.
- c) Acompañar y orientar a los establecimientos educativos en la incorporación del eje de educación vial en los proyectos pedagógicos que estas implementen.
- d) Evaluar los resultados y la eficacia de las acciones y estrategias implementadas en materia de educación vial.
- e) Realizar con otras autoridades distritales, municipales o departamentales responsables de la educación vial y con los miembros de la comunidad educativa, un proceso de lectura de contexto en el que identifiquen problemas, dilemas y retos pertinentes a su realidad, particularmente en lo referido al derecho a la movilidad libre y segura.
- f) Definir, a partir de los resultados de la lectura de contexto, planes anuales con actividades, acciones específicas, responsables, indicadores y cronogramas para lograr la incorporación de la educación vial en los Proyectos Pedagógicos de los establecimientos educativos y en los procesos de actualización de formación docente;
- g) Desarrollar en todos los establecimientos educativos las acciones definidas en planes anuales de trabajo;
- h) Convocar semestralmente a reuniones a sus equipos técnicos regionales intersectoriales, para definir el plan de acción y presentar resultados del mismo en materia de educación vial. Además de las reuniones semestrales, estos equipos podrán reunirse cuando lo consideren pertinente e integrarán sus acciones en el marco de los programas que promueven el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas;
- i) Promover la creación y uso de herramientas pedagógicas que incorporen nuevas tecnologías de la información;

Artículo 5. Acciones de las Entidades Territoriales con Respecto de los Establecimientos Educativos. Las entidades territoriales certificadas en educación garantizarán que en la incorporación de la educación vial los establecimientos educativos realicen las siguientes acciones:

- a) Conformar al inicio del año escolar, mesas de trabajo al interior de los establecimientos educativos en las que participen estudiantes, docentes, directivos, administrativos y padres de familia;
- b) Diseñar, implementar y ajustar periódicamente las propuestas curriculares que contribuyan al fomento de competencias básicas y ciudadanas y aporten a la educación vial en todas las áreas, asignaturas, proyectos, actividades en el tiempo libre, extracurriculares, el aula e instancias de participación;
- c) Establecer claramente en el PEI la promoción de las competencias básicas y ciudadanas para contribuir a la educación vial;
- d) Incorporar el eje de educación vial a sus proyectos pedagógicos de acuerdo con las orientaciones dadas por la entidad territorial certificada en educación, de conformidad con los lineamientos definidos por la Ley 1503 de 2011;
- e) Propender por el uso de material pedagógico (físico, audiovisual, tecnológico e interactivo), para el desarrollo de las acciones formativas en materia de educación vial en el marco de los proyectos pedagógicos que implementen;
- f) Evaluar y hacer seguimiento al desarrollo del eje de educación vial incorporado en los proyectos pedagógicos a partir de los referentes de calidad que estén vigentes. Para ello, los establecimientos educativos deben presentar informes de evaluación y seguimiento a la entidad territorial certificada en educación que servirán de insumo para que estas a su vez incorporen los resultados a su informe de evaluación;
- g) Presentar informes a las entidades territoriales certificadas en educación sobre la manera como incorporen el eje de educación vial en los proyectos pedagógicos.

Artículo 12. Convenios. Las entidades territoriales certificadas en educación, podrán celebrar convenios con los organismos de tránsito, con entidades nacionales o internacionales, Organizaciones No Gubernamentales o con entidades privadas, a fin de desarrollar acciones y estrategias que apoyen y fortalezcan la capacidad de los establecimientos educativos y del sector salud en la implementación de campañas de promoción y prevención en Seguridad Vial.

CAPITULO II.

Peatones

Artículo 57. Circulación Peatonal. El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.

Artículo 58. Prohibiciones a los Peatones. Los peatones no podrán:

- Invasión la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-449 de 2003

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-449 de 2003 decidió declarar exequible, por los cargos analizados⁵³, el primer inciso del Artículo 58 de la Ley 769 de 2002 "por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-449 de 2003:

"...no cabe considerar que la limitación del derecho de los niños a circular en patines, monopatines o similares por las vías destinadas al tráfico de vehículos pueda considerarse como una medida que desconozca el núcleo esencial de su derecho a la recreación, ni que éste último pueda hacerse primar sobre el derecho a la vida y a la integridad personal de los menores, pasando por alto la obligación de la familia, la sociedad y el Estado de proteger a los niños para garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de sus derechos..." . "Si bien no todos los peatones circulan en patines, monopatines o similares, es claro que al ser los peatones el grupo de víctimas de accidentes de tránsito con los mayores porcentajes según dichas estadísticas, la obligación para el Estado de adoptar medidas tendientes a protegerlos resulta evidente, máxime si se toman en cuenta las edades de las víctimas y la circunstancia de que son los menores precisamente quienes usualmente se desplazan en dichos elementos". "En este sentido la disposición acusada propende por el respeto del derecho de los niños a la recreación y a la práctica del deporte, pero en condiciones que garanticen su seguridad y sin que se ponga en riesgo su vida ni su integridad física..."

"...el objeto de dicha limitación tiene un fin constitucionalmente legítimo, a saber la protección de la seguridad de los peatones, sea que éstos transiten a pie o en patines monopatines o similares, así como también la de quienes transitan por dichas vías en los vehículos destinados a ellas."

"Téngase en cuenta que la invasión de la vía destinada al tráfico de vehículos en las circunstancias anotadas no solamente pone en peligro la vida del peatón, sino que ella puede llevar a que resulten lesionados otros peatones, o las personas que transitan en los vehículos, que ante dicha invasión pueden resultar heridas o muertas por causa de la colisión con otros vehículos o con elementos (postes-bolardos-muros) al intentar esquivar a quien así se introduce en la vía. Puede agregarse, en el mismo sentido, que la norma no sólo salvaguarda valores esenciales del ordenamiento, como la vida y la integridad personal, sino que también es razonable considerar que protege la propia autonomía, ya

⁵³ La accionante considera que el primer inciso del artículo 58 de la ley 769 de 2002 desconoce los artículos 2, 16 y 44 de la Constitución Política. Para el efecto señala que el precepto, al prohibir la circulación de los peatones en las vías dedicadas al tránsito vehicular en patines, monopatines, patinetas o similares, desconoce los derechos fundamentales de los niños a la recreación y al libre desarrollo de la personalidad. Considera específicamente que ante la carencia de la infraestructura necesaria para que dicha actividad pueda ser ejercida en espacios diferentes a las vías públicas en la gran mayoría de las poblaciones del país, la prohibición aludida lo que hace es impedir la práctica del deporte del patinaje por parte de los niños de dichas ciudades. Circunstancia que por lo demás limita las posibilidades de aquellos que pretendan convertirse en figuras de dicho deporte.

que una persona que resulta gravemente afectada por un accidente pierde muchas alternativas vitales, siendo razonable presumir que la persona no quería asumir tal riesgo⁵⁴”.

“En particular en el caso de los niños ha de considerarse además que la dificultad para la percepción del peligro y la “falta de competencia básica” o de “debilidad de voluntad” que se predica en circunstancias similares de los mayores⁵⁵ se acrecienta en su caso por lo que la obligación de protección que establece el Artículo 44 justifica aún más la necesidad de proteger su derecho a la vida y a la integridad personal con la prohibición que se acusa”. “...quien utiliza la vía destinada al tránsito de vehículos con el único fin de cruzarla, sea a pie o en patines, por las zonas demarcadas al efecto por las autoridades, no incurre en invasión de las mismas”.

- Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.
- Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavía del ferrocarril.
- Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.
- Remolcarse de vehículos en movimiento.
- Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
- Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.
- 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.
- Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
- Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

Parágrafo 1º. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, éstos 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.

Parágrafo 2º. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-449 de 2003

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-449 de 2003 decidió declarar exequible, por los cargos analizados⁵⁶, el texto original del primer inciso del Artículo 58 de la Ley 769 de 2002

⁵⁴ Ver al respecto en idénticos términos la Sentencia C-309/97 M.P. Alejandro Martínez Caballero.

⁵⁵ Ver la Sentencia C-309/97 M.P. Alejandro Martínez Caballero.

⁵⁶ De acuerdo con los cargos la prohibición contenida en la disposición acusada desconocía el derecho de los niños a la recreación y al libre desarrollo de la personalidad -Artículos 16 y 44 de la Constitución- dado que, habida cuenta de la ausencia de infraestructura física para la práctica de las actividades referidas diferentes de las vías públicas en la mayoría de

Artículo 59. Limitaciones a Peatones Especiales. Los peatones que se enuncian a continuación deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de dieciséis años:

- Las personas que padezcan de trastornos mentales permanentes o transitorios.
- Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos.
- Los invidentes, los sordomudos, salvo que su capacitación o entrenamiento o la utilización de ayudas o aparatos ortopédicos los habiliten para cruzar las vías por sí mismos.
- Los menores de seis (6) años.
- Los ancianos.

CAPITULO III.

Conducción de Vehículos

Artículo 60. Obligatoriedad de Transitar por los Carriles Demarcados. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

Parágrafo 1º. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

Parágrafo 2º. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.

Artículo 61. Vehículo en Movimiento. Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras éste se encuentre en movimiento.

Artículo 62. Respeto a los Conglomerados. Todo conductor de un vehículo deberá respetar las formaciones de tropas, desfiles, columnas motorizadas de fuerza pública, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas.

Artículo 63. Respeto a los Derechos de los Peatones. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones.

Artículo 64. Cesión de Paso en la Vía a Vehículos de Emergencia. Todo conductor debe ceder el paso a los vehículos de ambulancias, cuerpo de bomberos, vehículos de socorro o emergencia y de la policía o ejército orillándose al costado derecho de la calzada o carril y deteniendo el movimiento del vehículo, cuando anuncien su presencia por medio de luces, sirenas, campanas o cualquier señal óptica o audible. En todo caso los vehículos

los municipios del país, dicha prohibición implica la imposibilidad para quienes en ellos habitan de practicar el patinaje, con lo que se frustrarían además posibles vocaciones en este campo.

de emergencia deben reducir la velocidad y constatar que les han cedido el derecho de paso al cruzar una intersección.

Parágrafo. En calzadas de tres (3) carriles, deberá procurarse despejar, como mínimo, el carril del medio para el paso de estos vehículos. Si tiene más de tres (3), se despejará el siguiente al del carril más rápido, o por donde lo haya demarcado la autoridad de tránsito mediante señalización especial. En todo caso se permitirá el paso.

Artículo 65. Utilización de la Señal De Parqueo. Todo conductor, al detener su vehículo en la vía pública, deberá utilizar la señal luminosa intermitente que corresponda, orillarse al lado derecho de la vía y no efectuar maniobras que pongan en peligro a las personas o a otros vehículos.

Artículo 66. Giros en Cruce de Intersección. El conductor que transite por una vía sin prelación deberá detener completamente su vehículo al llegar a un cruce y donde no haya semáforo tomará las precauciones debidas e iniciará la marcha cuando le corresponda.

En ningún caso el conductor podrá detener su vehículo sobre la vía férrea, un paso peatonal o una intersección o un carril exclusivo, paralelo preferencial de alimentadores o compartidos con los peatonales, pertenecientes al STTMP. Todo conductor deberá permanecer a una distancia mínima de cinco (5) metros de la vía férrea.

Parágrafo. Ningún conductor deberá frenar intempestivamente y disminuir la velocidad sin cerciorarse que la maniobra no ofrezca peligro.

Artículo 67. Utilización de Señales. Todo conductor está obligado a utilizar las señales direccionales de su vehículo para dar un giro o para cambiar de carril. Sólo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales, deberá utilizar las siguientes señales manuales:

- Para cruzar a la izquierda o cambio de carril sacará el brazo izquierdo y lo extenderá horizontalmente.
- Para indicar cruce a la derecha, cambio de carril, sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia arriba.
- Para indicar reducción de velocidad o detención del vehículo, sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia abajo.

Parágrafo 1°. En carreteras o vías rápidas, la indicación intermitente de la señal direccional deberá ponerse por lo menos con sesenta (60) metros de antelación al giro, y en zonas urbanas, por lo menos con treinta (30) metros de antelación.

Parágrafo 2°. El conductor deberá detener el vehículo para indicar al peatón con una señal de mano que tiene preferencia al paso de la vía, siempre y cuando esté cruzando por una zona demarcada en vías de baja velocidad.

Artículo 68. Utilización de los Carriles. Los vehículos transitarán de la siguiente forma:

Vía de sentido único de tránsito.

En aquellas vías con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha.

En aquellas vías donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.

Vías de doble sentido de tránsito.

De dos (2) carriles: Por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva.

De tres (3) carriles: Los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha; el carril central sólo se utilizará en el sentido que señale la autoridad competente.

De cuatro (4) carriles: Los carriles exteriores se utilizarán para el tránsito ordinario de vehículos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento o para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos.

Parágrafo 1°. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones.

Parágrafo 2°. Se prohíbe el tránsito de motocicletas y motociclos por las ciclorrutas o ciclovías. En caso de infracción se procederá a la inmovilización.

Artículo 69. Retroceso en las Vías Públicas. No se deben realizar maniobras de retroceso en las vías públicas, salvo en casos de estacionamiento o emergencia.

Los vehículos automotores no deben transitar sobre las aceras y zonas de seguridad, salvo en el caso de entrada a garajes o sitios de estacionamiento, evento en el cual respetarán la prelación de los peatones que circulan por las aceras o andenes.

Parágrafo. El conductor no debe detener o estacionar su vehículo, por ningún motivo, dentro de la zona destinada al tránsito de peatones.

Artículo 70. Prelación en Intersecciones o Giros. Normas de prelación en intersecciones y situaciones de giros en las cuales dos (2) o más vehículos puedan interferir:

Cuando dos (2) o más vehículos transiten en sentido contrario por una vía de doble sentido de tránsito e intenten girar al mismo lado, tiene prelación el que va a girar a la derecha; en las pendientes, tiene prelación el vehículo que sube.

En intersecciones no señalizadas, salvo en glorietas, tiene prelación el vehículo que se encuentre a la derecha.

Si dos (2) o más vehículos que transitan en sentido opuesto llegan a una intersección y uno de ellos va a girar a la izquierda, tiene prelación el vehículo que va a seguir derecho.

Cuando un vehículo se encuentre dentro de una glorieta, tiene prelación sobre los que van a entrar a ella, siempre y cuando esté en movimiento.

Cuando dos vehículos que transitan por vías diferentes llegan a una intersección y uno de ellos va a girar a la derecha, tiene prelación el vehículo que se encuentra a la derecha.

Cuando un vehículo desee girar a la izquierda o a la derecha, debe buscar con anterioridad el carril más cercano a su giro e ingresar a la otra vía por el carril más próximo según el sentido de circulación.

Artículo 71. Inicio de Marcha. Al poner en movimiento un vehículo estacionado se utilizará la señal direccional respectiva, dando prelación a los demás vehículos en marcha y tomando las precauciones para evitar choques con los vehículos que se aproximen.

Artículo 72. Remolque de Vehículos. Solamente se podrán remolcar vehículos por medio de una grúa destinada a tal fin. En caso de una urgencia, un vehículo varado en vía urbana podrá ser remolcado por otro vehículo, sólo para que despeje la vía.

En vías rurales, un vehículo diferente de grúa podrá remolcar a otro tomando las máximas precauciones y teniendo en cuenta las siguientes reglas:

- Cuando el vehículo es halado por medio de cable, la distancia entre los dos (2) vehículos debe estar entre tres (3) y cuatro (4) metros.
- Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados si no mediante una barra o un dispositivo especial.
- No se hará remolque en horas de la noche, excepto con grúas.
- El vehículo remolcado deberá portar una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas.
- No se podrá remolcar más de un vehículo a la vez.

Artículo 73. Prohibiciones Especiales para Adelantar otro Vehículo. No se debe adelantar a otros vehículos en los siguientes casos:

- En intersecciones
- En los tramos de la vía en donde exista línea separadora central continua o prohibición de adelantamiento.
- En curvas o pendientes.
- Cuando la visibilidad sea desfavorable.
- En las proximidades de pasos de peatones.
- En las intersecciones de las vías férreas.
- Por la berma o por la derecha de un vehículo.
- En general, cuando la maniobra ofrezca peligro.

Artículo 74. Reducción de Velocidad. Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:

- En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.
- En las zonas escolares.
- Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.
- Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.
- En proximidad a una intersección.

Artículo 75. Estacionamiento de Vehículos. En vías urbanas donde esté permitido el estacionamiento, se podrá hacerlo sobre el costado autorizado para ello, lo más cercano posible al andén o al límite lateral de la calzada no menos de treinta (30) centímetros del andén y a una distancia mínima de cinco (5) metros de la intersección.

Artículo 76. Modificado Ley 1383 de 2010 Artículo 15. **Lugares Prohibidos para Estacionar.** Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

- Sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.
- En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° 426861 del 26 de octubre y 32281 del 3 de noviembre de 2009

“Sanción por estacionar en vía arteria. “Así las cosas es fácil concluir que por expresa disposición legal, las denominadas vías arterias, no deben estar señalizadas, pero si deben estar previamente contempladas por la autoridad competente en el respectivo Plan Vial.

En virtud de lo preceptuado en el artículo 105 de la ley en cita, es deber de la autoridad de tránsito competente, señalar las categorías urbanas cualquiera sea su denominación y podrá en cualquier caso incorporar nuevas categorías y homologar su prioridad con cualquiera de las existentes, acción que realizará a través de resolución motivada. En concusión podrá, en cualquier momento, reorganizar el tránsito dentro de su jurisdicción, para lo cual deberá observar la normatividad vigente al respecto y darle la publicidad necesaria para que los administrados tengan conocimiento y puedan a su vez, observar las nuevas disposiciones.”

- En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.
- En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.
- En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.
- En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.
- A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.
- En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes.
- En curvas.
- Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.
- Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.

- En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

Artículo 77. Normas para Estacionar. En autopistas y zonas rurales, los vehículos podrán estacionarse únicamente por fuera de la vía colocando en el día señales reflectivas de peligro, y en la noche, luces de estacionamiento y señales luminosas de peligro. Quien haga caso omiso a este artículo será sancionado por la autoridad competente con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes.

Artículo 78. Zonas y Horarios de Estacionamiento Especiales. Los conductores que estacionen sus vehículos en los lugares de comercio u obras de construcción de los perímetros urbanos con el objeto de cargar o descargar, deberán hacerlo en zonas y horarios determinados para tal fin.

Las entidades públicas o privadas y los propietarios de los locales comerciales no podrán hacer uso del espacio público frente a sus establecimientos para el estacionamiento exclusivo de sus vehículos o el de sus clientes.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-108 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-108 de 2004 decidió: declarar exequible el inciso segundo del artículo 78 de la Ley 769 de 2002, por los cargos analizados⁵⁷ en esta sentencia.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-108 de 2004.

“Lo que establece la disposición que se examina es impedir un “uso exclusivo” para tal fin frente a las entidades públicas o privadas, o establecimientos comerciales a que se refiere el Artículo 78 cuestionado, con lo cual el Legislador no sólo garantiza la convivencia y un orden social justo, sino que da pleno desarrollo al Artículo 82 de la Constitución Política en tanto dispone el deber del Estado de velar por la integridad y protección del espacio público y su destinación al uso común, esto es, garantizar el acceso al mismo de toda la población, cuya finalidad no es otra que facilitar tanto el desplazamiento como el uso confiable y seguro del espacio público por parte de las personas”

Las autoridades de tránsito definirán las horas y zonas para el cargue o descargue de mercancías.

Artículo 79. Estacionamiento en Vía Pública. No se deben reparar vehículos en vías públicas, parques, aceras, sino en caso de reparaciones de emergencia, o bajo absoluta imposibilidad física de mover el vehículo. En caso de reparaciones en vía pública, deberán colocarse señales visibles y el vehículo se estacionará a la derecha de la vía en la siguiente forma:

En los perímetros rurales, fuera de la zona transitable de los vehículos, colocando señales de peligro a distancia entre cincuenta (50) y cien (100) metros adelante y atrás del vehículo.

⁵⁷ Para el ciudadano demandante la disposición acusada vulnera los artículos 2, 4, 5 y 58 de la Constitución Política.

Cuando corresponda a zonas de estacionamiento prohibido, sólo podrá permanecer el tiempo necesario para su remolque, que no podrá ser superior a treinta (30) minutos.

Parágrafo. Está prohibido 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.

Artículo 80. Medidas para Evitar el Movimiento de Vehículo Estacionado. Siempre que el conductor descienda del vehículo, deberá tomar las medidas necesarias para evitar que éste se ponga en movimiento.

Parágrafo. Cuando se trate de vehículos de tracción animal, deberán bloquearse las ruedas para evitar su movimiento.

Artículo 81. Puertas Cerradas. Los vehículos deberán transitar siempre con todas sus puertas debidamente cerradas.

Artículo 82. Cinturón de Seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de ellos.

Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas.

Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, los menores de dos (2) años solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo 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.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 51403 del 5 de septiembre de 2008

“De lo anterior se colige que la intención de los legisladores al momento de la redacción del citado código, fue proteger la vida del menor que se transporta en un vehículo, razón por la cual los menores de diez años se deben transportar en el asiento trasero y los menores de dos años deben transportarse con un aditamento especial (silla) que garantice su seguridad, situación que lleva a concluir que la motocicleta no es un vehículo idóneo para el transporte de menores. Sin embargo, la Ley 769 de 2002 no habla de sanción específica y como quiera que éstas son de reserva legal, no podemos aplicar de manera extensiva sanción alguna.”

A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-930 de 2008

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-930 de 2008 decidió declarar exequible, por el cargo estudiado⁵⁸, la expresión “A partir de los vehículos fabricados en el año 2004”, del artículo 82 de la Ley 769 de 2002.

Parágrafo. Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito, con excepción de los niños de brazos.

Reglamentación: Resolución 19200 de 2002 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Todos los vehículos automotores que transiten por las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas, deberán portar en los asientos delanteros el cinturón de seguridad.

Los vehículos de transporte público colectivo municipal de pasajeros que sean importados, ensamblados o carrozados en el país están en la obligación de instalar cinturones de seguridad, en los asientos del conductor y del usuario adjunto. Además de lo anterior, los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros por carretera, deberán poseer cinturones de seguridad en los puestos que no tengan al frente otros asientos, incluyendo el transporte escolar, especial, turístico y de discapacitados.

Artículo 2. Los cinturones de seguridad que portarán los vehículos que transitan por las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas deberán cumplir con las características técnicas, de fijación o anclaje contempladas en la norma Icontec NTC-1570, o la norma que la modifique o sustituya.

Artículo 3. El uso del cinturón de seguridad es obligatorio para todos los vehículos automotores. El conductor y el usuario que utilicen asientos con cinturón de seguridad instalado, deberán utilizarlo de manera apropiada durante la conducción normal del vehículo de tal forma que no limite la libertad de movimiento del conductor y del usuario y se reduzca el riesgo de daños corporales en un accidente eventual.

Artículo 4. A partir del año 2004 los vehículos fabricados, ensamblados o importados se les exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, con las características técnicas de fijación y anclaje contempladas en el Artículo 2° del presente acto administrativo.

Parágrafo. Los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros y/o mixto se excluirán de esta exigencia.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-309 de 1997

“El cinturón de seguridad es esencialmente un dispositivo técnico que busca mantener sujeto al asiento al pasajero o conductor, con el fin de reducir riesgos en caso de accidente. Su lógica es sencilla : un choque provoca en general una rápida, a veces casi inmediata, desaceleración del automóvil, por lo cual, por la fuerza de inercia, la persona

⁵⁸ El demandante considera que el último inciso del artículo 82 de la Ley 769 de 2002 al establecer la exigencia del uso del cinturón de seguridad de los pasajeros de los asientos traseros, únicamente en el caso de los vehículos fabricados a partir del 2004, vulnera el principio de igualdad (art. 13 C.P), así como el derecho a la vida (art. 11 C.N) y la protección reforzada de los derechos de los menores (art. 44 C.N).

que no se encuentra sujeta, sale despedida y puede colisionar con mucha violencia contra diversas partes del carro, con graves consecuencias para su integridad física. Las fuerzas en juego son muy importantes pues, según los conceptos técnicos allegados al expediente, a una velocidad promedio de 65 kilómetros por hora, la persona puede golpearse con el vehículo con una potencia que alcanza valores que oscilan entre 1.500 kg. Y 2.000 kg. Esto explica que, según diversas investigaciones, cuando no se utiliza cinturón de seguridad, gran parte de los daños más graves no ocurren debido al impacto mismo del accidente sino a las lesiones que sufren los ocupantes cuando se golpean contra diversas partes del automotor, como los parabrisas. Conforme a lo anterior, son mucho menores los riesgos de morir o sufrir graves lesiones en un accidente para aquella persona que lleva un cinturón de seguridad, a tal punto que, según los conceptos técnicos incorporados en este proceso, estas posibilidades podrían reducirse en aproximadamente un 50 %. Por ende, sin desconocer que es posible, como lo señala el actor, que en determinados accidentes el cinturón de seguridad pueda tener efectos contraproducentes, la evidencia técnica disponible muestra que es un dispositivo que efectivamente disminuye, para la persona que lo utiliza, en forma considerable, los riesgos provenientes de un accidente de tránsito. Sin embargo, una primera pregunta obvia surge: este dispositivo ¿es útil también para proteger derechos de terceros?”

“Conforme a los conceptos y pruebas incorporadas en el presente proceso, y a la lógica misma de su funcionamiento, resulta claro que el cinturón de seguridad se encuentra destinado a resguardar primariamente a la persona que lo utiliza. En efecto, la finalidad esencial del dispositivo es evitar que, en caso de una colisión, la persona sufra graves heridas al salir despedida de su asiento por efecto de la brusca desaceleración del vehículo. Sin embargo, esta medida de seguridad también protege, aun cuando de manera indirecta y tangencial, derechos de terceros. Así, el conductor que lleva el cinturón puede, en ciertos casos, tener una mayor posibilidad de maniobra, pues no queda inmediatamente inconsciente, con lo cual podría evitar que se agrave la situación derivada de una colisión automotriz. De otro lado, aquellos pasajeros desprovistos de cinturón pueden lesionar con sus propios cuerpos a otras personas, tal y como lo señalan algunos de los intervinientes, y el propio actor cuando se refiere al caso de los aviones.” “Estos efectos sobre terceros confieren una primera base constitucional a la norma bajo revisión, pues es deber del Estado proteger la vida y la integridad física de los asociados. Con todo, no es claro que esta protección de terceros constituya un fundamento suficiente para la sanción establecida por la disposición que se acusa, ya que estos efectos son muy residuales y de poca ocurrencia, como lo muestran los propios conceptos técnicos, que no se refieren a ellos, o los tocan muy tangencialmente. Nótese que la Corte explícitamente solicitó a estas entidades que señalaran en qué medida el cinturón de seguridad podía proteger a personas distintas del propio usuario. Por ende, para esta Corporación es evidente que, como lo señala el actor y lo reconocen tácitamente los distintos conceptos, el objetivo primario, tanto explícito como implícito, del cinturón de seguridad, es la protección de la vida y la integridad física de la persona que lo utiliza.” “

“En ese orden de ideas, la Corte considera que el hecho de que el no uso del cinturón de seguridad pueda disminuir la riqueza nacional, o afectar las finanzas de la seguridad social, no es un argumento constitucional suficiente para justificar la imposición coactiva de un deber a un particular, ya que se podría estar vulnerando la autonomía individual y el libre desarrollo de la personalidad. Sin embargo, lo anterior no significa que la Corte deba desestimar el interés general en juego que entra en conflicto con un derecho fundamental, o que esta Corporación esté ignorando que la propia Carta señala que es

deber de las personas cuidar de su propia salud (CP art. 49), pues no sólo la interpretación constitucional debe en lo posible armonizar los principios constitucionales en conflicto sino que, en situaciones específicas, pueden existir poderosas razones de interés general que justifiquen incluso la restricción de un derecho fundamental, siempre y cuando se respete su contenido esencial. Sin embargo, todo muestra que en el presente caso estamos en frente de una obligación que se impone a un individuo esencialmente en su propio provecho, pues la afectación de derechos de terceros y del interés general es muy indirecta, por lo cual debe la Corte analizar si una medida de esa naturaleza es compatible con un Estado basado en la autonomía y la dignidad de las personas (CP art. 1º y 16) y de los criterios que ha desarrollado esta Corporación en relación con estos valores.”

“Con base en el anterior análisis, para la Corte es claro que la obligatoriedad del cinturón de seguridad no sólo cumple los anteriores requisitos sino que incluso puede ser considerada como el prototipo de una medida coactiva de protección legítima y compatible con el respeto de la autonomía individual, tal y como se verá a continuación” “En primer término, este dispositivo de seguridad no sólo salvaguarda valores esenciales del ordenamiento, como la vida y la integridad personal, sino que también es razonable considerar que protege la propia autonomía, ya que una persona que resulta gravemente afectada por un accidente pierde muchas alternativas vitales, siendo en general razonable presumir que la persona no quería asumir tal riesgo” “En segundo término, y como ya se mostró en esta sentencia, es una medida que en forma cierta reduce los riesgos para la persona, pues es un dispositivo técnico de probada eficacia” “En tercer término, la medida se justifica pues se trata de un típico caso de incoherencia”, de “falta de competencia básica” o de “debilidad de voluntad”, frente al cual las otras medidas alternativas, como las campañas educativas, si bien son importantes, y es deber de las autoridades desarrollarlas, no parecen suficientes. En efecto, la mayoría de las personas reconoce la importancia de la vida y la salud, acepta que el cinturón de seguridad es útil para proteger estos derechos, no tiene objeciones de fondo a utilizar ese dispositivo, pero se niega a hacerlo, por lo cual los analistas consideran que son casos típicos en los cuales se evidencia una incompetencia básica que justifica la medida de protección coactiva⁵⁹.

La multa opera aquí como un refuerzo de los mensajes educativos, pues la persona puede entender en abstracto la utilidad del cinturón, pero por imprudencia no logra asumir las implicaciones concretas del mensaje, por lo cual la amenaza más inmediata de la sanción le permite salvaguardar mejor sus intereses. Además, la eventualidad de la multa posibilita a muchas personas evitar presiones de terceros, que tienden a legitimar la conducta imprudente de no utilizar el cinturón de seguridad. Así, son usuales los casos en donde una persona no quiere asumir el riesgo derivado del no uso de ese dispositivo, pero no quiere tampoco enfrentar las críticas de aquellos que pueden burlarse de lo que consideran un exceso de prudencia. En tales eventos, la referencia a la posibilidad de la sanción permite a la persona utilizar el cinturón, tal y como en el fondo quería hacerlo, y enfrentar al mismo tiempo las presiones ajenas.

Esta protección frente a la temporal “debilidad de voluntad” es todavía más clara en relación con las personas que han obtenido su licencia de conducción, pero son todavía menores de edad, por cuanto no sólo frente a ellas en general las medidas de protección tienen mayor sustento, sino que es muy factible que en estos casos los individuos tengan mayores dificultades para asumir verdaderamente los riesgos de la conducción. Además,

⁵⁹ Ver, por ejemplo, por Ernesto Garzón Valdés. Op-cit, p 372.

entre los adolescentes son igualmente más importantes las presiones grupales en contra de aquellos que son considerados excesivamente prudentes, pues es propio de estas edades desafiar imprudentemente el peligro. Por ello, la amenaza de la sanción juega un papel protector considerable. En ese mismo orden ideas, y si bien no es objeto del presente examen, ya que la norma acusada se refiere a los conductores, la Corte no puede dejar de destacar que en relación con los niños, la obligación de llevar el cinturón de seguridad, o en determinados casos los asientos protectores, es de una legitimidad indiscutible pues, debido a la falta de autonomía de la persona en esas edades, la vida e integridad personal priman claramente. Corresponde entonces a los mayores que se encuentren a cargo de los infantes velar por el cumplimiento de esas medidas de seguridad, ya que la infracción de ese deber puede implicar graves responsabilidades, incluso penales, para los mayores que hubiesen sido negligentes en este campo. En efecto, para la Corte es claro que en el evento de que un niño resultare lesionado por la imprudencia del mayor, la omisión de este último deja de ser una conducta que no afecta derechos de terceros, pues era su deber proteger al infante”

“En cuarto término, la carga que se impone a la persona es mínima, mientras que el efecto protector es claro y sustantivo, pues se trata de evitar graves lesiones o innecesarias pérdidas de vidas humanas” “En quinto término, esta medida no impone un modelo de vida, pues es plausible pensar que son muy pocos los que realmente quieren asumir los riesgos de la velocidad, por lo cual la no utilización del cinturón es en general debida a una debilidad de voluntad o a presiones de terceros.

Las reacciones mismas de aquellos que, después de un accidente, se felicitan de haber sido obligados a utilizar ese dispositivo de seguridad, muestra que se trata de una medida coactiva que en general se legitima por un consentimiento ex post de los beneficiados”

“En sexto término, la sanción no es excesiva, pues se trata de una multa que no es particularmente elevada. En ese orden de ideas, no resulta razonable pensar que una persona está dispuesta a morir o a resultar gravemente lesionado porque considera que el no uso del cinturón de seguridad es un elemento central de su proyecto de vida, pero que en cambio no acepta pagar cinco salarios mínimos diarios por cometer tal infracción” “En séptimo término, la sociedad tiene un interés evidente, no sólo porque la Constitución es favorable a la vida y a la salud sino además por cuanto, conforme al principio de solidaridad, es a ella a quien corresponde sufragar, en muchos casos, los costos de atención médica derivados de lesiones que podrían no haber ocurrido si se hubiera utilizado el cinturón de seguridad”

“En octavo término, la prohibición se aplica para la conducción de vehículos en lugares públicos, con lo cual se evita que la conducta riesgosa de no utilizar el cinturón en esa esfera tenga un efecto inductor sobre otras personas y genere conductas imitativas que el Estado tiene el derecho de desestimular. Además, esta conducta opera en una actividad - como el tránsito- frente a la cual se ha considerado legítima una amplia intervención policiva del Estado, con el fin de garantizar el orden y proteger los derechos de las personas”

“Finalmente, las heridas o la muerte derivadas de una colisión en la cual la mayor parte de los daños provienen de la falta de empleo de ese dispositivo de seguridad pueden representar mayores problemas jurídicos y económicos para terceras personas, puesto que pueden significar mayores deberes de indemnización para los conductores de otros

vehículos. Muchos perjuicios hubieran podido ser evitados si las personas hubieran recurrido a ese mecanismo de seguridad, ya que de esa manera los resultados de la colisión hubieran sido sustantivamente menos graves. Es cierto que estos efectos indirectos sobre terceros no son suficientes para legitimar en sí misma la imposición del uso del cinturón, ya que existen medidas menos lesivas de la autonomía que tienen el mismo resultado, como por ejemplo impedir que demanden por daños los conductores que no utilizaban el cinturón al momento de ocurrir el accidente. Con todo, este efecto indirecto legitima aún más la medida.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-930 de 2008

“...el contenido normativo demandado supone que la restricción de acuerdo al modelo del vehículo, de la obligatoriedad del uso del dispositivo de seguridad en cuestión, debe ser entendida respecto de la posibilidad de imponer la multa del Artículo 131 de la Ley 796 (Sic) de 2002. Esto es, que el alcance de la limitación que el demandante considera inconstitucional, cual es que la obligatoriedad de su uso se restrinja a los vehículos modelo 2004 en adelante, se refiere a que no es posible imponer una multa por dicho concepto en vehículos de modelo anterior al 2004”. La anterior interpretación sistemática del conjunto de normas de la Ley 769 de 2002, sugiere que no se pueda afirmar que la exigencia de la utilización del cinturón de seguridad trasero en automotores distintos a los de modelo 2004 en adelante, no pueda sustentarse en medidas distintas a la multa. Por ejemplo, no está prohibido que una autoridad de tránsito, y así un organismo de tránsito, decida en ciertos eventos exigir el uso del cinturón trasero, mediante la exigencia del cumplimiento del contenido del Artículo 55 de la Ley 769 de 2002⁶⁰, según el cual toda persona que tome parte en el tránsito como conductor debe comportarse en forma que no perjudique o ponga en riesgo a otras personas. Ello indica pues, que el alcance de la restricción que en la demanda se cuestiona en su constitucionalidad, se refiere a que sólo pueden ser sancionados los pasajeros traseros que no usen cinturón de seguridad en vehículos modelo 2004 en adelante, pero ello no significa en momento alguno que la exigencia de su utilización no pueda lograrse por medios distintos a la multa”.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte:Concepto N° 259151 del 30 de junio de 2009

“Significa lo anterior que por expresa disposición legal, (artículo 82 del C.N.T.T.) se facultó al Ministerio de Transporte para reglamentar lo relacionado con el cinturón de seguridad, lo cual sucedió con la expedición de la Resolución N° 19200 del 20 de diciembre de 2002, la que fue publicada a través del Diario Oficial N° 45044 del 24 de diciembre de 2002, normativa que rige en todo el territorio nacional y es de obligación obligatoria (sic) para todos los usuarios de vehículos automotores. En consecuencia el único facultado para expedir actos administrativos de esta naturaleza, es el Ministerio de Transporte”

Artículo 83. Prohibición de Llevar Pasajeros en la Parte Exterior del Vehículo.

Ningún vehículo podrá llevar pasajeros en su parte exterior, o fuera de la cabina, salvo aquellos que por su naturaleza así lo requieran, tales como los vehículos de atención de

⁶⁰ LEY 769 de 2002. 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.

incendios y recolección de basuras. No se permite la movilización de pasajeros en los estribos de los vehículos.

Artículo 84. Normas para el Transporte de Estudiantes. En el transporte de estudiantes, los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que éstos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicio.

Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público, detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.

Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán en el vehículo señales preventivas, las cuales usarán conforme lo establezca el Ministerio de Transporte.

Artículo 85. Aproveccionamiento de Combustible. El proveccionamiento de combustible a los vehículos debe hacerse con el motor apagado.

Los conductores de vehículos de servicio público de radio de acción nacional y los de transporte especial y escolar, al proveccionarse de combustible deberán hacer descender a los pasajeros. Los vehículos de servicio público colectivo de radio de acción metropolitano, distrital o municipal, no podrán proveccionar combustible mientras que estén prestando el servicio.

Los conductores de servicio público no deben, en ninguna circunstancia, abandonar el vehículo dejando los pasajeros dentro de él.

Artículo 86. De las Luces Exteriores. Todo vehículo automotor deberá tener encendidas las luces exteriores a partir de las dieciocho (18) horas hasta las seis (6) horas del día siguiente, y cuando las condiciones de visibilidad sean adversas. Sin embargo, las autoridades de tránsito podrán fijar horarios de excepción.

Dentro del perímetro urbano se usará la luz media, y se podrá hacer uso de luces exploradoras orientados sólo hacia la superficie de la vía, cuando éstas estén colocadas por debajo de las defensas del vehículo o cuando se trate de unidades integradas por el fabricante en el conjunto de luces frontales del vehículo. Fuera del perímetro urbano, podrá usarse la luz plena o alta, excepto cuando se aproxime un vehículo en sentido contrario o cuando la autoridad lo indique mediante la señal de tránsito correspondiente, o cuando la luz plena alcance un vehículo que transite adelante y pueda perturbar su conducción.

Parágrafo. Ningún vehículo podrá portar luces exploradoras en la parte posterior.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-529 de 2003

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-529 de 2003 decidió declarar exequible el parágrafo acusado del artículo 86 de la Ley 769 de 2002.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-529 de 2003.

“...la prohibición de las luces exploradoras traseras pretende también reducir los riesgos del tránsito, por lo que es un desarrollo legítimo de la libertad de configuración del Legislador en esta materia. Y esta consideración es suficiente para desestimar los otros cargos de la demanda pues, por razones semejantes a las señaladas en los fundamentos 11, 12 y 13 de esta sentencia, esta prohibición no vulnera la seguridad de las personas, ni el derecho al libre desarrollo de la personalidad, ni la libertad de movimiento.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 14563 del 14 de marzo de 2008 y 574451 del 24 de octubre de 2012

“Ahora bien, la Ley 769 de 2002, - Código Nacional de Tránsito Terrestre no especificó el color de las luces que se deben instalar en los vehículos, por lo tanto, no hay prohibición de color. (...) la prohibición de portar esas luces (exploradoras) en la parte posterior de los vehículos aparece claramente como instrumento para reducir riesgos. Esa prohibición pretende evitar accidentes debido al encandilamiento que puede ocasionar dichas luces al conductor del vehículo que transita detrás del automotor que porta este aditamento, y dicha prohibición, a su vez, no afecta la seguridad de los vehículos, pues el empleo de luces exploradoras en la parte posterior de los automotores no incrementa la visibilidad ni cumple ninguna finalidad clara. Visto lo anterior no es posible utilizar exploradoras en la parte posterior de los vehículos automotores.”

CAPITULO IV

Para el Transporte Público

Artículo 87. De la Prohibición de Llevar Animales y Objetos Molestos en Vehículos para Pasajeros. En los vehículos de servicio público de pasajeros no deben llevarse objetos que puedan atentar la integridad física de los usuarios; ni animales, salvo que se trate de perros lazarillos. El equipaje deberá transportarse en la bodega, baúl o parrilla.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-439 de 2011

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-439 de 2011 decidió: “Declarar EXEQUIBLE la expresión “ni animales” contenida en el artículo 87 de la Ley 769 de 2002 bajo el entendido que se exceptúan de dicha prohibición los animales domésticos siempre y cuando sean tenidos y transportados en condiciones de salubridad, seguridad, comodidad y tranquilidad según las reglas aplicables.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-439 de 2011:

“(…)la decisión legislativa de prohibir el acceso de animales en los vehículos de servicio público de pasajeros se encuentra exequible en relación con las especies de fauna silvestre (silvestre, salvajes, fieros y domesticados) debidamente señaladas por el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y sus normas concordantes y complementarias, al estar de por medio la finalidad constitucional de conservación y preservación del patrimonio biológico del país.

Tal medida, en cambio, no se encuentra necesaria respecto de animales domésticos, para efectos del sistema de transporte automotor mixto y transporte terrestre automotor individual de pasajeros, en los cuales no se pone en peligro la salubridad, seguridad y comodidad de los usuarios, siempre que se aseguren condiciones de seguridad, salubridad, razonabilidad y en los términos que al efecto se señalen en los respectivos reglamentos, los cuales en todo caso no podrán contener condiciones que impliquen obstáculos irrazonables o desproporcionados para la efectiva movilización de personas con sus mascotas.

Tampoco tendrá aplicación la limitación contenida en el artículo demandado respecto del servicio de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros tipo bus o transporte masivo en cuanto a mascotas que puedan ser transportadas de la forma señalada en el artículo 108-C de la Ley 746 de 2002, o en carteras, contenedores o guacales de tamaño pequeño a mediano según lo establezcan los operadores y/o autoridades competente, pues en términos prácticos no se diferencian de otros paquetes ya autorizados por los reglamentos internos de estos servicios, de manera que no afectan el grado de comodidad normal o habitual que estos ofrecen. Para efectos del transporte de mascotas de talla grande, las empresas transportadoras, operadoras o administradoras de transporte automotor colectivo de pasajeros, en aras de garantizar condiciones de comodidad podrán adaptar sus reglamentos a efectos de establecer las condiciones de acceso de éstas, por ejemplo, rutas u horarios en que su ingreso será autorizado, así como el pago de un importe o coste según el tamaño y peso de la mascota hasta tanto el legislador defina de manera integral y definitiva este punto.

Todo lo anterior, sin perjuicio de la obligación del tenedor de mascotas de cumplir con las reglas mínimas de tenencia, seguridad y salubridad señaladas en la Ley 86 de 1989, Ley 746 de 2002 y Ley 9º de 1979 y sus normas conexas o concordantes.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 331491 del 3 septiembre 2010

“... no constituye infracción a las normas de tránsito el hecho de llevar equipaje en la parte superior o parrilla del vehículo automotor.”

Artículo 88. Tránsito por el Carril Derecho al Transporte Público Individual. Cuando el vehículo de servicio público individual urbano transite sin pasajeros, estará obligado a hacerlo por el carril derecho indicando la disponibilidad para prestar el servicio, mediante luz especial destinada para tal efecto, o la señal luminosa de estar libre.

Artículo 89. Taxímetro. Ningún vehículo autorizado para prestar el servicio público con taxímetro, podrá hacerlo cuando no lo tenga instalado, no funcione correctamente o tenga

los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulterados. El taxímetro debe colocarse en sitio visible para el usuario.

Artículo 90. Luces Interiores del Servicio Público Colectivo Urbano. En los vehículos de servicio público colectivo urbano, las luces interiores permanecerán encendidas durante todo el tiempo en que el vehículo esté prestando el servicio entre las dieciocho (18) horas y las seis (6) horas del día siguiente.

Parágrafo. Todos los vidrios de estos vehículos serán transparentes.

Artículo 91. De los Paraderos. Modificado Ley 1383 de 2010 Artículo 16. Todo conductor de vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor debe recoger o dejar pasajeros exclusivamente en los sitios permitidos por las autoridades competentes y conforme con las rutas y horarios, según sea el caso.

El incumplimiento de esta norma se sancionará con treinta (30) smldv, las empresas de servicio público a las cuales se encuentren vinculados tales vehículos serán solidariamente responsables por el pago de la multa.

Artículo 92. Del Comportamiento de los Pasajeros. Cuando algún usuario del transporte público profiera expresiones injuriosas o groseras, promueva riñas o cause cualquier molestia a los demás pasajeros, el conductor detendrá la marcha y dará aviso a la autoridad policiva más cercana para que obligue al perturbador a abandonar el vehículo, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.

Artículo 93. Control de Infracciones de Conductores. Modificado Ley 1383 de 2010 Artículo 17. Modificado Decreto-Ley 019 de 2012 Artículo 204. Los Organismos de Tránsito deberán reportar diariamente al Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, las infracciones impuestas por violación a las normas de tránsito.

Parágrafo 1°. El módulo de infracciones del RUNT deberá entrar en operación a más tardar dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Decreto Ley. Hasta que entre en operación el citado registro, deberá seguir reportándose diariamente a la información de las infracciones en los sistemas que haya desarrollado o utilizado cada Organismo de Tránsito para tal fin.

Reglamentación: Resolución 4564 de 2013

Artículo 1. Cargue de Información de Multas y Sanciones al RUNT. Para garantizar la articulación del Registro Único Nacional de Tránsito y el Sistema de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito, los organismos de tránsito deben cargar la información de multas y sanciones por el incumplimiento o las normas de tránsito directamente al RUNT o a través del Sistema de Información de Multas por Infracciones de Tránsito- SIMIT, conforme a lo previsto en el artículo 3° de la presente resolución.

Los organismos de tránsito que deseen cargar directamente al sistema RUNT, deberán manifestarlo de manera expresa ante la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, antes del 15 de noviembre de 2013. De lo contrario se entenderá que el cargue se realizará a través del Sistema de Información de Multas por Infracciones de Tránsito- SIMIT.

Artículo 2. Estándar de trasmisión. Para la definición del estándar de trasmisión, el Viceministerio de Transporte del Ministerio de Transporte dentro de los seis (6) meses siguientes a la publicación de la presente resolución establecerá los estándares, protocolos, condiciones de operación y cargue, que garanticen la articulación, sincronización de los sistemas y unicidad de la información.

Artículo 3. Inicio de trasmisión de la información. A partir del momento en que se establezcan los estándares de operación y cargue de la información de multas y sanciones por el incumplimiento a las normas de tránsito, todos los organismos de tránsito efectuarán el reporte de la información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito directamente al RUNT o a través del SIMIT, de conformidad con lo señalado en el artículo 1° de la presente resolución.

Parágrafo. Las medidas adoptadas en la presente disposición, se cumplirán sin perjuicio del deber que les impone a los organismos de tránsito los artículos 10 y 11 de la Ley 769 de 2002.

Parágrafo 2°. La Superintendencia de Puertos y Transporte sancionará con multa equivalente a cien salarios mínimos mensuales legales vigentes (100 smmlv) a las empresas de transporte público terrestre automotor, que tengan en ejercicio a conductores con licencia de conducción suspendida o cancelada.

Parágrafo 3°. Las empresas de transporte público terrestre automotor deberán establecer programas de control y seguimiento de las infracciones de tránsito de los conductores a su servicio. Dicho programa deberá enviarse mensualmente por las empresas de transporte público terrestre automotor a la Superintendencia de Puertos y Transporte. Las empresas que no cumplan con lo antes indicado serán sancionadas por dicha entidad con una multa equivalente a cien salarios mínimos mensuales legales vigentes (100 smmlv).

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-856 de 2009

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-856 de 2009 decidió declarar exequible el Artículo 17 de la Ley 1383 de 2010.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-321 de 2009

“En el caso concreto, el Presidente de la República alega que resulta inconveniente preservar dos sistemas informáticos como lo son el SIMIT y el RUNT, por cuanto ello implicaría incurrir en costos innecesarios. Por el contrario, el Congreso sostiene que tal situación no se presentaría ya que se trata de dos sistemas operativos distintos, y que por ende, es pertinente preservarlos ambos. Como se puede ver, se trata realmente de argumentos de oportunidad, relacionados además con aspectos de carácter técnico, cuyo control escapa igualmente a la competencia del juez constitucional”.

Artículo 93-1. Solidaridad por Multas. Adicionado Ley 1383 de 2010 Artículo 18. Serán solidariamente responsables por el pago de multas por infracciones de tránsito el propietario y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo automotor, en aquellas infracciones imputables a los propietarios o a las empresas.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011

La Corte Constitucional mediante Sentencia C-089 de 2011 decidió declarar exequible el artículo 18 de la Ley 1383 de 2010, por el cargo analizado⁶¹ en esta sentencia.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011

“El artículo 18 de la Ley 1383 de 2010 crea un precepto nuevo que no se encontraba contenido en la Ley 769 de 2010 o Código Nacional de Tránsito Terrestre, regulando lo atinente a la solidaridad por multas. Este enunciado normativo determina que serán solidariamente responsables por el pago de multas por infracciones de tránsito el propietario y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo automotor, en aquellas infracciones imputables a los propietarios o a las empresas.

La Sala encuentra que este enunciado contiene dos segmentos normativos claramente diferenciables: (i) en primer lugar, la norma consagra la existencia de solidaridad en el pago de multas por infracciones de tránsito para el propietario del vehículo y la empresa a la cual esté vinculado el automotor; y (ii) en segundo lugar, el enunciado normativo condiciona y restringe dicha solidaridad por multas a aquellas infracciones que le sean imputables a los propietarios o a las empresas.

En cuanto al alcance de la norma acusada, encuentra la Corte que el primer segmento normativo que prevé la solidaridad por multas derivadas de infracciones de tránsito, no puede entenderse sin la restricción o condicionamiento que prevé el segundo segmento normativo, pues en éste se condiciona la solidaridad previamente establecida, exclusivamente a aquellas infracciones que le sean imputables a los propietarios o a las empresas.”

(...)

“La norma se ajusta plenamente a la Constitución Política, ya que no prevé de ninguna manera, como lo supone el accionante, la consagración de una responsabilidad objetiva para los propietarios de los vehículos o para la empresa a la cual se encuentre vinculado el vehículo automotor, por el solo hecho de ser propietario o ser la empresa afiladora, lo cual se encontraría en contravía del debido proceso consagrado en el artículo 29 Superior.

Como lo anotó la Sala al precisar el contenido y alcance normativo de la norma demandada, esta contiene dos segmentos normativos: de un lado, la consagración de la solidaridad en el pago de multas por infracciones de tránsito para el propietario y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo automotor; y de otro lado, la restricción o condicionamiento según el cual dicha solidaridad solo se aplica a aquellas infracciones que le sean imputables a los propietarios o a las empresas. Evidencia la Sala que existe una conexión lógico-jurídica intrínseca e indivisible entre la consagración de la solidaridad por multas y la limitación del ámbito de aplicación de dicha medida a los casos en que exista responsabilidad imputable a los propietarios de los vehículos o de la empresa a la cual se encuentra vinculado el vehículo automotor.

⁶¹ El demandante considera que los enunciados normativos acusados son violatorios del artículo 29 de la Constitución Política, norma que consagra el derecho al debido proceso.

Por tanto, de la simple lectura de la norma demandada y de una interpretación taxativa y semántica de la misma, se colige que la solidaridad por multas de que trata la norma demandada para el propietario y la empresa a la cual se encuentra vinculado el vehículo automotor, se encuentra limitada y solo se puede hacer legalmente exigible para aquellos casos de infracciones en que se compruebe, que la infracción le es imputable al propietario del vehículo o a la empresa afiliadora. Ahora bien, la imputación de las infracciones de tránsito al propietario o a la empresa a la cual se encuentra vinculado el vehículo automotor, requisito necesario para que pueda configurarse la solidaridad por multas entre éstos, debe entenderse, a partir de una interpretación sistemática que se dará con el pleno respeto y agotamiento de un debido proceso administrativo de tránsito, de conformidad con el artículo 29 Superior y en armonía con las demás disposiciones contenidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre que prevén los procedimientos y procesos administrativos para tales efectos.

Esta correcta interpretación de la norma demandada, deja en claro que la solidaridad por multas para los propietarios de los vehículos y la empresa afiliadora, de que trata el artículo 18 de la Ley 1383 de 2010, solo se configura una vez establecida la comisión de la infracción o la imputación de dicha infracción al propietario del vehículo o a la empresa a la cual se encuentra afiliado, lo cual a su vez debe establecerse con el pleno respeto y agotamiento de todas las garantías inherentes al derecho fundamental al debido proceso administrativo.

Por consiguiente, colige la Sala que de la sola interpretación taxativa de la norma demandada, se excluye de plano cualquier consagración de responsabilidad objetiva para que tenga lugar la solidaridad por multas por parte del propietario del vehículo o de la empresa afiliadora y por tanto cualquier violación o afectación del debido proceso administrativo consagrado en el artículo 29 Superior.

En este punto reitera la Sala su jurisprudencia relativa a la garantía del derecho fundamental al debido proceso y la proscripción de responsabilidad objetiva en sanciones de tránsito, de conformidad con el artículo 29 Superior y la jurisprudencia de esta Corte, la cual ha insistido en la necesidad de garantizar un debido proceso administrativo en materia de tránsito, y en la exclusión de responsabilidades objetivas en la imposición de sanciones por infracciones de tránsito para el propietario del vehículo, y en este caso también a la empresa afiliadora, por el solo hecho de ser el dueño del automotor o la empresa a la cual se encuentra vinculado, sin que se haya comprobado que son los verdaderos infractores, y ha descartado que la simple notificación del comparendo sea suficiente para generar responsabilidad en el pago de la multa por la infracción cometida.

De esta manera, la Corte ha expresado en repetidas oportunidades, que la aplicación de responsabilidad objetiva en materia de sanciones administrativas se encuentra en principio excluida, y solo se permite en algunos eventos muy limitados y precisos y bajo ciertos requerimientos derivados de los principios y derechos consagrados por la Constitución y desarrollados por la jurisprudencia constitucional, y que por tanto es necesario que se establezca la responsabilidad personal del dueño, o en este caso también de la empresa afiliadora, y que se respete el debido proceso a estos sujetos con el fin de que puedan ser notificados, comparecer e intervenir dentro del proceso administrativo y de esta manera ejercer su legítimo derecho de defensa

Por lo anterior, la Sala reitera en esta nueva oportunidad la obligación de garantizarle a todos los administrados el derecho al debido proceso administrativo con todas las garantías que le son inherentes, especialmente cuando se trata de sanciones de tránsito. Así mismo, reitera la necesidad de realizar una interpretación sistemática de la norma, de conformidad con la consagración del debido proceso administrativo del artículo 29 Superior, que garantiza el derecho de intervenir en el proceso administrativo, de ejercer el derecho de defensa, y el principio de legalidad

Esta Sala coincide por tanto con el criterio vertido por los intervinientes y la Vista Fiscal, en donde observan que en el caso del artículo 18 de la Ley 1383 de 2010 ahora demandado, no se configura responsabilidad objetiva, ni se evidencia violación alguna al debido proceso, por cuanto la norma acusada lo que señala es que la solidaridad en el pago de multas nace solo en los casos en donde sean responsables el dueño del vehículo o la empresa afiliadora. De esta manera, la Sala concuerda con que del texto de la norma no se puede extractar que se imponga ningún tipo de responsabilidad objetiva frente a terceros, sino que lo que define la norma acusada es el momento en el que se configura la solidaridad en el pago de multas por infracciones de las normas de tránsito. De otra parte, tal y como lo advierte la Vista Fiscal, el actor yerra al considerar que de la consagración de una obligación solidaria, cuando la infracción le sea imputable a los deudores, se desconoce la presunción de inocencia o el derecho a aportar pruebas, garantías del debido proceso que se encuentran garantizadas por el ordenamiento jurídico en materia de tránsito terrestre.”

(...)

“Así mismo, encuentra la Corte que es necesario realizar una interpretación sistemática de la norma demandada, para evidenciar que la solidaridad para el pago de multas por infracciones de tránsito, de que trata el precepto demandado, frente al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentre afiliado el vehículo, debe entenderse de manera armónica, con la regla general contenida en el parágrafo 1º del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, que no fue modificada por la Ley 1383 de 2010, y en cuya norma se establece claramente que “las multas no serán impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción” regla que descarta la responsabilidad objetiva en materia de infracciones de tránsito

De otra parte, al realizar una interpretación sistemática puede establecerse, tal y como lo mencionó el Ministerio de Transporte en su intervención, que la solidaridad por multas de que trata el artículo 18 de la Ley 1383 de 2010, la cual se hace efectiva solo para aquellas infracciones imputables al propietario del vehículo o para la empresa afiliadora, se encuentra también regulada expresamente en otras disposiciones legales que lo determinan, como por ejemplo el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, modificatorio del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, que consagra las multas para el conductor, el propietario del vehículo y la empresa a la cual se encuentre afiliado el automotor, por diferentes infracciones de tránsito. De esta manera, es posible remitirse a disposiciones legales que regulan expresamente los casos de solidaridad por multas de tránsito entre el propietario del vehículo y la empresa afiliadora.

Así mismo, encuentra la Corte que de una interpretación sistemática de esta norma, se concluye que ni al propietario del vehículo, ni a la empresa a la cual se encuentra afiliado éste, les es desconocido el debido proceso, ni el derecho de defensa, por cuanto una vez

ocurrida la infracción se les notifica de la imposición del comparendo y tienen la posibilidad de comparecer e intervenir en el proceso, tal y como lo dispone artículo 22 de la Ley 1383 de 2010. Esta norma consagra que una vez impuesto el comparendo y para el servicio público se enviará además copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, para lo de su competencia, expresión que fue declarada constitucional por la Corte mediante la sentencia C-980 de 2011. En este pronunciamiento, como ya lo mencionó la Sala, esta Corporación encontró que este precepto no desconoce de ninguna manera el debido proceso para los propietarios de los vehículos y las empresas afiliadoras, sino que muy por el contrario lo garantiza, así como que la notificación por correo constituye una medida idónea y adecuada para cumplir con las exigencias de notificación y protege el debido proceso, por cuanto una vez notificados los sujetos de que trata la norma, estos se encuentran en capacidad de comparecer al proceso administrativo para ejercer su legítimo derecho de defensa y reivindicar sus derechos. Esta última interpretación sistemática de la norma demandada, evidencia que muy por el contrario a lo que afirma el actor, al propietario del vehículo y a la empresa afiliadora se les notifica del comparendo impuesto para que puedan hacerse parte en el proceso administrativo.

Por lo anterior, además de la interpretación taxativa, de una interpretación sistemática del precepto demandado, se evidencia la coherencia, la armonía y la unidad lógico-jurídica de la disposición demandada con los restantes preceptos del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

En consecuencia y de conformidad con las consideraciones vertidas en la parte motiva de esta sentencia, no evidencia la Corte ninguna violación del debido proceso, por cuanto (i) de una interpretación taxativa de la norma, se concluye que la solidaridad del propietario o de la empresa a la cual se encuentra vinculado el vehículo automotor, no establece una responsabilidad objetiva, la cual se encuentra proscrita en la Constitución y por la jurisprudencia de esta Corporación, sino que prevé claramente que dicha solidaridad solo se presenta cuando exista responsabilidad del propietario o de la empresa, de manera que no se configura responsabilidad objetiva, ni existe violación alguna del debido proceso, como alega el demandante.

(ii) Así mismo, observa la Sala que no existe violación alguna al debido proceso, por cuanto esta norma debe interpretarse sistemática y armónicamente con las demás normas del cuerpo normativo de la Ley 1383 de 2010 y con la Constitución Nacional, de tal manera que (a) de conformidad con el artículo 29 Superior, debe entenderse que para la determinación de la responsabilidad del propietario o de la empresa, para que pueda existir solidaridad por el pago de multas por infracciones de tránsito por parte del propietario o de la empresa a la cual se encuentre afiliado el vehículo, es necesario que dicha responsabilidad se determine con la garantía de un debido proceso administrativo y el lleno de todas las garantías procesales y sustanciales que le son inherentes a este derecho fundamental; (b) en armonía con otras normas de tránsito, como el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, los comparendos son notificados a los propietarios de los vehículos y a las empresas afiliadoras con la finalidad de que puedan ejercer su legítimo derecho de defensa y se les garantice el debido proceso; y (c) en coherencia con otras normas de tránsito, como el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, el Legislador establece expresamente los casos en donde se presentan infracciones por parte del conductor, el propietario o la empresa afiliadora.

Concluye la Corte en esta oportunidad, que tanto de una interpretación taxativa, como de una interpretación sistemática del artículo 18 de la Ley 1383 de 2010 demandada, es posible establecer claramente su constitucionalidad, al colegir que no existe consagración alguna de responsabilidad objetiva para la configuración de la solidaridad por multas por infracciones de tránsito, y que del correcto entendimiento de esta norma se deriva que el propietario del vehículo automotor y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo sólo estarán obligados solidariamente a pagar la multa si se logra establecer que la infracción cometida les es imputable, con pleno respeto del derecho fundamental del debido proceso y de todas las garantías que le son inherentes.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° 115253 del 9 de julio de 2010, 259921 del 16 de julio de 2010 y 313061 del 24 agosto 2010

“... Es decir que la solidaridad entre el propietario del vehículo y la empresa de transporte público a la cual se encuentra vinculado el vehículo, para el pago de la multa por infracciones de tránsito, será cuando de manera expresa lo determine la ley, razón por la que en cada caso será necesario remitirse a la disposición legal respectiva. (...) No debe perderse de vista que en materia sancionatoria, no se puede aplicar ni interpretar las normas de manera extensiva, sino de forma expresa.

De manera tal que la solidaridad aludida, se configura para los vehículos de servicio público que se encuentran vinculados a una empresa de servicio público, toda vez que de acuerdo con los decretos 170s., el contrato de vinculación se suscribe entre el propietario de un vehículo de servicio público y una empresa de transporte público debidamente habilitada, por lo tanto, no podrá hablarse de solidaridad para los vehículos de servicio particular.

Situación diferente es la prevista para las infracciones de tránsito en las cuales la Ley 1383, se refiere a la sanción de multa que se impone al conductor y/o propietario de un vehículo automotor, situación que cobija a los vehículos de servicio público y los diferentes a éste (particular).”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 170761 del 11 de mayo de 2010

“A manera de ejemplo se tiene que el artículo 21 D.15 de la Ley 1383 de 2010, modificatorio del 131 de la Ley 769 de 2002, consagra la solidaridad de la multa (30 S.M.L.D.V.), para el propietario del vehículo y la empresa a la cual se encuentre afiliado el automotor, por el cambio de recorrido o trazado de la ruta autorizada por el organismo de tránsito correspondiente.”

CAPITULO V.

Ciclistas y Motociclistas

Artículo 94. Normas Generales para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004 decidió declarar exequible, por los cargos analizados⁶², el inciso 1° del Artículo 94 de la Ley 769 de 2002,

- Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

- Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional C-018 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió: "Segundo.- Declarar EXEQUIBLES, por los cargos analizados⁶³, los incisos 1° y 2° (...) de la Ley 769 de 2002, CNT."

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004:

"Sin duda, lo ideal es que el ciclista pueda ir por una vía exclusiva para él o compartida únicamente con vehículos sin motor de similares características. Pero esta no es la hipótesis que enfrenta el legislador en la norma acusada. Lo que se plantea en este caso, es la regla que deben observar los ciclistas cuando transitan por vías que comparten con cualquier otro tipo de vehículo. Así, la decisión del legislador fue que las ciclas vayan por la derecha de la vía, no más allá de un metro de la acera. Ahora bien, para la Corte es razonable brindar el mismo tratamiento a ciclistas y motociclistas respecto a cuánto espacio tienen en la vía para transitar. Delimitar espacialmente el ámbito de circulación en la vía pública a los vehículos pequeños no implica un criterio sospechoso que esté prohibido y el medio es conducente para lograr un fin constitucionalmente importante (organizar el tránsito vehicular por las vías públicas, de forma segura y eficiente)".

- Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.

- No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.

- No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

- Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.

- No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.

⁶² El cargo formulado fue la violación al Principio de Igualdad al no tratar a los ciclistas como a los demás actores del tránsito

⁶³ El ciudadano considera que los apartes de la norma acusada violan la Constitución Política por desconocer los artículos 2°, 4°

- Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.
- Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.

Reglamentación: Resolución 3600 de 2004 Ministerio de Transporte

Artículo 1. La presente resolución tiene por objeto reglamentar las características, especificaciones y ensayos del casco de seguridad y el uso de éste por parte de los conductores de bicicletas y triciclos y sus acompañantes, cuando los hubiere, para transitar en el Territorio Nacional.

Artículo 2. Para la aplicación e interpretación de esta reglamentación, se observarán las definiciones establecidas en la Norma Técnica Colombiana NTC- 5239 "Cascos para ciclistas y para usuarios de monopatines y patines de ruedas."

DE LAS CARACTERÍSTICAS, ESPECIFICACIONES Y ENSAYOS DELCASCO DE SEGURIDAD

Artículo 3. Para la fabricación e importación de cascos de seguridad para conductores y acompañantes de bicicletas y triciclos, se deben cumplir los requisitos establecidos en los numerales: 4, 5, 6 y 7, especificados en la Norma Técnica Colombiana NTC- 5239 "Cascos para ciclistas y para usuarios de monopatines y patines de ruedas."

Artículo 4. Para evaluar la conformidad y cumplimiento de los requisitos establecidos en el Artículo anterior, previamente a su comercialización, los fabricantes e importadores de los cascos de seguridad sometidos a esta reglamentación, deberán obtener un Certificado de Conformidad de producto expedido por un Organismo de Certificación, debidamente acreditado ante el Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología.

Parágrafo. Para obtener el certificado de conformidad de producto de que trata el presente Artículo los fabricantes e importadores de los cascos de seguridad, dispondrán de un término de seis (6) meses contados a partir de la fecha de la publicación de la presente Resolución.

DEL USO DEL CASCO DE SEGURIDAD EN EL TRÁNSITO DE BICICLETAS Y TRICICLOS

Artículo 5. Los conductores y acompañantes, si los hubiere, cuando transiten en vehículos bicicletas y triciclos, deberán usar obligatoriamente el casco de seguridad a que alude la presente resolución, debidamente asegurado a la cabeza, mediante el uso correcto del Sistema de Retención del mismo.

Parágrafo. Cuando se trate de ciclistas afiliados a Ligas de Ciclismo o similares, que se encuentren en competencia o en entrenamiento deberán cumplir las disposiciones que para el efecto establezcan las organizaciones ciclísticas nacionales.

Artículo 6. Las Autoridades de tránsito competentes, vigilarán el correcto uso del casco de seguridad por parte de conductores y acompañantes, así como el cumplimiento de los requisitos sobre marcación e información suministrada por el fabricante. Para la adecuada

aplicación de ésta norma, la autoridad de tránsito competente deberá capacitar a su personal operativo.

Artículo 7. De conformidad con lo dispuesto en el Artículo 133, de la Ley 769 de 2002, el conductor de bicicleta o de triciclo, será sancionado con amonestación por la autoridad de tránsito competente y deberá asistir a un curso formativo dictado por la autoridad de tránsito y el incumplimiento a dicho curso, dará lugar a la sanción de multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos diarios vigentes, de conformidad con lo señalado en el Artículo 123 de la Ley 769 de 2002, cuando éste o su acompañante no usen el casco de seguridad en las condiciones previstas en esta disposición. Además el vehículo será inmovilizado.

Cuando se trate de usuarios de triciclo, el conductor del vehículo, será sancionado con amonestación, en los términos señalados en el Artículo 123 de la Ley 769 de 2002.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sección Primera Sentencia del 10 de agosto de 2000 Radicado 5458.

1. La obligatoriedad del uso del casco y la sanción por el incumplimiento a tal regla encuentra fundamento en el Artículo 2º, inciso 2, de la Constitución Política en la medida que la Administración pretende proteger la vida y salud de los motociclistas, cuya actividad es altamente riesgosa.

2. "...el hecho de que se imponga el uso obligatorio del casco no puede traducirse en un desconocimiento al desarrollo de la libre personalidad, como tampoco al de la libre circulación, pues, respecto del primero, basta observar que dicho derecho no es absoluto, en la medida de que sobre el mismo prevalecen otros tales como el derecho a la vida y el derecho a la salud y, respecto del segundo, que –sic- la medida que se cuestiona en manera alguna impide que quienes manejen una motocicleta puedan circular libremente dentro del territorio nacional, cuando a bien lo tengan, que es a lo que se refiere el canon constitucional que protege dicho derecho".

3. La Circunstancia que se exige que el casco cumpla con unas normas técnicas, busca que no sea un casco cualquiera, sino uno que proteja el derecho a la vida y el derecho a la salud.

4. "... el valor del casco, comparado con el beneficio que le presta a los motociclistas, es insignificante, por cuanto les protege los derechos a la vida y a la salud tantas veces mencionados y, de otra parte, que la erogación que tienen que hacer los motociclistas para pagar las multas bien puede obviarse, si los mismos usan el casco, puesto que dicha multa es precisamente por no usarlo".

La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

Artículo 95. Normas Específicas para Bicicletas y Triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción.

Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja.

Legislación Complementaria: Ley 1083 de 2006

Artículo 3°. (...)

Parágrafo. Será potestativo de las autoridades locales determinar la obligatoriedad del uso de casco de seguridad en ciclorrutas y ciclovías. Para los menores de edad será obligatorio su uso. En todo caso, serán de obligatorio uso para la generalidad de la población los dispositivos reflectivos a que hace referencia el inciso 2 del artículo 95 de la Ley 769 de 2002, en horas nocturnas.

Parágrafo. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículos por las vías nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.

Artículo 96. Normas Específicas para Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos.

Modificado Ley 1239 de 2008 Artículo 3°. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código.

Conceptos oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 238241 del 11 de junio de 2009

De acuerdo con lo preceptuado por el artículo 94 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, "... las motocicletas, entre otros vehículos "Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la cebra u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para el servicio público colectivo". Normativa a la cual deben sujetarse los usuarios de las vías en los pluricitados vehículos."

2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 311021 del 24 agosto 2010:

".... por expresa disposición legal el conductor de la motocicleta y el acompañante, cuando lo hubieren, deberán portar siempre el casco y no es viable consagrar nunca excepción y menos aún la exoneración del uso del elemento de protección al que usted alude en este momento.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 201101 del 20 de junio de 2010.

“...tanto en el conductor de la motocicleta como el acompañante como si hubiere, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 94 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual consagra las normas generales entre otros vehículos, para las motocicletas, dentro de las que se encuentra aquellas que establecen que los conductores de los tipos de vehículos allí mencionados y sus acompañantes, deberán vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación, que deben ser visibles cuando conduzca entre 18:00 y las 6:00 del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa...las autoridades de tránsito competentes, no deberán imponer comparendos, multas y mucho menos sanciones, al conductor de motocicletas que transiten sin el chaleco o chaqueta reflectiva en horas comprendidas 6:01 a.m. y las 17:59 p.m., salvo que la visibilidad sea escasa dentro del periodo en comento.

Según lo consagrado en el párrafo 3° del artículo 6° de la Ley 769 de 2002, antes referido, no le es dado al Alcalde Municipal, exigir la utilización del chaleco en horario diferente a los establecidos en la ley. En consecuencia, carece de competencia legal, para expedir un acto administrativo en tal sentido.

No debe el Alcalde Municipal reglamentar los colores obligatorios del chaleco o chaqueta reflectiva dentro de un municipio, por cuanto los artículos 1° de la ley 769 (modificadas por la ley 1383 de 2010) y el párrafo 3° del artículo 6° de la primera de las normas legales mencionadas, establecen que las disposiciones del código nacional de tránsito, rigen en todo el territorio nacional y no les es dado a las autoridades territoriales, dictar disposiciones que contravengan el ordenamiento legal Nacional, toda vez que las personas pueden transitar por todo el territorio, únicamente con las limitaciones que las mismas normas legales señalen para el efecto. Lo anterior, con fundamento en el hecho que los conductores de motocicletas y sus acompañantes cuando los haya, puedan circular por todas las vías, y al existir exigencias respecto a los colores del chaleco establecidas por las autoridades locales o regionales, les sería imposible circular por aquellas jurisdicciones, en las que les exigiesen colores de chaleco, diferentes a los establecidos a nivel nacional, ya que por obvias razones, les sería imposible cumplir con las exigencias en comento.”

3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.

4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.

5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre en el casco, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, el número de la placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución.

Reglamentación: Resolución 1737 de 2004 Ministerio de Transporte

Artículo 1. La presente resolución tiene por objeto reglamentar las características, especificaciones y ensayos del casco de seguridad y el uso de éste por parte de los conductores de motocicletas, motociclos y mototriciclos y sus acompañantes, cuando los hubiere, para transitar en el Territorio Nacional.

Artículo 2. Para la aplicación e interpretación de esta reglamentación, se observarán las definiciones establecidas en la Ficha Técnica "Cascos de seguridad para Usuarios de Motocicletas y Similares", tomada de la Norma Técnica Colombiana NTC-4533, ficha que forma parte integral de esta resolución.

DE LAS CARACTERÍSTICAS, ESPECIFICACIONES Y ENSAYOS DEL CASCO DE SEGURIDAD

Artículo 3. Para la fabricación e importación de cascos de seguridad para conductores y acompañantes de motocicletas, motociclos y mototriciclos, se deben cumplir los requisitos establecidos en los numerales: 3, 4, 5, 6 y 7, especificados en la Ficha Técnica "Cascos de seguridad para Usuarios de Motocicletas y Similares".

Artículo 4. Para evaluar la conformidad y cumplimiento de los requisitos establecidos en el Artículo anterior, previamente a su comercialización, los fabricantes e importadores de los cascos de seguridad sometidos a esta reglamentación, deberán obtener un Certificado de Conformidad expedido por un Organismo de Certificación, debidamente acreditado ante el Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología.

Parágrafo. Para obtener el certificado de conformidad de que trata el presente Artículo los fabricantes, comercializadores e importadores de los cascos de seguridad, dispondrán de un término de seis (6) meses contados a partir de la fecha de la publicación de la presente Resolución.

DEL USO DEL CASCO DE SEGURIDAD EN EL TRANSITO DE MOTOCICLETAS, MOTOTRICICLOS Y MOTOCICLOS

Artículo 5. Los conductores y acompañantes, si los hubiere, cuando transiten en vehículos motocicletas, mototriciclos y motociclos, deberán usar obligatoriamente el casco de seguridad a que alude la presente resolución, debidamente asegurado a la cabeza, mediante el uso correcto del Sistema de Retención del mismo.

Artículo 6. El casco de seguridad deberá llevar impreso en la parte posterior externa, el número de la placa asignada al vehículo, en letras y números tipo arial, reflectivas, cuyo tamaño será de 3.5 centímetros de alto y un ancho de trazo de un (1) centímetro.

Artículo 7. Las Autoridades de tránsito competentes, vigilarán el correcto uso del casco de seguridad por parte de conductores y acompañantes, así como el cumplimiento de los requisitos sobre marcación y rotulado. Para la adecuada aplicación de ésta norma, la autoridad de tránsito competente deberá capacitar a su personal operativo.

Artículo 8. De conformidad con lo dispuesto en el Artículo 131 literal C., de la Ley 769 de 2002, el conductor de una motocicleta será sancionado con multa de quince (15) salarios mínimos diarios vigentes, cuando éste o su acompañante no usen el casco de seguridad en las condiciones previstas en esta disposición. Además el vehículo será inmovilizado.

Cuando se trate de motociclos y mototriciclos, el conductor del vehículo, será sancionado con amonestación, en los términos señalados del Artículo 123 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 9. La presente resolución rige a partir de su publicación y deroga las Resoluciones 03606 del 18 de noviembre de 1998 y 02436 del 19 de noviembre de 1999, expedidas por el Ministerio de Transporte

6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-885 de 2010:

“A primera vista, se puede presumir que la probabilidad del riesgo de perder la vida o sufrir más graves lesiones en una motocicleta que en otro tipo de vehículo terrestre, debido a su forma y su diseño; su capacidad de cometer más y más riesgosas contravenciones es notoria. En efecto, si se piensa en las condiciones de una motocicleta; en su tamaño, en su forma, en su diseño, en su funcionamiento; es claro que las posibilidades de incurrir en las infracciones contempladas en las reglas acusadas son mayores y más variadas. Para una motocicleta es más fácil transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril (D3); no detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de ‘PARE’ o un semáforo intermitente en rojo (D4). Una motocicleta, con muchísima más facilidad puede conducirse sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados (D5). Así también, 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 (D6); y conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas (D7). La movilidad y maniobrabilidad de las motocicletas les permite transitar por lugares que los demás tipos de vehículos, por su forma y tamaño, difícilmente pueden ir.

Ahora bien, las estadísticas acerca de los accidentes de tránsito con las que actualmente cuenta el Ministerio de Transporte sobre la accidentalidad terrestre evidencian la diferencia de riesgos que implican las motocicletas frente al resto de vehículos. Esto fue cierto en el año 2007, en el 2008 y en el 2009. El riesgo de las motocicletas es superior y por lo tanto, su control se hace más necesario e imperioso. De hecho, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses señaló al respecto en el informe del año 2009,

“Se entiende por vehículo involucrado aquellos en los cuales se transportaba la víctima, es notorio, casi obvio, que los vehículos de mayor vulnerabilidad son las motos [39,23%], seguidas por los automóviles [11,18%], los primeros caracterizados por su inestabilidad y la exigencia de importantes habilidades para su maniobra, las cuales pocas veces son corroboradas por las autoridades de control. [...]”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° 55041 del 11 de febrero y 318441 del 10 de agosto de 2009

“... vale la pena destacar que para su circulación (de las bicicletas eléctricas), se deberá cumplir con las normas que determinan obligaciones generales para todo tipo de vehículo, es decir, estar matriculado, portar placas, ser conducido por una persona que posea licencia de conducción, quien deberá portar casco y chaleco, poseer SOAT ((sic)seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito), cumplir con las normas especiales para vehículos tipo motocicletas enunciadas con anterioridad y puede ser objeto de inmovilización.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 224681 del 3 de junio de 2009

“...esta Oficina Asesora Jurídica no considera viable que ese Despacho de Tránsito o cualquier otra autoridad municipal o territorial, prohíba dicha actividad (transitar con niños menores de 10 años como acompañante en las motocicletas), toda vez que se reitera, la misma ley permite hacerlo, lo cual no ocurre con los menores de diez (10) años que circulan en vehículos automotores, lo (sic) cuales no lo podrán hacer en la parte delantera de los mismos, precepto que está expresamente consagrado en el pluricitado Código Nacional de Tránsito Terrestre.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 106941 del 17 de marzo de 2009

“Las denominadas moto ninja no están técnicamente adaptadas con los componentes mecánicos de una motocicleta por consiguiente no se les debe permitir la circulación ni el uso por las vías públicas ni privadas abiertas al público, pues para su circulación se requiere que cumplan con todas las condiciones establecidas en la Ley 769 de 2002 para las motocicletas, es decir tener licencia de tránsito, seguros, licencia de conducción, etc.”

CAPITULO VI.

Tránsito de otros vehículos y de animales

Artículo 97. Movilización de Animales. No deben dejarse animales sueltos en las vías públicas, o con libre acceso a éstas. Las autoridades tomarán las medidas necesarias para despejar las vías de animales abandonados, que serán conducidos al coso o se entregarán a asociaciones sin ánimo de lucro encargados de su cuidado.

Se crearán los cosos o depósitos animales, en cada uno de los municipios del país, y, en el caso del distrito capital de Bogotá, uno en cada una de sus localidades.

Parágrafo 1°. El coso o depósito de animales será un inmueble dotado con los requisitos necesarios para el alojamiento o adecuado de los animales que en él se mantengan. Este inmueble comprenderá una parte especializada en especies menores, otra para especies mayores y otra para fauna silvestre, esta última supervisada por la entidad administrativa del recurso.

Parágrafo 2°. Este inmueble se construirá según previo concepto técnico de las Juntas Municipales Defensoras de Animales.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 58852 del 24 de noviembre de 2004.

“...considera esta Oficina que como en cada municipio del país debe crearse un coso o depósito de animales, las autoridades competentes deben hacerse cargo de los animales abandonados que reencuentren en su respectiva jurisdicción.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 42630 del 31 de agosto de 2006

“En todos los municipios del país debe crearse un coso o depósito de animales, sin excepción alguna. La Ley 5ª de 1972 por la cual se provee a la fundación y funcionamiento de juntas defensoras de animales contempla que éstas se crearán en cada uno de los municipios del país, sin excepción alguna.

1. Las autoridades competentes deben hacerse cargo de los animales abandonados que se encuentren en su respectiva jurisdicción.

2. Los mataderos municipales que no cuentan con los requisitos exigidos en el artículo 97 de la Ley 769 de 2002, es decir que no tengan dentro del mismo un espacio adecuado para el coso o depósito de animales que en él se mantengan en las condiciones indicadas en el artículo 97 citado, no pueden ser utilizados para este fin.

3. Los requisitos mínimos del alojamiento de animales deben ser un inmueble que comprenderá una parte especializada en especies menores, otra para especies mayores y otra para fauna silvestre, esta última supervisada por la entidad administrativa del recurso.

4. El concepto técnico para la construcción del coso o depósito de animales, debe emitirlo las Juntas Defensoras de Animales y en el municipio donde no existan estas Juntas, el concepto lo debe emitir las asociaciones o sociedades defensoras de animales o entidades cívicas similares, mediante un comité, una entidad pública encargada de la protección, un programa o un proyecto.

5. Las construcciones y mataderos que no cuenten con el concepto técnico expedido por las juntas defensoras de animales o quien haga sus veces, no pueden considerarse como cosos, porque para ello deben cumplir con los requisitos exigidos en la normatividad vigente.

6. Para que un matadero municipal pueda ser considerado coso debe reunir las condiciones enunciadas en el punto 3, estipulas por las juntas defensoras de animales, en el caso de Bogotá, por el DAMA y la Secretaria de Salud del Distrito.

7. Los pasos que deben cumplir los Alcaldes municipales para adecuar los mataderos municipales, a lo dispuesto en el artículo 97 de la Ley 769 de 2002, son los que establezcan la Secretaria de Salud de cada municipio y el centro de zoonosis que se encargue de apoyo y vigilancia, diagnóstico, prevención y control de factores de riesgos biológicos.

8. En el Caso de Bogotá, el DAMA es el encargado de dar visto bueno a las normas ambientales y la secretaria de salud a las de salubridad, en el caso del resto de municipios están las corporaciones autónomas regionales que se encargan del control y vigilancia de lo que tiene que ver con la fauna silvestre. Así como las juntas defensoras de animales.

9. La fauna silvestre la supervisa el DAMA y las corporaciones autónomas regionales.

10. En la actualidad no existe un inventario de cosos construidos en el país, hay entidades no gubernamentales que propenden por la protección de los animales entre las que se encuentran la Asociación Defensora de Animales y del Medio Ambiente ADA, Sociedad

Protectora de animales, Asociación de ayuda a animales desamparados, así como las ONG y otros organismos que velan por el cuidado y protección de los animales.”

Artículo 98. Erradicación de los Vehículos de Tracción Animal. En un término de un (1) año, contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley, se prohíbe el tránsito urbano en los municipios de Categoría Especial y en los municipios de primera categoría del país, de vehículos de tracción animal. A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencias C-355, C-475, C-481 y C-779 de 2003

(1) La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-355 de 2003 decidió declarar Inexequibles los apartes tachados del Artículo 98 de la Ley 769 de 2002. (2) La Corte Constitucional mediante Sentencia C-355 de 2003 decidió: “TERCERO.- Declarar EXEQUIBLE el resto del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, bajo el entendido de que la prohibición a que se contrae la norma se debe concretar, por las autoridades municipales o distritales competentes, a determinadas vías y por motivos de seguridad vial, y que la misma sólo entrará a regir siempre que real y efectivamente se hayan adoptado las medidas alternativas y sustitutivas previstas en el parágrafo 2º del artículo 98 de la ley antes citada, en el respectivo distrito o municipio. (3) La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-475 de 2003 decidió estarse a lo resuelto en la Sentencia C-355 de 2003. (4) La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-475 de 2003 decidió: “Tercero. Declarar EXEQUIBLE el único inciso del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, en lo que respecta al ámbito territorial de aplicación de la prohibición contenida en dicho precepto, por el cargo analizado en esta sentencia.” (5) La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-481 de 2003 decidió: “Primero: Declarar exequible el artículo 98 de la Ley 769 de 2002 “por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, en cuanto al cargo de presunta violación de los artículos 152 y 153 de la Constitución.” (6) La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-481 de 2003 decidió: “ Segundo: Estarse a lo resuelto en la sentencia C-355 de 2003, por medio de la cual se declaró la inexequibilidad de las siguientes expresiones del artículo 98 de la Ley 769 de 2002: “Erradicación de los”; “contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley”, y “A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.”” (7) La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-481 de 2003 decidió: “ Tercero : Estarse a lo resuelto en la sentencia C-355 de 2003, por medio de la cual se declaró la exequibilidad del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, salvo el parágrafo 1º, bajo el entendido de que “la prohibición a que se contrae la norma se debe concretar, por las autoridades municipales o distritales competentes, a determinadas vías y por motivos de seguridad vial, y que la misma sólo entrará a regir siempre que real y efectivamente se hayan adoptado las medidas alternativas y sustitutivas previstas en el parágrafo 2º del artículo 98 de la ley antes citada, en el respectivo distrito o municipio.”” (8) La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-779 de 2003 decidió: “Primero.- En relación con los cargos formulados contra el artículo 98 de la Ley 769 de 2002 por la supuesta vulneración del Preámbulo y de los artículos 1, 2, 4, 5, 7, 16, 25, 26, 29, 34, 53, 58, 83 y 336 superiores, ESTAR A LO RESUELTO en la Sentencia C-355/03 en la que la Corporación decidió i) Declarar INEXEQUIBLES las expresiones: “Erradicación de los”; “contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley”, y “A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.”, contenidas en el artículo 98 de la Ley 769 de 2002” (9) La Corte

Constitucional por medio de la Sentencia C-779 de 2003 decidió: " Declarar EXEQUIBLE el resto del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, con excepción del párrafo 1º, -respecto del cual decidió inhibirse para pronunciar sentencia de fondo-, bajo el entendido de que la prohibición a que se contrae la norma se debe concretar, por las autoridades municipales o distritales competentes, a determinadas vías y por motivos de seguridad vial, y que la misma sólo entrará a regir siempre que real y efectivamente se hayan adoptado las medidas alternativas y sustitutivas previstas en el párrafo 2º del artículo 98 de la ley antes citada, en el respectivo distrito o municipio." (10) La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-779 de 2003 decidió: " Segundo.-En relación con el cargo formulado contra el artículo 98 de la Ley 769 de 2002 por la supuesta vulneración del artículo 13 superior, ESTAR A LO RESUELTO en la Sentencia C-475/03..."

Parágrafo 1º. Quedan exceptuados de la anterior medida los vehículos de tracción animal utilizados para fines turísticos, de acuerdo a las normas que expedirá al respecto el Ministerio de Transporte

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-475 de 2003

(1) La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-475 de 2003 decidió: "Cuarto. Declarar EXEQUIBLE el párrafo 1º del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado en esta sentencia." (2) La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-779 de 2003 decidió: "Cuarto: Estarse a lo resuelto en la sentencia C-475 de 2003, respecto del párrafo 1º del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, que lo declaró exequible por el cargos analizados"

Parágrafo 2º. Las alcaldías municipales y distritales en asocio con el SENA tendrán que promover actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de los vehículos de tracción animal.

Jurisprudencia Constitucional: 1. La Corte Constitucional por medio de la sentencia C-355 de 2003 decidió.

Declarar EXEQUIBLE el resto del Artículo 98 de la Ley 769 de 2002, bajo el entendido de que la prohibición a que se contrae la norma se debe concretar, por las autoridades municipales o distritales competentes, a determinadas vías y por motivos de seguridad vial, y que la misma sólo entrará a regir siempre que real y efectivamente se hayan adoptado las medidas alternativas y sustitutivas previstas en el párrafo 2º del Artículo 98 de la ley antes citada, en el respectivo distrito o municipio. 2. La Corte Constitucional por medio de las sentencias C-475 y C-481 de 2003 decidió Estarse a lo resuelto en la Sentencia C-355 de 2003

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-355 de 2003:

1º) "... como vehículos que son, aquellos cuya fuerza motriz proviene de las potencias animales también pueden ser objeto de regulación por parte del Estado. Su influencia en la dinámica diaria de la circulación es más que evidente: ocupan un lugar en la vía pública, desarrollan niveles menores de velocidad, manipulan fuerzas físicas de diferente entidad con grados determinados de maniobrabilidad y generan impacto ambiental"

2º) La conducción de estos vehículos tiene entonces un efecto en los derechos de terceros y, sobre todo, un resultado concreto en la obtención de niveles óptimos de seguridad, comodidad y salubridad del espacio público, que no son otra cosa que manifestaciones del interés general”.

3º) “Ahora bien, ya que el Estado es el encargado de organizar y coordinar los elementos involucrados en esta relación, también es lógico suponer que en él recaiga la responsabilidad de evaluar en qué grado y con qué intensidad se afectan el interés general y los derechos de terceros. En otras palabras, es el Estado, por conducto del legislador, el que debe determinar cuáles son las restricciones que deben imponerse para que el tránsito de vehículos y de peatones permita alcanzar niveles aceptables de orden, seguridad, salubridad y comodidad públicas...”

4º) “...el propósito central del legislador fue dotar al país de reglas de tránsito acordes con la dinámica actual de la circulación nacional, eliminando factores incompatibles con el grado evolutivo de la misma”.

5º) “Los riesgos que generan este específico medio de transporte han sido ilustrados por los intervinientes del proceso, aunque no resulta difícil deducirlos de la simple observación empírica: 1) La velocidad de los semovientes que arrastran una carreta no se compara con la de los vehículos automotores. La potencia de los últimos supera con creces la del animal, lo cual constituye un riesgo para ambos si llegaren a coincidir en avenidas diseñadas para vehículos de alta velocidad. 2) La disposición de la malla vial de las ciudades modernas está hecha para desarrollar grados de agilidad, fluidez, celeridad y dinamismo con los cuales los vehículos de tracción animal no pueden competir, pudiendo, en cambio, entorpecerlos. 3) La precaria maniobrabilidad de las carretas también afecta la seguridad del sistema del tránsito vehicular. Aunque la conducción de automotores no está exenta de riesgos y es frecuente observar comportamientos irracionales en los conductores, es evidente que el tránsito de automotores parte del supuesto de la responsabilidad del chofer. En cambio, la impredecible irracionalidad del animal puede convertirse en elemento sorpresivo de riesgo y, por tanto, en factor claro de inseguridad para quienes manejan autos. 4) La estructura física de las carretillas hace inoperantes los cinturones de seguridad, por lo que la vida de sus usuarios corre inminente peligro cuando el vehículo transita por vías diseñadas para automóviles”. “No obstante, dado que estos reproches no se derivan propiamente de la conducción de las carretas sino que constituyen imputaciones relacionadas con el comportamiento de sus propietarios, que además no se encuentran probadas en el proceso, esta Corte no considera que sean razones suficientes ni pertinentes a la presente discusión...”

6º) “La Corporación considera que la medida de excluir de circulación los vehículos de tracción animal no es proporcional al fin perseguido por el legislador, cual es el de garantizar y aumentar los niveles de seguridad vial en los municipios de categoría especial y de primera categoría, por las razones que se comentan seguidamente”.

7º) “En otros términos, dado que la distribución y conformación de las ciudades y de su sistema vial no es pareja sino que presenta variables que las hacen heteromorfas, no es posible afirmar de manera racional que todas las vías de las grandes ciudades sean incompatibles con el tránsito de vehículos de tracción animal.”

8º) “Además, nótese que el Artículo 98 demandado inicia su redacción con el término “erradicación” de los vehículos de tracción animal, lo cual implica que las autoridades de tránsito locales, conectoras de la realidad del municipio de su jurisdicción, están imposibilitadas para ajustar la circulación de las carretas a las necesidades del centro urbano, siendo obligatorio en tales casos que se proceda a “retirar los vehículos de tracción animal” de la vía pública”.

9º) “...tal y como corresponde a la redacción original de la norma, la disposición legislativa sí constituye una violación inminente del núcleo esencial del derecho al trabajo de los usuarios de los vehículos de tracción animal, pues dicha redacción no se limita a restringir el derecho a usar este tipo de transporte sino que dispone su ‘erradicación’ de las vías de todos los municipios de primera categoría y de categoría especial.”

10º) “La erradicación de estos vehículos, sin que medie una normatividad de transición efectiva –como se verá más adelante –, trae para los conductores de las ‘zorras’ una pérdida económica de severas consecuencias, dado que su subsistencia se encuentra inescindiblemente ligada con este oficio”.

Legislación Complementaria: Ley 1450 de 2011

Artículo 135. Sustitución de Vehículos de Tracción Animal. El Gobierno Nacional desarrollará un programa de acompañamiento técnico a los municipios para avanzar en la sustitución de vehículos de tracción animal por vehículos automotores y/o la promoción de actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de vehículos de tracción animal.

Reglamentación: Decreto 178 de 2012

Artículo 1. Autorizar la sustitución de vehículos de tracción animal por vehículos automotores debidamente homologados para carga, para facilitar e incentivar el desarrollo y promoción de actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de vehículos de tracción animal.

En cumplimiento de la adopción de medidas alternativas y sustitutivas, los alcaldes de los municipios de categoría especial y de los municipios de primera categoría del país podrán desarrollar programas alternativos de sustitución que no necesariamente obliguen la sustitución de un vehículo de tracción animal por otro vehículo automotor.

En desarrollo del inciso y del párrafo 2º del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, los alcaldes de los municipios de categoría especial y de los municipios de primera categoría del país, de que trata la Ley 617 de 2000, deberán desarrollar y culminar las actividades alternativas de sustitución de los vehículos de tracción animal, antes del 31 de enero de 2013.

Artículo 2. La sustitución de los vehículos de tracción animal, de que trata el artículo anterior, deberá realizarse por las alcaldías municipales y distritales en coordinación con las autoridades de transporte y tránsito de la respectiva jurisdicción.

Artículo 3. Corresponde a los alcaldes de los municipios de categoría especial y de los municipios de primera categoría del país, tomar las medidas necesarias para sustentar presupuestalmente el proceso de sustitución, facilitando la financiación y cofinanciación

del equipo automotor y el desarrollo de las actividades alternativas para los conductores de estos vehículos.

Artículo 4. En desarrollo de los programas de sustitución, las autoridades locales deberán como mínimo:

1. Censar los vehículos de tracción animal –carretas y equinos– en su jurisdicción.
2. Censar e identificar plenamente a los conductores de los vehículos de tracción animal que serán objeto del programa.
3. Adelantar programas de capacitación en técnicas de administración y desarrollo de empresas, negocios y manejo de cargas livianas u otras actividades alternativas, dirigidos a los conductores de estos vehículos.
4. Establecer, coordinar, ejecutar y hacer seguimiento a las condiciones, procedimientos y programas para la recepción de los vehículos de tracción animal – carretas y semovientes como un conjunto– que garantice las condiciones sanitarias adecuadas para el alojamiento y bienestar de los animales y la desintegración de la carreta. Para la ejecución de esta actividad, podrá celebrar acuerdos con asociaciones defensoras de animales o entidades sin ánimo de lucro o desarrollar programas de adopción para actividades agropecuarias que garanticen la conservación, cuidado y mantenimiento de los semovientes.
5. Establecer mecanismos de control que permitan garantizar el cumplimiento de la entrega material de la carreta y del semoviente a quien para este efecto haya determinado la autoridad municipal o distrital.
6. Llevar un registro detallado que identifique plenamente a los conductores que resultaren del programa de sustitución.

Artículo 5. La inspección, vigilancia y control de los programas de sustitución de que trata el presente decreto, estará a cargo de los alcaldes o de las autoridades municipales o distritales.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° 19698 del 11 de abril y 673351 del 9 de diciembre de 2008

“Así las cosas y teniendo en cuenta que la mayoría de los municipios y distritos no han promovido las actividades administrativas y sustantivas para los conductores de vehículos de tracción animal, las autoridades de tránsito de los entes territoriales respectivos, no han erradicado los vehículos de tracción animal, toda vez que el término de un (1) año de que trata el mismo artículo 98 del Código de Tránsito Terrestre, no se ha puesto en ejecución por la mayoría de estas autoridades, por cuanto la expresión “contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley” fue declarada inexecutable por la Corte Constitucional, como quedó consignado en su momento, y en tal virtud, metras no se le dé cumplimiento al mencionado parágrafo 2º del precitado artículo 98, por parte de las autoridades municipales, distritales y el SENA, estos vehículos podrán seguir circulando por las vías que se determinen en el respectivo municipio o distrito.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 31000 del 22 de junio de 2004

“Así las cosas se desprende claramente de las disposiciones señaladas que la licencia de tránsito es producto del registro inicial que se haga a un vehículo automotor, por lo tanto los vehículos no motorizados como en el caso de los de tracción animal, no se les debe exigir tal requisito y tampoco le compete a los Organismos de Tránsito su reglamentación, ya que solamente son sujetos de registro los vehículos provistos de un motor que le produce movimiento.”

CAPITULO VII.

Tránsito de personas en actividades colectivas

Artículo 99. Actividades Colectivas en Vías Públicas. La autorización de actividades colectivas en vías públicas debe ser solicitada con anticipación ante la autoridad competente. En todo caso, estas actividades no deben afectar la normal circulación de los vehículos. Para la realización de actividades deportivas en vías públicas, los responsables de ellas deben tomar las precauciones y suministrar los elementos de seguridad necesarios.

El tránsito de actividades colectivas en vías públicas, será regulado por la autoridad local competente, teniendo en cuenta el señalamiento de velocidades y la utilización de vías para que no afecten la normal circulación de los vehículos. De igual manera, la autoridad regulará el tránsito durante la ocurrencia de otras actividades multitudinarias que impliquen la utilización de las vías destinadas a los vehículos.

Artículo 100. Competencias Deportivas en Vías Públicas. Las competencias deportivas que se desarrollen en vías públicas, serán coordinadas por las federaciones o ligas respectivas, quienes deberán formular la solicitud de permiso correspondiente ante la autoridad de tránsito competente, con una antelación no inferior a quince (15) días a la realización del evento deportivo. Las autoridades de tránsito correspondientes adoptarán las medidas de circulación, información y de seguridad que fueren indispensables para tales casos.

CAPITULO VIII.

Trabajos eventuales en vía pública

Artículo 101. Normas para Realizar Trabajos en Vía Pública. Siempre que deban efectuarse trabajos que alteren la circulación en las vías públicas, el interesado en tal labor obtendrá en forma previa la autorización correspondiente de la autoridad competente y señalará el sitio de labor mediante la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas que han de iluminarse en horas nocturnas.

Los proyectos de edificación que causen modificaciones al sistema de tránsito o se constituyan en un polo importante generados de viajes tales como parques de diversiones, centros comerciales, estadios, centros culturales y otros, deberán tener la aprobación del organismo de tránsito de la jurisdicción.

Toda persona de derecho público o privado interesada en realizar alguna intervención en la vía pública pondrá en conocimiento de la autoridad de tránsito local la licencia que se le conceda para tal propósito, el lugar de la intervención y su duración estimada con una antelación no inferior a ocho (8) días, para que ésta le autorice y tome las medidas oportunas para mitigar el impacto que en la circulación pueda producir la intervención, pudiendo, si así lo amerita la índole de la labor, restringir o suspender el tránsito por la vía, disponiendo su traslado a trayectos alternos, y señalizándola de acuerdo con las restricciones que determine la autoridad competente. Una vez terminada la intervención, es responsabilidad de la persona de derecho público o privado, el retiro de todos los dispositivos de control de tránsito utilizados, so pena de ser multado por la autoridad de tránsito competente.

En los eventos previstos en los incisos anteriores el interesado deberá presentar junto con su solicitud un plan de señalización y desvíos, que debe ser aprobado por la autoridad competente.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte determinará, los elementos y los dispositivos de señalización necesarios en las obras de construcción.

Reglamentación: Resolución 1050 de 2004 Ministerio de Transporte

Artículo 102. Manejo de Escombros. Modificado Ley 1383 de 2010 Artículo 19. Cada municipio determinará el lugar o lugares autorizados para la disposición final de los escombros que se produzcan en su jurisdicción, el manejo de estos materiales se hará debidamente aislado impidiendo que se disemine por las vías y de acuerdo con la normatividad ambiental vigente, bajo la responsabilidad del portador del permiso que haya otorgado la autoridad de tránsito quien será responsable del control de vigilancia del cumplimiento de la norma, sin perjuicio que se le determine la responsabilidad sobre daños en bienes de uso público. El incumplimiento de esta norma, se sancionará con multa de treinta (30) saldo.

Parágrafo. Será sancionado con una multa de (30) smldv, quien transportando agregados minerales como: Arena, triturado o concretos, no aisle perfectamente la carga y permita que ella se esparza por las vías públicas, poniendo en riesgo la seguridad de otros vehículos.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2009 decidió .

Declarar que en la reelaboración del proyecto de ley No. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado, "Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y se dictan otras disposiciones", en lo concerniente al Artículo 19 no se desconoció la Constitución, y por ende, se declara EXEQUIBLES.

CAPITULO IX.

Protección Ambiental

Artículo 103. Niveles Permisibles de Emisión de Fuentes Móviles. El Gobierno Nacional reglamentará, los niveles permisibles de emisión de contaminantes producidos por fuentes móviles terrestres que funcionan con cualquier tipo de combustible apto para los mismos y los equipos y procedimientos de medición de dichas emisiones.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 63281 del 16 febrero de 2011

“Las conductas que ocasionan infracciones a las normas ambientales según el manual (de infracciones a las normas de tránsito corresponde a los numerales C-35 D-17, dependiendo las circunstancias que se indican

Artículo 104. Normas para Dispositivos Sonoros. Todo vehículo deberá estar provisto de un aparato para producir señales acústicas de intensidad, no superior a los señalados por las autoridades ambientales, utilizable únicamente para prevención de accidentes y para casos de emergencia. Se buscará por parte del Ministerio de Transporte y el Ministerio del Medio Ambiente reducir significativamente la intensidad de pitos y sirenas dentro del perímetro urbano, utilizando aparatos de menor contaminación auditiva.

El uso de sirenas, luces intermitentes, o de alta intensidad y aparatos similares está reservado a los vehículos de bomberos, ambulancias, recolectores de basura, socorro, emergencia, fuerzas militares, policía y autoridades de tránsito y transporte.

Se prohíbe el uso de sirenas en vehículos particulares; el uso de cornetas en el perímetro urbano; el uso e instalación, en cualquier 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. El tránsito de transporte pesado por vehículos como camiones, volquetas o tractomulas estará restringido en las vías públicas de los sectores de tranquilidad y silencio, conforme a las normas municipales o distritales que al efecto se expidan, teniendo en cuenta el debido uso de las cornetas.

Legislación Complementaria: Ley 1083 de 2006

Artículo 4. El Ministerio de Transporte, previo visto bueno del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, reglamentará el procedimiento de identificación de los vehículos y motocicletas de los distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial que funcionen con combustibles limpios.

Estos vehículos podrán ser objeto de beneficios en cuanto a la frecuencia en su circulación, los lugares a los que pueden acceder, así como de los demás beneficios que determinen las autoridades locales.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 770 del 17 de enero de 2003

“Las licuadoras que son luces giratorias e intermitentes únicamente pueden instalarse en vehículos de emergencia y no en otro tipo de vehículos.”

CAPITULO X.

Clasificación y uso de las vías

Artículo 105. Clasificación de Vías. Para efectos de determinar su prelación, las vías se clasifican así:

1. Dentro del perímetro urbano:

Vía de metro o metrovía
Vía troncal
Férreas
Autopistas
Arterias
Principales
Secundarias
Colectoras
Ordinarias
Locales
Privadas
Ciclorrutas
Peatonales

2. En las zonas rurales:

Férreas
Autopistas
Carreteras Principales
Carreteras Secundarias
Carreteables
Privadas
Peatonales.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-184 de 1993.

Con relación a la naturaleza de las vías la Corte concluyó que 1) Las vías de las ciudades y poblaciones son bienes de la Nación, de uso público; 2) El uso y goce de dichas vías corresponden a todas las personas, y 3) Dichas vías hacen parte del espacio público, y, por disposición constitucional, la protección y su destino al uso común prevalece sobre el interés particular.

Reglamentación: Decreto 1538 del 17 de Mayo de 2005

Artículo 7. Accesibilidad al Espacio Público. Los elementos del espacio público deberán ser diseñados y construidos dando cumplimiento a los siguientes parámetros: de la Ley 361 de 1997”.

A. Vías de circulación peatonal.

1. Los andenes deben ser continuos y a nivel, sin generar obstáculos con los predios colindantes y deben ser tratados con materiales duros y antideslizantes en seco y en mojado.
2. Para permitir la continuidad entre los andenes y/o senderos peatonales se dispondrán los elementos necesarios que superen los cambios de nivel en, los cruces de calzadas, ciclo rutas y otros. En estos casos se utilizarán vados, rampas, senderos escalonados, puentes y túneles.
3. En los cruces peatonales los vados deben conectar directamente con la cebra o zona demarcada para el tránsito de peatones.
4. Sobre la superficie correspondiente a la franja de circulación peatonal se debe diseñar y construir una guía de diferente textura al material de la superficie de la vía de circulación peatonal que oriente el desplazamiento de las personas invidentes o de baja visión.
5. Para garantizar la continuidad de la circulación peatonal sobre la cebra, en los separadores viales se salvarán los desniveles existentes con vados o nivelando el separador con la calzada.
6. Cuando se integre el andén con la calzada, se debe prever el diseño y la construcción de una franja de textura diferente y la instalación de elementos de protección para los peatones, para delimitar la circulación peatonal de la vehicular.
7. Las rampas de acceso a los sótanos de las edificaciones deberán iniciarse a partir del paramento de construcción y en ningún caso sobre la franja de circulación peatonal del andén.
8. Se deberán eliminar todos los elementos y estructuras que obstaculicen la continuidad de la franja de circulación peatonal.
9. Los espacios públicos peatonales no se podrán cerrar ni obstaculizar con ningún tipo de elemento que impida el libre tránsito peatonal.

...

C. Cruces a desnivel: Puentes y túneles peatonales.

1. Los recorridos del tráfico de la franja de circulación peatonal deben conducir hacia las escaleras y rampas de estos elementos.
2. Los puentes peatonales deberán contar con un sistema de acceso de rampas. Si en el espacio en el que está prevista la construcción de un puente peatonal no se puede desarrollar las soluciones de acceso peatonal mediante rampas, se deberá instalar un sistema alternativo eficiente que cumpla la misma función y que garantice el acceso autónomo de las personas con movilidad reducida.

3. Los puentes peatonales deberán contar con un bordillo contenedor a lo largo de toda su extensión para prevenir que las ruedas de los coches, sillas de ruedas, entre otras, se salgan de los límites de éste. Además, deben contar con elementos de protección como barandas y pasamanos que garanticen la circulación segura de los usuarios.
4. El pavimento y las superficies de los cruces a desnivel deben ser antideslizantes en seco y en mojado.
5. Al inicio de los cruces a desnivel se debe diseñar y construir un cambio de textura en el piso que permita la detección de los mismos por parte de los invidentes o de las personas de baja visión.

Parágrafo 1. En ningún caso las normas municipales o distritales podrán permitir la ocupación, uso temporal o reducción de la franja de circulación peatonal para localizar elementos de mobiliario urbano, tales como quioscos, casetas, carpas o construcciones móviles, temporales o con anclajes, los cuales solo podrán ubicarse dentro de la franja de amoblamiento

La presencia de peatones en las vías y zonas para ellos diseñadas, les otorgarán prelación, excepto sobre vías férreas, autopistas y vías arterias.

La autoridad de tránsito competente, por medio de resolución motivada señalará las categorías correspondientes a las vías urbanas, cualquiera que sea su denominación. En cualquier caso, las autoridades de tránsito podrán incorporar nuevas categorías y homologar su prioridad con cualquiera de las existentes.

La prelación entre las vías en zonas rurales será determinada por la autoridad de tránsito competente.

Parágrafo 1°. Las autoridades de tránsito deberán consultar con las comunidades el uso de las vías cuando no se trate de vías arterias o autopistas, principales y secundarias, para la definición de las rutas de transporte público. Si las juntas administradoras votan negativamente un tramo de una ruta, ésta no se podrá autorizar.

Reglamentación: [Resolución 1848 de 2005](#) Ministerio de Transporte

Artículo 1. Establecer la siguiente prelación entre las vías en zonas rurales, así:

- Vías férreas
- Autopistas
- Peonales
- Carreteras principales
- Carreteras Secundarias
- Carreteables
- Privadas

Parágrafo 2°. En todo caso, las vías principales y secundarias que se autoricen para rutas de transporte público requieren concepto técnico de la autoridad competente de que son aptas para resistir el tránsito de rutas de transporte público.

Parágrafo 3°. Se prohíbe el tránsito de vehículos de alto tonelaje por las vías de sitios que estén declarados o se declaren como monumentos de conservación histórica.

Legislación Complementaria: Ley 1228 de 2008

Artículo 1. Para efectos de la aplicación de la presente ley, las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional se denominan arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden y veredales o de tercer orden. Estas categorías podrán corresponder a carreteras a cargo de la Nación, los departamentos, los distritos especiales y los municipios. El Ministerio de Transporte será la autoridad que mediante criterios técnicos, determine a qué categoría pertenecen.

Parágrafo 1. Para efectos de la aplicación artículo 1o del Decreto 2770 de 1953 las vías que allí se identifican como de primera, segunda y tercera categoría son las que en esta ley se denominan de primero, segundo y tercer orden.

Parágrafo 2. Modificado Ley 1682 de 2013 Artículo 55. El ancho de la franja o retiro que en el artículo 2o de la Ley 1228 de 2008 se determina para cada una de las anteriores categorías de vías, constituye zonas de reserva o de exclusión para carreteras, y por lo tanto se prohíbe realizar cualquier tipo de construcción o mejora en las mencionadas zonas, salvo aquellas que se encuentren concebidas integralmente en el proyecto de infraestructura de transporte como despliegue de redes de servicios públicos, tecnologías de la información y de las comunicaciones o de la industria del petróleo, o que no exista expansión de infraestructura de transporte prevista en el correspondiente plan de desarrollo.

La entidad estructuradora del proyecto de infraestructura de transporte o responsable del corredor vial, previa solicitud del competente, revisará la conveniencia técnica, tecnológica, legal y financiera de la instalación de estas redes y aprobará las condiciones de su instalación.

La instalación de redes públicas en el ancho de la franja o retiro, en ningún caso podrá impedir u obstaculizar la ampliación o expansión de la infraestructura de transporte.

Para los efectos de lo previsto en este artículo, se entienden como construcciones o mejoras todas las actividades de construcción de nuevas edificaciones o de edificaciones existentes, que requieran licencia de construcción y sus modalidades en los términos previstos en las normas vigentes sobre la materia.

Sin perjuicio de lo previsto en la normatividad vigente para el otorgamiento de licencias ambientales, licencias de intervención y ocupación del espacio público y demás permisos y autorizaciones por parte de las autoridades correspondientes, la entidad pública que tenga a cargo la vía dentro de la zona de exclusión de que trata el artículo 2o de la Ley 1228 de 2008 para otorgar permisos para la construcción de accesos, instalación de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, ductos, obras destinadas a seguridad vial, traslado de postes, transporte de hidrocarburos o cruces de redes eléctricas de alta, media o baja tensión, deberá establecer los requisitos que debe cumplir el interesado en el trámite correspondiente.

Parágrafo 3. El Gobierno Nacional adoptará a través de un decreto reglamentario medidas especiales para dar cumplimiento a lo previsto en la presente ley sobre fajas de retiro en pasos urbanos.

Parágrafo 4. Adicionado Ley 1682 de 2013 Artículo 73. El nuevo texto es el siguiente:> La Policía Nacional de Carreteras será competente para hacer respetar el derecho de vía sobre la Red Vial Nacional. Para el efecto podrá crear zonas de aislamiento y efectuar operativos, sobre las fajas de retiro para ejercer sus diferentes funciones.

Artículo 2. Zonas de Reserva para Carreteras de la Red Vial Nacional. Establécense las siguientes fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión para las carreteras que forman parte de la red vial nacional:

1. Carreteras de primer orden sesenta (60) metros.
2. Carreteras de segundo orden cuarenta y cinco (45) metros.
3. Carreteras de tercer orden treinta (30) metros.

Parágrafo. El metraje determinado en este artículo se tomará la mitad a cada lado del eje de la vía. En vías de doble calzada de cualquier categoría la zona de exclusión se extenderá mínimo veinte (20) metros a lado y lado de la vía que se medirán a partir del eje de cada calzada exterior.

Artículo 3. Afectación de Franjas y Declaración de Interés Público. Para efecto de habilitar las zonas de reserva, se declaran de interés público las franjas establecidas en el artículo 2º de la presente ley.

Parágrafo 1. En cumplimiento de lo establecido en el artículo 35 de la Ley 105 de 1993, el Gobierno Nacional, a través de las entidades adscritas al Ministerio de Transporte que tengan la función de administrar la red vial nacional, los departamentos, los distritos especiales y los municipios, cuando se requiera la ampliación, cambio de categoría y construcción de vías nuevas, procederán a adelantar los trámites administrativos correspondientes para la adquisición de las fajas establecidas en el artículo 2o de la presente ley.

Parágrafo 2. Las respectivas autoridades deberán hacer las reservas presupuestales correspondientes para el pago de las indemnizaciones a que haya lugar una vez decidan adelantar la ampliación de las vías actuales, la construcción de carreteras nuevas o el cambio de categoría con fines de ampliación. Para tal efecto lo podrán hacer mediante compensación con gravámenes de valorización a través de las entidades administradoras de la red.

Parágrafo 3. Los Concejos Distritales y Municipales podrán autorizar a los alcaldes la compensación parcial o total de los pagos de las indemnizaciones que se deban hacer por las franjas afectadas con cargo y de manera proporcional a impuesto predial que recaiga sobre el predio del cual se reservó la franja.

Artículo 8. Prohibición de Vallas y Publicidad Fija. Prohíbase la instalación o emplazamiento de vallas y publicidad fija en las zonas de reserva establecidas en la presente ley. Las vallas que se encuentren en predios privados y que por virtud de

esta ley pasen a ser zona de exclusión, serán retiradas en un plazo no mayor a un año, contado a partir de la creación del Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras "SINC", de conformidad con lo establecido en el parágrafo 2o del artículo 10 de la presente ley. El retiro de la valla o publicidad fija lo hará el propietario de la misma, para lo cual la respectiva gobernación, alcaldía, o entidad adscrita al Ministerio de Transporte notificarán por edicto la nueva naturaleza jurídica del predio; en caso de que este no haga el retiro dentro de los diez (10) días siguientes a dicha notificación, el alcalde respectivo, procederá, sin dilación alguna a su desmantelamiento.

Parágrafo. Para efectos de la aplicación de este artículo, la sola afectación de la faja creada por el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras, SINC, donde están situadas las vallas constituye causal de terminación de los contratos de arrendamiento, comodato o cualquier otro tipo de convenio que autorice la presencia de tales armazones en las zonas de exclusión.

Artículo 9. Deberes de las Autoridades. Es deber de los alcaldes cuidar y preservar las áreas de exclusión a las que se refiere esta ley y en consecuencia, están obligados a iniciar de inmediato las acciones de prevención de invasiones y de restitución de bienes de uso público cuando sean invadidas o amenazadas so pena de incurrir en falta grave. Para tales efectos, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía de Carreteras adscrita al Ministerio de Defensa y las demás autoridades de tránsito de todo orden quedan obligadas a reportar a los alcaldes sobre cualquier comportamiento anormal con respecto al uso de dichas fajas.

Reglamentación: Resolución 950 de 2006 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Cualquier poste que requiera ser instalado para la prestación de servicios públicos domiciliarios deberá colocarse estrictamente como mínimo desde los 14 metros contados a partir del eje de la vía (vías de primer orden) o desde los 11 metros contados a partir del eje de la vía (vías de segundo orden) o desde los 9 metros contados a partir del eje de la vía (vías de tercer orden).

En vías de doble calzada los 14 metros se medirán a partir del eje de la calzada exterior.

Parágrafo único. Quedan exentos los proyectos de iluminación, los cuales deben regirse por las especificaciones establecidas por el ente regulador correspondiente. No se podrán afectar las zonas adyacentes a la carretera como la berma, obras de protección, cunetas, filtros, descoles, muros de protección, etc.

Artículo 2. Cuando la zona de carretera no sea homogénea y su ancho no sea como mínimo 30 metros para vías de primer orden, 24 metros para vías de segundo orden y 20 metros para vías de tercer orden, la entidad prestadora del servicio público domiciliario deberá buscar las alternativas de solución por su propia cuenta y riesgo sin utilizar la zona de carretera. En tal caso y de requerirse terrenos adicionales para dichas instalaciones, estos deberán ser adquiridos por la entidad prestadora del servicio público domiciliario a su costa y sin compromiso para la institución que tiene a cargo el tramo de carretera.

Artículo 3. Esta especificación no rige para pasos urbanos donde no se disponga del ancho mínimo de zona de carretera ni en los casos en los cuales los 14 metros a partir del eje de

la vía coincidan con los taludes de la misma, por cuanto ello afectaría su estabilidad. Los postes en estas zonas y con el objeto de advertir su presencia a los conductores y minimizar los riesgos que generan al usuario de la vía, deberán señalizarse con pintura reflectiva. Esta señalización se hará directamente sobre el poste por medio de bandas negras y amarillas reflectivas alternadas, inclinadas 45 grados con la vertical cayendo hacia el lado de circulación del tránsito, con un ancho de 0,20 m y en una altura de 1,0 m medido a partir de la cota del terreno; finalizando con un anillo en lámina reflectiva grado ingeniería de color amarillo con un ancho de 0,20 m.

Artículo 4. Serán responsabilidad de las autoridades civiles departamentales y/o municipales, la protección y conservación de la propiedad pública correspondiente a la zona de terreno aledaña a las carreteras nacionales, adquiridas como reserva para el mantenimiento y ensanchamiento de la red vial.

CAPITULO XI.

Límites de velocidad

Artículo 106. Límites de Velocidad en Zonas Urbanas Público. Modificado Ley 1239 de 2008 Artículo 1º. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora.

El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.

Artículo 107. Límites de Velocidad en Zonas Rurales. Modificado Ley 1239 de 2008 Artículo 2º. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados, serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los 120 kilómetros por hora.

Para el servicio público, de carga y de transporte escolar el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.

Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.

Parágrafo. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas de que trata el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales de que trata este artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 57201 del 23 de Febrero de 2010

(...) si bien la ley 1239 de 2008 modificó los límites máximos de las velocidades autorizados para la circulación de los vehículos públicos y privados, estas nuevas velocidades deberán ser determinadas por el Ministerio de Transporte entrándose de vías nacionales o por las respectivas gobernaciones, para las vías departamentales.(...) Consecuencialmente, la vigencia de las normas regulatorias de las velocidades contenidas en la Ley 1239 de 2008 está necesariamente condicionada a la expedición de la citada reglamentación. Así, hasta tanto no se determinen las velocidades dentro de los límites establecidos por la nueva ley, se deberán acatar las velocidades establecidas en los artículos 106 y 107 de la Ley 769 de 2002 antes de su modificación, esto es, obedeciendo a un máximo de 60 kilómetros por hora en las vías urbanas, y un máximo de 80 kilómetros por hora en zonas rurales.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° 652341 del 26 de Noviembre de 2008, 177291 del 7 de mayo de 2009 y 036561 del 7 de febrero de 2013

“La Ley 1239 de 2008 se encuentra vigente, y de acuerdo con lo establecido en la misma, los límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales es de 80 kilómetros por hora, con las excepciones previstas en el inciso 2º del artículo (sic). (...)1. Los comparendos por exceso de velocidad en las vías nacionales podrán ser impuestos por velocidades que excedan los 120 kilómetros por hora, a menos que el Ministerio de Transporte autorice velocidades diferentes dentro del límite que le establece la Ley 1239 de 2008. 2. Para las carreteras departamentales y las carretas nacionales que pasan por lo departamentos la velocidad máxima permitida también será de 120 kilómetros por hora”

Artículo 108. Separación entre Vehículos. La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una c alzada, será de acuerdo con la velocidad.

Para velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros.

Para velocidades entre treinta (30) y sesenta (60) kilómetros por hora, veinte (20) metros.

Para velocidades entre sesenta (60) y ochenta (80) kilómetros por hora, veinticinco (25) metros.

Para velocidades de ochenta (80) kilómetros en adelante, treinta (30) metros o la que la autoridad competente indique.

En todos los casos, el conductor deberá atender al estado del suelo, humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 50045 del 4 de octubre de 2004

“El artículo 108 del Código Nacional de Tránsito establece que la separación de vehículos que circulen uno detrás de otro en el mismo carril de una calzada se determinará de acuerdo con la velocidad, atendiendo, por parte del conductor el estado del suelo, la humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado de este. “Por lo tanto, para hacer un giro en cruce de intersección donde no hay semáforo, el conductor que transite por una vía sin prelación, deberá tener en cuenta no solo la velocidad en que se desplacen los vehículos, sino que además debe tomar todas las precauciones que le permitan su ingreso (sic) la vía principal sin que la maniobra ofrezca peligro.”

CAPITULO XII.

Señales de tránsito

Artículo 109. De la Obligatoriedad. Todos los usuarios de la vía están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 5o., de este código.

Reglamentación: Resolución 1050 de 2004 Ministerio de Transporte

Artículo 110. Clasificación y Definiciones. Clasificación y definición de las señales de tránsito:

Señales reglamentarias: Tienen por objeto indicar a los usuarios de las vías las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso y cuya violación constituye falta que se sancionará conforme a las normas del presente código.

Señales preventivas: Tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de un peligro y la naturaleza de éste.

Señales informativas: Tienen por objeto identificar las vías y guiar al usuario, proporcionándole la información que pueda necesitar.

Señales transitorias: Pueden ser reglamentarias, preventivas o informativas y serán de color naranja. Modifican transitoriamente el régimen normal de utilización de la vía.

Parágrafo 1°. Las marcas sobre el pavimento constituyen señales de tránsito horizontales. Y sus indicaciones deberán acatarse.

Parágrafo 2°. Es responsabilidad de las autoridades de tránsito la colocación de las señales de tránsito en los perímetros urbanos inclusive en las vías privadas abiertas al público. Las autoridades locales no podrán ejecutar obras sobre las vías públicas sin permiso especial de las autoridades de tránsito que tendrán la responsabilidad de regular los flujos de tránsito para que no se presenten congestiones.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 177291 del 07 de mayo de 2009.

“...es responsabilidad de las autoridades de tránsito dentro del perímetro urbano colocar las señales de tránsito, es decir, deben adoptar las medidas necesarias para el ordenamiento del tránsito, entre las que por supuesto se encuentran determinar la velocidad en cada una de las vías municipales, proceder a su señalización y el cuerpo operativo de control, en cumplimiento de su deber de vigilancia sobre el cumplimiento de las velocidades máximas permitidas debe necesariamente guiarse por las señales de la vía y en el evento en que las mismas no existan, se debe dar aplicación a las establecidas en la Ley 1239 de 2008.”

Para la ejecución de toda obra pública que genere congestiones, la autoridad de tránsito local deberá disponer de reguladores de tráfico. Su costo podrá calcularse dentro del valor de la obra y la vigencia de la vinculación podrá hacerse durante el plazo del contrato de obra respectivo.

Reglamentación: Resolución 1050 de 2004 Ministerio de Transporte

Artículo 111. Prelación de las Señales. La prelación entre las distintas señales de tránsito será la siguiente:

- Señales y órdenes emitidas por los agentes de tránsito.
- Señales transitorias.
- Semáforos.
- Señales verticales.
- Señales horizontales o demarcadas sobre la vía.

Artículo 112. De la Obligación de Señalizar las Zonas de Prohibición. Toda zona de prohibición deberá estar expresamente señalizada y demarcada en su sitio previa decisión del funcionario de tránsito competente. Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código.

Artículo 113. Señalización en Pasos de Nivel. Las entidades ferroviarias, o los particulares en caso de concesión de las vías férreas, colocarán señales, barreras y luces en los pasos a nivel de las vías férreas, así como la correspondiente demarcación, de acuerdo con lo dispuesto por el Ministerio de Transporte.

Reglamentación: Resolución 1050 de 2004 Ministerio de Transporte

Parágrafo. En los pasos a nivel de las vías férreas, las entidades ferroviarias o a quien se le haya entregado la concesión de la vía férrea colocará un guardavía para la regulación del tránsito cuando se requiera.

Artículo 114. De los Permisos. No podrán colocarse señales o avisos en las vías sin que medie permiso o convenio con las autoridades competentes, quienes tendrán en cuenta las disposiciones sobre contaminación visual.

Las autoridades de tránsito podrán ordenar el retiro de vallas, avisos, pasacalles, pendones u otros elementos que estén en la vía pública y que obstaculicen la visibilidad de las señales de tránsito.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-144 de 2009

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-144 de 2009 decidió Declarar EXEQUIBLE la expresión “podrán” contenida en el inciso segundo del artículo 114 de la Ley 769 de 2002.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-144 de 2009

“La facultad contenida en esta norma “...se encamina a la protección física y visual de las señales de tránsito. Siendo, éstas, dispositivos o marcas indicativos de la forma correcta de movilización por una vía pública (Ley 769/02, art 2), son de obligatoria observancia por todos los usuarios y su cuidado se considera asunto de interés público: la ley prohíbe poner señales en las vías sin el consentimiento de la autoridad competente (Ley 769/02, art 114, inciso 1) y, además, veda y multa su retiro o manipulación (Ley 769/02, art 114, inciso 3 y párrafo).” Esta disposición normativa apunta “... a la realización del primer principio rector del Código Nacional de Tránsito Terrestre: la seguridad de los usuarios del transporte terrestre en vías pública o privadas abiertas al público.”

(...)

“La regulación del tránsito, en consecuencia, faculta a las autoridades para promover el cumplimiento de las disposiciones que fije el legislador y para decretar las sanciones a quienes infrinjan tales normas, sobre la base de su finalidad de proveer por la seguridad de las personas. Por eso, dentro de las funciones de policía establecidas a nivel nacional en materia de tránsito terrestre, existen claramente atribuciones “de carácter preventivo, de asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías y de carácter sancionatorio, para quienes infrinjan las normas”. En este marco se inscriben las facultades legales demandadas.”

(...)

“...el objetivo central de la regulación en materia de tránsito y transporte es el de garantizar la seguridad de los ciudadanos. De esta forma, la interpretación de las facultades discrecionales señaladas en el artículo 114 y 120 que los actores promueven, es una aproximación que desconoce la interpretación teleológica y sistemática que debe hacerse de tales facultades, conforme a las precisiones expuestas en esta providencia. De hecho, los artículos 114 y 120 de la Ley 769 de 2002 persiguen el incremento de los niveles de seguridad en las vías del país, ya que su finalidad no es otra que la de asegurar que las señales de tránsito no sean afectadas por vallas o pendones autorizados por las autoridades en materia de publicidad exterior visual, - o no autorizados -, cuando estos artículos puedan llegar a ser ajenos a la seguridad vial. Lo mismo ocurre con la autorización de colocación de reductores de velocidad o resaltos en zonas de alta peligrosidad. El objetivo de estas normas, es entonces, la realización de principios constitucionales como la protección por parte de las autoridades, de la vida y los bienes de las personas residentes

en Colombia (Art. 2º C.P.). Revisando la Ley 769 de 2002, de hecho, el mismo artículo 7º reza lo siguiente:

(...)

Por otra parte, el diseño del sistema de tránsito y transporte, supone una asignación directa de funciones a los organismos territoriales de tránsito, como una condición de eficiencia administrativa orientada a facilitar la armonización del principio unitario con el de autonomía territorial, en los términos enunciados. En el caso sub-examine, la potestad administrativa discrecional conferida a las autoridades de tránsito en las normas acusadas, les confiere un margen de apreciación local, en materia de espacio público y de necesidades del servicio de tránsito y transporte, que lejos de comprometer las garantías y derechos de los asociados, asegura también el respeto por la autonomía constitucional conferida a esas entidades territoriales (C.P. 287) y un margen de discreción que le permite al funcionario que toma la decisión, reconocer criterios de oportunidad, conveniencia, y derechos de terceros. En otras palabras, la discrecionalidad que las normas acusadas promueven es razonable, en atención al ejercicio de otros derechos ciudadanos derivados de esas disposiciones, que justifica que la ley confiera a las autoridades descritas una mayor libertad para tomar, dentro de los marcos de la ley, la decisión más conveniente para enfrentar las dificultades que en cuanto a seguridad se presenten.”

“Lo anterior es particularmente pertinente para el caso del artículo 114 de la Ley 769 de 2002, que como se recordará en su inciso primero, prohíbe colocar señales o avisos en las vías, sin que medie permiso o convenio con las autoridades, de acuerdo a las normas sobre contaminación visual. Ello supone que habrá ocasiones en que exista una tensión entre una autorización previa de la autoridad local para la colocación de un aviso en el espacio público y una situación de amenaza a la seguridad vial, en cuyo caso el conflicto se resuelve de acuerdo al inciso segundo del artículo, esto es, autorizando a las autoridades el retiro de esas vallas o publicidad. En tales casos se requerirá de una ponderación de derechos, ya que la ubicación de vallas autorizadas se basa en poderes legítimos como la libertad de expresión y el uso colectivo del espacio público, no siendo fácil que la ley pueda predeterminar en forma abstracta las medidas que legítimamente susceptibles de ser adoptadas en tales situaciones. Ello justifica claramente la discrecionalidad de estas medidas.

(...) A la ley 140 de 1994 se refiere también el inciso primero del artículo 114 de la Ley 769 de 2002 parcialmente acusado, cuando habla de contaminación visual, dado que es una normatividad pensada para la protección del espacio público, que dentro de sus objetivos también promueve la garantía de la seguridad vial (art. 2º de la Ley 140).

En este sentido, se deduce que una interpretación sistemática de la Carta supone que la expresión discrecional que se acusa en el artículo 114, está relacionada a su vez, con las competencias territoriales de los municipios en materia de contaminación visual en los términos descritos, lo que automáticamente implica una justificación adicional para la medida discrecional que se acusa, del artículo 114 de la Ley 769 de 2002(...)

En suma, la regulación del espacio público varía según las circunstancias de cada caso, está muy ligada a lo local, y en ella intervienen derechos ciudadanos a la libertad de expresión, al medio ambiente y naturalmente a la seguridad. No es razonable que se le imponga al legislador determinar lo que debe hacerse en estas materias en cada situación. Así, el

respeto a la autonomía de las autoridades locales y la naturaleza técnica del manejo del espacio público en los términos descritos, apuntan a admitir que el legislador no se puede ocupar en detalle de esta materia, sino señalar criterios básicos de limitaciones razonables. El Legislador, de hecho, propone como solución a una colisión eventual de estos derechos con la seguridad, el retiro de los obstáculos en favor de la seguridad vial. De esta forma las autoridades administrativas competentes disponen de un margen de valoración para expedir regulaciones que preserven el espacio público y a su vez garanticen la seguridad, en los términos discrecionales de la expresión acusada del artículo 114 de la Ley 769 de 2002.”

Las señales y otros elementos reguladores o indicadores de tráfico en las ciudades no podrán ser dañados, retirados o modificados por los particulares, so pena de incurrir en multa.

Parágrafo. Será sancionado con multa equivalente a tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes, el particular u organismo estatal que dañe, retire o modifique las señales u otros elementos reguladores o indicadores del tráfico en las ciudades.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 26851 del 29 de enero de 2010

“Con relación a la vía jurídica para sancionar a las empresas o entidades que no cumplen con los permisos de cierre de vías autorizado por los organismos de tránsito, le manifestamos que la única sanción prevista en la Ley 769 de 2002, es la consagrada en el parágrafo del artículo 114, las demás vías serían de carácter policivo o jurisdiccional por eventuales daños y perjuicios. La responsabilidad en casos de accidentes por cierre de vías que se hagan sin la autorización del organismo de Tránsito, se debe ventilar ante los jueces de la república por los daños y perjuicios causados de acuerdo a la cuantía.”

Artículo 115. Reglamentación de las Señales. El Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional.

Parágrafo 1°. Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.

Parágrafo 2°. En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-144 de 2009

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-144 de 2009 decidió: “Primero.- Declarar EXEQUIBLE (...) de la Ley 769 de 2002 y en el artículo 120 de la misma ley, por los cargos examinados.

Reglamentación: Resolución 1050 de 2004 Ministerio de Transporte

CAPITULO XIII.

Procedimientos de control de tránsito

Artículo 116. Señales Corporales de los Agentes de Tránsito. Las autoridades encargadas de controlar el tránsito harán las señales de la siguiente manera:

La espalda o el frente indican que está cerrada la circulación y el conductor deberá detenerse.

Los flancos indican que la vía esta libre.

Los flancos con los brazos extendidos en ángulo de noventa (90) grados, con respecto al cuerpo y con las manos en posición horizontal, indican que está previniendo el cambio de vía libre o cerrada o viceversa.

Para dirigir el tránsito durante la noche, los agentes de tránsito se proveerán de bastones luminosos y de prendas reflectivas.

Artículo 117. Clasificación de Semáforos. Los semáforos son elementos para regular y ordenar el tránsito y se clasifican en:

Semáforos para control de vehículos.

Semáforos para peatones.

Semáforos especiales.

Semáforos de aproximación a cruces de transporte masivo, trenes y guardarrieles.

Semáforos direccionales, intermitentes y otros.

Artículo 118. Simbología de las Señales Luminosas. Las señales luminosas para ordenar la circulación son las siguientes:

Roja: Indica el deber de detenerse, sin pisar o invadir la raya inicial de la zona de cruce de peatones. Si ésta no se encuentra demarcada, se entenderá extendida a dos metros de distancia del semáforo. El giro a la derecha, cuando la luz está en rojo está permitido, respetando la prelación del peatón. La prohibición de este giro se indicará con señalización especial. Las autoridades de tránsito, en su jurisdicción, podrán autorizarlo.

Amarilla: Indica atención para un cambio de luces o señales y para que el cruce sea desalojado por los vehículos que se encuentran en él o se abstengan de ingresar en el cruce aun disponiendo de espacio para hacerlo. No debe iniciarse la marcha en luz amarilla, ni incrementarse la velocidad durante ese lapso.

No se debe ingresar en amarillo a la intersección y si un vehículo ya está en la intersección en luz amarilla mantendrá la prelación hasta culminar el cruce.

Verde: Significa vía libre

Parágrafo 1°. En ciertas situaciones o en determinados horarios, las autoridades de tránsito, en su jurisdicción y mediante resolución motivada, podrán utilizar la intermitencia de la luz de los semáforos. Esta intermitencia se da en amarillo y en rojo. El amarillo se utilizará para las vías con prelación y el rojo para todas las que acceden a éstas. La señal intermitente roja se asimila a una señal de PARE.

Conceptos Oficina jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 686581 del 18 de diciembre de 2008:

“Cuando se ilumine la lente amarilla con destellos intermitentes, los conductores de los vehículos realizarán el cruce con precaución. El amarillo intermitente deberá emplearse en la vía que tenga prelación.”

Artículo 119. Jurisdicción y Facultades. Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-568 de 2003

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-568 de 2003 decidió: “Cuarto.- Declarar EXEQUIBLE por los cargos formulados⁶⁴, la expresión “o espacios públicos” contenida en el aparte final del artículo 119 de la Ley 769 de 2002”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-568 de 2003

1. “Las medidas en materia de control de tránsito asignadas por el Artículo 119 de la ley 769 de 2002 a las autoridades de tránsito competentes para actuar en cada municipio no comportan la reglamentación del uso del suelo”

2. “...las medidas que adopte para el control del tránsito en los términos del Artículo 119 de la ley 769 de 2002, directamente el Alcalde, o cualquiera de los demás servidores que de él dependen a los que la Ley 769 reconoce la calidad de autoridades de tránsito en el respectivo municipio, lógicamente estarán supeditadas al respeto de los usos del suelo que hayan sido fijados por los Concejos municipales en ejercicio de las competencias que les asigna la Constitución en este campo.”

⁶⁴ El actor acusa finalmente el artículo 119 de la misma ley por cuanto confiere solamente a las autoridades de tránsito la posibilidad de ordenar el cierre temporal, o de limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos, con lo que en su parecer se desconoce la función atribuida por la Constitución a los Concejos municipales para reglamentar el uso del suelo.

3. "Las medidas que adopte la autoridad de tránsito aludida no tienen en efecto la virtualidad de modificar dichos usos, pues tal no es su finalidad ni alcance. Se trata simplemente de ordenar cierres temporales, efectuar demarcaciones, colocar o retirar señales de tránsito y de impedir, limitar o restringir, el tránsito o estacionamiento de vehículos para efectos del control del tránsito".

4. "La afirmación por la ley de la competencia exclusiva de las autoridades de tránsito para adoptar medidas de control del mismo en el ámbito de su respectiva jurisdicción es un desarrollo de la competencia atribuida al Congreso de la República por el Artículo 150-25 para unificar las normas de policía de tránsito en todo el territorio de la República"

5. "...el ejercicio de las competencias atribuidas a las entidades territoriales deben hacerse en el marco fijado por la Constitución y la ley y en este sentido en nada se pueden entender conculcada la competencia de los concejos municipales para determinar la estructura de la administración municipal y las funciones de sus dependencias, pues esta no está llamada a ejercerse por fuera de toda consideración de los lineamientos generales fijados por el legislador, que en este caso en ejercicio del poder de policía y de la competencia de unificación que le atribuye la Constitución (art 150-25 C.P.) determinó quien podía tomar las medidas de control a que se refiere el Artículo 119 de la Ley 769 de 2002."

Reglamentación: Resolución 3722 de 2008 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Para cerrar una vía nacional con motivo de reparación o mantenimiento, salvo en casos de emergencia, se requerirá concepto previo del Director de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte y la Dirección de la Policía de Tránsito y Transporte o del funcionario que esa dirección delegue.

Artículo 2. La autoridad competente que ordene el cierre de una vía de que trata la presente resolución, deberá recomendar vías alternas para facilitar el tránsito vehicular.

Artículo 3. Para efectos de aplicar la restricción de que trata el artículo primero de la presente resolución, el Instituto Nacional de Vías, el Instituto Nacional de Concesiones y la Policía de Carreteras contarán con los respectivos planes de Manejo de Tránsito (PMT), de señalización vial, de manejo de los tiempos o de ciclos de circulación, determinación de los puntos de control y deberán coordinar con las diferentes autoridades de cada jurisdicción.

Artículo 4. La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional en coordinación con las autoridades competentes de la jurisdicción de los departamentos involucrados, el Instituto Nacional de Vías y el Instituto Nacional de Concesiones velará por que se cumplan las disposiciones establecidas en la presente resolución.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 644561 del 20 de noviembre de 2008

"... el INVIAS conserva su facultad de atender los permisos para cierre de vías nacionales, conforme se establece en el artículo 12 del Decreto 2056 de 2003, por otro lado el señor Ministro de Transporte por ser autoridad de tránsito con jurisdicción nacional tiene la facultad de ordenar el cierre de vías, sin embargo en las dos circunstancias, se requiere

cumplir con las condiciones establecidas con la Resolución 03722 del 9 de septiembre de 2008.”

Artículo 120. Colocación de Resaltos en la Vía Pública. Los Alcaldes o las Secretarías de Tránsito donde existan podrán colocar reductores de velocidad o resaltos en las zonas que presenten alto riesgo de accidentalidad.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-144 de 2009

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-144 de 2009 decidió: “Primero.- Declarar EXEQUIBLE la expresión “podrán” contenida en el artículo 120 de la Ley 769 de 2002.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-144 de 2009

“...esta disposición demandada contribuye a la protección, en este caso visual, de las señales de tránsito. La segunda facultad se dirige al control de la velocidad de los automotores, uno de los factores incidentes en el mayor número de accidentes de tránsito; por eso la Ley 769 de 2002 dedica varias disposiciones al establecimiento de límites máximos y mínimos a la velocidad de tráfico en toda clase de vías, en zonas rurales o urbanas. De este modo, Así, esta otra disposición demandada se inscribe en la prevención de la accidentalidad por causa de velocidad automotriz.” Esta disposición normativa apunta “... a la realización del primer principio rector del Código Nacional de Tránsito Terrestre: la seguridad de los usuarios del transporte terrestre en vías pública o privadas abiertas al público.”

(...)

“La regulación del tránsito, en consecuencia, faculta a las autoridades para promover el cumplimiento de las disposiciones que fije el legislador y para decretar las sanciones a quienes infrinjan tales normas, sobre la base de su finalidad de proveer por la seguridad de las personas. Por eso, dentro de las funciones de policía establecidas a nivel nacional en materia de tránsito terrestre, existen claramente atribuciones “de carácter preventivo, de asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías y de carácter sancionatorio, para quienes infrinjan las normas”. En este marco se inscriben las facultades legales demandadas.”

(...)

“...el objetivo central de la regulación en materia de tránsito y transporte es el de garantizar la seguridad de los ciudadanos. De esta forma, la interpretación de las facultades discrecionales señaladas en el artículo 114 y 120 que los actores promueven, es una aproximación que desconoce la interpretación teleológica y sistemática que debe hacerse de tales facultades, conforme a las precisiones expuestas en esta providencia. De hecho, los artículos 114 y 120 de la Ley 769 de 2002 persiguen el incremento de los niveles de seguridad en las vías del país, ya que su finalidad no es otra que la de asegurar que las señales de tránsito no sean afectadas por vallas o pendones autorizados por las autoridades en materia de publicidad exterior visual, - o no autorizados -, cuando estos artículos puedan llegar a ser ajenos a la seguridad vial. Lo mismo ocurre con la autorización de colocación de reductores de velocidad o resaltos en zonas de alta peligrosidad. El

objetivo de estas normas, es entonces, la realización de principios constitucionales como la protección por parte de las autoridades, de la vida y los bienes de las personas residentes en Colombia (Art. 2º C.P.). Revisando la Ley 769 de 2002, de hecho, el mismo artículo 7º reza lo siguiente:

(...)

Por otra parte, el diseño del sistema de tránsito y transporte, supone una asignación directa de funciones a los organismos territoriales de tránsito, como una condición de eficiencia administrativa orientada a facilitar la armonización del principio unitario con el de autonomía territorial, en los términos enunciados. En el caso sub-examine, la potestad administrativa discrecional conferida a las autoridades de tránsito en las normas acusadas, les confiere un margen de apreciación local, en materia de espacio público y de necesidades del servicio de tránsito y transporte, que lejos de comprometer las garantías y derechos de los asociados, asegura también el respeto por la autonomía constitucional conferida a esas entidades territoriales (C.P. 287) y un margen de discreción que le permite al funcionario que toma la decisión, reconocer criterios de oportunidad, conveniencia, y derechos de terceros. En otras palabras, la discrecionalidad que las normas acusadas promueven es razonable, en atención al ejercicio de otros derechos ciudadanos derivados de esas disposiciones, que justifica que la ley confiera a las autoridades descritas una mayor libertad para tomar, dentro de los marcos de la ley, la decisión más conveniente para enfrentar las dificultades que en cuanto a seguridad se presenten.”

(...)

“Lo mismo puede predicarse de la expresión discrecional “podrán” del artículo 120 de la Ley 769 de 2002. En efecto, la Sentencia T-258 de 1996, (M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz) analizó el deber del Estado en el tema de preservación de la seguridad en las carreteras y manifestó sobre el particular que:

“Los organismos gubernamentales competentes están llamados a prever los peligros del tránsito automotor y a tomar las medidas que consideren pertinentes para evitarlos. Los asociados pueden colaborar con ellos, hacerles sugerencias y peticiones, denunciarles situaciones, etc., pero han de partir de la base de que estos organismos son los entes facultados para catalogar una situación como peligrosa y para decidir cuál es la fórmula indicada para, en la medida de lo posible, eliminar o reducir los peligros.”

Esto es particularmente cierto con respecto al artículo en mención, en la medida en que corresponde a las autoridades locales, esto es al alcalde o las Secretarías de Tránsito municipales: (i) determinar cuándo una situación o una zona es peligrosa, y (ii) disponer las mejores medidas para lograr una seguridad de las vías óptima. La facultad de poner resaltos o reductores de velocidad, no significa entonces una omisión en el deber de cuidado de la autoridad administrativa, sino una oportunidad de valoración de la peligrosidad de la zona ”

Artículo 121. Paraderos. Las autoridades de tránsito, en coordinación con las demás autoridades, fijarán la ubicación, condiciones técnicas y aspectos relativos a los paraderos de transporte urbano y estaciones de transporte masivo siguiendo las políticas locales de planeación e ingeniería de tránsito.

TÍTULO IV

SANCIONES Y PROCEDIMIENTOS

CAPÍTULO I – La regulación de tránsito, la potestad administrativa sancionadora y el debido proceso.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003.

“El tránsito terrestre es una actividad que juega un papel trascendental en el desarrollo social y económico, y en la realización de los derechos fundamentales. A esta actividad se encuentran ligados asuntos tan importantes como la libertad de movimiento y circulación (CP art. 24) y el desarrollo económico. Pero la actividad transportadora terrestre implica también riesgos importantes para las personas y las cosas. Por lo anterior, “resulta indispensable no sólo potenciar la eficacia de los modos de transporte sino garantizar su seguridad” , lo cual supone una regulación rigurosa del tráfico automotor.

La importancia y el carácter riesgoso del tránsito terrestre justifican que esta actividad pueda ser regulada de manera intensa por el Legislador, quien puede señalar reglas y requisitos destinados a proteger la integridad de las personas y los bienes. Por ello esta Corte ha resaltado que el tránsito es una actividad “frente a la cual se ha considerado legítima una amplia intervención policiva del Estado, con el fin de garantizar el orden y proteger los derechos de las personas”. Así, el control constitucional ejercido sobre las regulaciones de tránsito no debe ser tan riguroso como en otros campos a fin de no vulnerar esa amplitud de la libertad de configuración del Legislador.

La regulación del tránsito se funda en gran medida en la concesión a ciertas autoridades – las autoridades de tránsito- de la facultad de imponer sanciones a aquellos conductores que infrinjan las normas que buscan proteger la seguridad de las personas. Por ello es necesario que la Corte recuerde brevemente el ámbito constitucional de esas potestades sancionadoras de las autoridades estatales.

Esta Corte se ha pronunciado sobre el alcance del debido proceso en el ejercicio de la potestad sancionadora del Estado, la cual se materializa en diversos ámbitos, en los cuales cumple diferentes finalidades de interés general. Algunas de sus expresiones son el derecho penal, el derecho disciplinario, el ejercicio del poder de policía o la intervención y control de las profesiones. Así, esta Corporación ha aceptado el criterio sostenido por la Corte Suprema de Justicia, cuando ejercía la guarda de la Constitución, según el cual el derecho sancionador del Estado es una disciplina compleja pues recubre, como género, al menos cinco especies: el derecho penal delictivo, el derecho contravencional, el derecho disciplinario, el derecho correccional y el derecho de punición por indignidad política o “impeachment” .

En el presente caso, adquiere particular relevancia, el derecho administrativo sancionador, puesto que en general la investigación y sanción de las infracciones de tránsito son atribuidas a autoridades administrativas. Este derecho administrativo sancionador es una manifestación de poder jurídico necesaria para la regulación de la vida en sociedad y para que la administración pueda cumplir adecuadamente sus funciones y realizar sus fines. Aunque se ejercita a partir de la vulneración o perturbación de reglas preestablecidas, tiene

una cierta finalidad preventiva en el simple hecho de proponer un cuadro sancionador como consecuencia del incumplimiento de las prescripciones normativas. Por ello esta Corporación ha señalado que "la potestad administrativa sancionadora de la administración, se traduce normalmente en la sanción correctiva y disciplinaria para reprimir las acciones u omisiones antijurídicas y constituye un complemento de la potestad de mando, pues contribuye a asegurar el cumplimiento de las decisiones administrativas."

A través de su ejercicio es posible realizar los valores del orden jurídico institucional, mediante la asignación de competencias a la administración que la habilitan para imponer el acatamiento, inclusive por medios punitivos, de una disciplina cuya observancia propende indudablemente a la realización de sus cometidos y, constituye un complemento de la potestad de mando, pues contribuye a asegurar el cumplimiento de las decisiones administrativas.

Con todo, esa potestad sancionadora tiene límites, pues en múltiples oportunidades esta Corporación ha establecido que los principios del derecho penal - como forma paradigmática de control de la potestad punitiva- se aplican, con ciertos matices, a todas las formas de actividad sancionadora del Estado. Por ejemplo, la Corte ha señalado que el derecho disciplinario es una modalidad de derecho sancionatorio, por lo cual los principios del derecho penal se le aplican, *mutatis mutandi*, pues las garantías sustanciales y procesales a favor de la persona investigada se consagran para proteger los derechos fundamentales del individuo y para controlar la potestad sancionadora del Estado, por lo cual operan, con algunos matices, siempre que el Estado ejerza una función punitiva. Por ello la Constitución es clara en señalar que el debido proceso se aplica a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas (CP art. 29).

Lo anterior no significa que los principios del derecho penal se apliquen exactamente de la misma forma en todos los ámbitos en donde se manifiesta el poder sancionador del Estado, ya que entre el derecho penal y los otros derechos sancionadores existen diferencias importantes. Así, el derecho penal no sólo afecta un derecho tan fundamental como la libertad sino que además sus mandatos se dirigen a todas las personas, por lo cual es natural que en ese campo se apliquen con máximo rigor las garantías del debido proceso. En cambio, otros derechos sancionadores no sólo no afectan la libertad física u otros valores de tal entidad, sino que además sus normas operan en ámbitos específicos, actividades o profesiones que tienen determinados deberes especiales. En estos casos, la Corte ha reconocido que los principios del debido proceso se siguen aplicando pero operan con una cierta flexibilidad en relación con el derecho penal.

De acuerdo con lo anterior, tal y como fue estudiado por esta Corte en la sentencia C-214 de 1994, en virtud de la potestad sancionadora de la administración, el Estado tiene la atribución de regular el ejercicio de las libertades individuales con el fin de garantizar el orden público. La sanción viene a ser el instrumento coactivo para hacer cumplir la medida. De conformidad con lo expuesto anteriormente, la potestad sancionadora administrativa se diferencia cualitativamente y por sus fines de la potestad punitiva penal.

En resumen, la potestad punitiva del Estado agrupa el conjunto de competencias asignadas a los diferentes órganos para imponer sanciones de variada naturaleza jurídica. Por ello, la actuación administrativa requerida para la aplicación de sanciones, en ejercicio de la potestad sancionadora de la administración - correctiva y disciplinaria- está subordinada a las reglas del debido proceso que deben observarse en la aplicación de sanciones por la

comisión de ilícitos penales (CP art6. 29), con los matices apropiados de acuerdo con los bienes jurídicos afectados con la sanción. La sentencia C-827 de 2001, MP Álvaro Tafur Galvis, sintetizó esos principios que limitan la potestad sancionadora de la administración, en los siguientes términos:

“Así, a los principios de configuración del sistema sancionador como los de legalidad (toda sanción debe tener fundamento en la ley), tipicidad (exigencia de descripción específica y precisa por la norma creadora de las infracciones y de las sanciones, de las conductas que pueden ser sancionadas y del contenido material de las sanciones que puede imponerse por la comisión de cada conducta, así como la correlación entre unas y otras) y de prescripción (los particulares no pueden quedar sujetos de manera indefinida a la puesta en marcha de los instrumentos sancionatorios), se suman los propios de aplicación del sistema sancionador, como los de culpabilidad o responsabilidad según el caso – régimen disciplinario o régimen de sanciones administrativas no disciplinarias- (juicio personal de irreprochabilidad dirigido al autor de un delito o falta), de proporcionalidad o el denominado non bis in ídem.

Así mismo dentro del ámbito sancionador administrativo cabe destacar la aceptación de la interdicción de las sanciones privativas de la libertad, la instauración de la multa como sanción prototípica y la necesaria observancia de un procedimiento legalmente establecido”.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011

Sanciones y Restricciones en Materia de Tránsito Terrestre y Libertad del Legislador para Regular los Procedimientos en Esta Materia

“En punto a este tema, la jurisprudencia de la Corte ha reiterado que la potestad sancionatoria administrativa, encuentra su fundamento en los artículos 2º, 4º, 29º, y en general en los artículos 150.8 189.2.2.2 y 2, 20, 33, 36, 36 y 370, la cual constituye una clara manifestación del ius puniendi del Estado, así como sus diferencias con la potestad sancionadora penal, y su relación con los principios y derechos relativos a la responsabilidad objetiva, la presunción de inocencia y la inversión de la carga de la prueba, advirtiendo que la aplicación del ejercicio de la potestad sancionadora administrativa se encuentra subordinada a las reglas propias del debido proceso y la exclusión de responsabilidad objetiva, como principios generales, los cuales sin embargo no tienen la misma intensidad, rigurosidad y nivel de exigencia que en el ámbito penal.

De otra parte, la jurisprudencia de esta Corporación ha señalado que uno de los temas en que al Legislador le asiste libertad de configuración legislativa, es en materia de regulación de sanciones y restricciones por la comisión de infracciones de las normas de tránsito que buscan proteger la seguridad, movilidad, salubridad y medio ambiente para todos los ciudadanos, así como en el otorgamiento de las facultades y competencias necesarias a las autoridades de tránsito para imponer o aplicar dichas restricciones o sanciones a los infractores de las normas del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

En este sentido, esta Corporación ha insistido en que el Legislador se encuentra ampliamente facultado para imponer aquellas restricciones necesarias en materia de tránsito para preservar la seguridad, la movilidad, la salubridad, la preservación de la malla vial o ambiental, entre otros aspectos. Sin embargo, ha expresado también, que dicha

potestad restrictiva y sancionatoria en materia de tránsito no puede ejercerse de manera arbitraria, sino que las restricciones o sanciones que se impongan deben compaginar con el principio general de libertad, perseguir fines constitucionalmente legítimos, deben ser razonables y proporcionales, y respetar en todo momento las garantías inherentes al debido proceso administrativo

En este sentido, esta Corporación ha declarado la constitucionalidad de normas que prevén facultades o competencias para las autoridades de tránsito, así como limitaciones o restricciones de algunos derechos con el fin de garantizar la regulación del tránsito terrestre.

En cuanto a las facultades o competencias para las autoridades de tránsito, esta Sala ha establecido que el diseño del sistema de tránsito y transporte, supone una asignación directa de funciones a los organismos territoriales de tránsito, como una condición de eficiencia administrativa orientada a facilitar la armonización del principio unitario con el de autonomía territorial, así como la posibilidad de que se confieran potestades administrativas a las autoridades de tránsito con el fin de garantizar la seguridad del tránsito terrestre y los demás fines propios de la regulación en materia de tránsito terrestre.”

(...)

“Acerca del nivel de intensidad del juicio de constitucionalidad respecto de sanciones por infracciones de las normas de tránsito, la Corte ha establecido que el juicio que procede en estos casos es un juicio intermedio de constitucionalidad, el cual resulta de tener en cuenta, de un lado, el carácter de las normas que imponen sanciones a las infracciones de tránsito y la afectación de derechos constitucionales de las personas, frente a lo cual se impone un juicio estricto de constitucionalidad; y de otro lado, el que se trata de normas de tránsito respecto de las cuales le asiste una amplia libertad de configuración al Legislador en esta materia, lo cual impone un juicio leve

Sobre este tema, la jurisprudencia de esta Corte ha establecido, que las normas sobre imposición, aplicación y regulación de sanciones por infracciones de tránsito, se encuentran en una relación de tensión con las libertades individuales y otros derechos ciudadanos y que por tanto debe realizarse una ponderación entre los fines y derechos fundamentales, y la amplia potestad que tiene el Estado para regular el servicio público de transporte, de un lado, y por otro lado, la exigencia de que las restricciones que se impongan a las personas, tengan una clara finalidad constitucional, sean razonables y proporcionadas, y se respete el debido proceso

Finalmente, esta Corte ha destacado que en materia de regulación de los procedimientos y procesos administrativos en materia de tránsito, y de regulación de los procedimientos para la aplicación de restricciones o sanciones por infracciones de tránsito, le asiste igualmente al Legislador una amplia potestad de regulación, de conformidad con las disposiciones generales consagradas en los artículos 29 y 150, numerales 1° y 2° de la Constitución Política, que consagra que es al Legislador a quien corresponde regular los diversos procesos judiciales y administrativos, y establecer las etapas, oportunidades y formalidades aplicables a cada uno de ellos, así como los términos para interponer las distintas acciones y recursos ante las autoridades judiciales y administrativas.

En materia de procedimientos y procesos administrativos para la imposición de sanciones de tránsito por infracciones, ha insistido igualmente la jurisprudencia constitucional, que tal regulación debe enmarcarse dentro de los principios, derechos fundamentales y valores esenciales del Estado constitucional de Derecho, y que cualquier procedimiento o proceso administrativo de tránsito debe ajustarse a las exigencias del debido proceso contenido en el artículo 29 Superior. De esta manera, la regulación que realice el Legislador de los diversos procedimientos y procesos administrativos se debe ajustar a las garantías sustanciales y formales que exige el derecho fundamental al debido proceso

En síntesis, la Corte ha insistido en reiterada jurisprudencia que el Legislador tiene una amplia facultad de regulación en materia de tránsito terrestre, y que por tanto puede legítimamente imponer limitaciones, restricciones y sanciones a los usuarios del sistema de tránsito terrestre que cometan infracciones, siempre y cuando estas limitaciones y sanciones cumplan con una finalidad constitucional, sean razonables y proporcionales, y respeten el debido proceso. Así mismo, ha dejado sentado esta Corporación que en materia de procedimientos y procesos administrativos de tránsito, le asiste al Legislador una amplia potestad de regulación, con el respeto de todas las garantías que le son inherentes al derecho fundamental del debido proceso consagrado en el artículo 29 Superior.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011 **La Responsabilidad Objetiva por Infracciones de Tránsito**

“En cuanto al tema de la responsabilidad objetiva por infracciones de tránsito, esta Corporación ha tenido la oportunidad de referirse al mismo en varios pronunciamientos, en los cuales ha establecido el principio de exclusión de la responsabilidad objetiva, de la siguiente manera:

En la sentencia C-530 de 2003, la Corte se refirió a este tema a partir del análisis del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, en el cual se consagraba, que en caso de no poder identificar al conductor infractor y de que el último dueño registrado del vehículo no concurriera dentro del plazo señalado por la norma para la rendición de descargos, la sanción del comparendo se impondría al propietario registrado del vehículo. En este fallo, la Corte analizó si con la sola notificación del comparendo al dueño del vehículo, era legítimo desde el punto de vista constitucional, que se impusiera a este último la sanción del comparendo por infracciones de tránsito. En este punto, la Corte concluyó que no era posible atribuir al dueño del vehículo ningún tipo de responsabilidad objetiva, la cual se encuentra excluida por los principios y derechos sentados por la Constitución de 1991, sin que el dueño del vehículo hubiera realizado la actuación infractora o cometido la infracción de manera directa, y que la finalidad de la notificación era precisamente permitirle al dueño del vehículo intervenir dentro del proceso administrativo y ejercer su legítimo derecho de defensa. Adicionalmente, observó la Corte que este tipo de responsabilidad objetiva permitía que las autoridades administrativas evadieran su responsabilidad de identificar y notificar al verdadero infractor

Mediante reciente pronunciamiento -Sentencia C-980 de 201 -, la Corte al analizar la expresión “(...)quien estará obligado al pago de la multa”, prevista en el inciso quinto del artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, en donde se le atribuye al propietario del vehículo la obligación de pagar la multa, la Corte encontró que una interpretación de esta norma en el sentido de que la sola notificación hace al propietario del vehículo automáticamente

responsable de la multa, consagraría una forma de responsabilidad objetiva, la cual se encuentra proscrita por la Constitución Política en materia de derecho sancionatorio y por la jurisprudencia de esta Corte, por cuanto se trataría de una sanción para el propietario del vehículo por el solo hecho de serlo, sin que sea el verdadero infractor y sin las garantías propias del debido proceso.

Por lo anterior, reiteró la Corte la obligación de garantizarle a todos los administrados el derecho al debido proceso administrativo con todas las garantías que le son inherentes, especialmente cuando se trata de derecho sancionador, y aclaró la interpretación correcta de la norma, de conformidad con el debido proceso administrativo consagrado en el artículo 29 Superior, que garantiza el derecho de intervenir en el proceso administrativo, de ejercer el derecho de defensa, y el principio de legalidad

Teniendo en cuenta lo anterior, evidenció la Sala que la norma acusada debe interpretarse de conformidad con el artículo 29 Superior, y de manera sistemática con la regla general contenida en el párrafo 1° del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, que no fue modificada por la Ley 1383 de 2010, y en cuya norma se establece claramente que “las multas no serán impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción” En este sentido, recordó la Sala que la interpretación normativa debe necesariamente realizarse de manera sistemática, esto es, de manera coherente y armónica con los restantes preceptos del cuerpo normativo del cual hagan parte, a fin de que se evidencie la unidad lógico jurídica de la ley y de facilitar la interpretación teleológica de la misma.

En consecuencia, concluyó la Corte en dicho pronunciamiento, que la interpretación de la expresión demandada, sistemática y constitucionalmente correcta, es que se entienda que el propietario del vehículo automotor sólo estará obligado a pagar la multa si se logra establecer, con respeto del debido proceso y de todas las garantías que le son inherentes, que fue él quien cometió la infracción.

Es de aclarar, que no obstante que el principio general es la exigencia del debido proceso administrativo y la exclusión de la responsabilidad objetiva en materia sancionatoria administrativa, la Corte ha precisado que estos principios presentan algunas atenuaciones y flexibilizaciones, así como algunas excepciones muy restringidas y precisas respecto de la exclusión de la responsabilidad objetiva en el derecho administrativo sancionador

Ha explicado la Corte, que por tanto en materia del derecho administrativo sancionador se presenta el fenómeno de la atenuación de la presunción de inocencia, así como del principio de tipicidad, pudiendo establecerse excepcionalmente la responsabilidad objetiva.”

(...)

“Por último, la Corte ha sostenido que la responsabilidad objetiva en el derecho administrativo sancionador debe estar consagrada de manera expresa por el legislador

Con base en estos criterios, la jurisprudencia de esta Corporación, en casos excepcionales, ha avalado la responsabilidad objetiva en materia de infracciones cambiaria. De otra parte, la Corte ha reconocido las presunciones legales y la inversión de la prueba en el derecho administrativo sancionador, como en el caso de presunciones de culpa o dolo en acción de repetición contra agentes del Estad, presunción de culpa en materia tributario, la

presunción de culpa o dolo en materia sancionatoria ambiental, presunciones que sin embargo no implican el aval de responsabilidades objetivas, por cuanto no implican presunciones de responsabilidad objetiva, sino de "culpa" o "dolo", las cuales son susceptibles de desvirtuarse en desarrollo del debido proceso administrativo. Así mismo, la Corte se ha pronunciado en casos de inversión de la carga de la prueba, por ejemplo en materia de extinción de dominio.

En síntesis, no ha sido extraño a la jurisprudencia constitucional el reconocimiento de algunas excepciones muy concretas y limitadas al principio de exclusión de la responsabilidad objetiva, así como el establecimiento de presunciones legales y la inversión de la carga de la prueba en el derecho administrativo sancionador, las cuales en principio no comprometen el debido proceso y particularmente el principio de presunción de inocencia (artículo 29 superior), en la medida que se ajusten a las exigencias constitucionales que la misma jurisprudencia ha plasmado.

Con fundamento en las consideraciones anteriormente expuestas, relativas al debido proceso consagrado en el artículo 29 Superior, a la jurisprudencia de esta Corte en relación con disposiciones de tránsito contenidas en la Ley 1383 de 2010 y a la jurisprudencia de esta Corte relativa a las restricciones y sanciones por infracciones de normas de tránsito contenidas en el Código Nacional de tránsito, los procedimientos y procesos administrativos para imponerlas y la exclusión de la responsabilidad objetiva en esta materia."

CAPITULO I

Sanciones

Artículo 122. Tipos de Sanciones. Modificado Ley 1383 de 2010 Artículo 20. Las sanciones por infracciones del presente Código son:

1. Amonestación.
2. Multa.
3. Retención preventiva de la licencia de conducción.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-687 de 2004

La Secretaría de Transportes y Tránsito de Medellín alega que el accionante es deudor moroso, aportando "efectivamente la prueba del impago de multas que ascienden a \$ 1.287.300 pesos, y que por ende, el funcionario público sí podía retener la licencia de conducción. Este comportamiento de la autoridad pública es contrario a la Constitución..."

Manual de Infracciones:

"La autoridad de tránsito, en este caso los miembros de los Cuerpos de Control Operativo del tránsito, podrán retener a manera de prevención, la licencia de conducción en aquellos casos donde se pretenda evitar una infracción mayor o la preservación de la vida e integridad física del mismo conductor o de los demás usuarios de las vías. Con el fin de

evitar irregularidades en este procedimiento, sólo se autoriza al agente de tránsito aplicar esta medida en los siguientes casos:

- Cuando el conductor se detectado en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas, en el entendido que si deja continuar con su licencia, perfectamente podría volver a conducir en ese estado.
- Cuando al conductor le sea detectada una imposibilidad transitoria, física o mental para conducir, soportado en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental o de coordinación expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado, esto en razón a que dicha medida debe estar supeditada y soportada objetivamente por un documento y no por la mera percepción sensorial del agente de tránsito.

En ambos casos el agente de tránsito entregará al conductor una constancia de retención de la licencia y la remitirá a mas tardar dentro de las doce horas siguientes a la autoridad competente, en el caso de policía de tránsito rural, la entregará inmediatamente al comandante de la ruta o del comandante director del servicio, quien la hará llegar a la autoridad de tránsito de su jurisdicción, quien la entregará en caso de grado uno y determinará su tiempo de suspensión según grado dos o tres.”

4. Suspensión de la licencia de conducción.

Manual de Infracciones:

“Esta sanción es facultad exclusiva de la autoridad administrativa quien determinara el tiempo de suspensión del documento y a la vez, esta sanción se entenderá para todos los efectos legales como una “Resolución Judicial”, lo que implicaría dos cosas:

1. Con la suspensión de la licencia, el conductor no puede volver a ejercer la actividad de conducción, hasta el término estipulado en dicha sanción.
2. En caso de que el conductor se detecte nuevamente conduciendo, se entenderá que se éste se está sustrayendo del cumplimiento impuesto en resolución judicial, viéndose posiblemente y presuntamente inmerso en el delito tipificado en el código penal denominado Fraude a Resolución Judicial, situación en particular que será decretada por la autoridad competente.

La suspensión o cancelación de la licencia de conducción implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente para imponer la sanción por el período de la suspensión o a partir de la cancelación de ella.”

5. Suspensión o cancelación del permiso o registro.

6. Inmovilización del vehículo.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 315301 del 25 de agosto de 2010

“En los términos del Código Nacional de Tránsito Terrestre la inmovilización consiste en un tipo de sanción y de conformidad con lo establecido en el artículo 122 del mismo ordenamiento legal (modificado por el artículo 20 de la ley 1383 de 2010) es accesoria toda vez que la sanción principal es la multa. El procedimiento que debe surtirse será el establecido para el efecto en el artículo 135 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 22 de la ley 1383 de 2010. Igualmente será de aplicación lo preceptuado para el efecto en la Resolución No. 03027 del 26 de junio del año en curso, por lo cual se actualiza la codificación de normas de tránsito, se adopta el manual de infracciones y se establecen otras disposiciones. Ahora, si la infracción es impuesta por emisiones contaminantes siempre será ambiental y será a esa norma a la que se le debe dar aplicación. Todo lo anterior sin perjuicio de la aplicación de las normas específicas sobre medioambiente a que alude el artículo 170 del Código nacional de Tránsito Terrestre.”

7. Retención preventiva del vehículo.

Manual de Infracciones:

“La autoridad de tránsito podrá en forma preventiva inmovilizar un vehículo sin llevarlo a patios oficiales cuando se presente la comisión de una infracción que de acuerdo a lo previsto en el Código de Tránsito el vehículo no pueda transitar, hasta tanto se subsane la causa que dio origen a la inmovilización y por un término máximo de 60 minutos. Una vez agota dicho plazo será trasladado a los patios oficiales o parqueaderos autorizados.

En aquellos casos en que el Código Nacional de Tránsito determinó en forma expresa la inmovilización del vehículo, ésta deberá realizarse con el traslado del vehículo a patios oficiales o parqueaderos autorizados, siempre y cuando la falta no sea subsanable en el sitio donde se detectó la infracción.

Según lo anterior, las siguientes infracciones son las previstas para la inmovilización preventiva: B.01, B.02, C.21, C.22, C.24, C.27, C.36, D.01, D.02, D.08.

Se debe entender que la inmovilización preventiva implica la suspensión temporal de la circulación del vehículo por las vías públicas o abiertas al público, lo que impide de cualquier modo, el uso del vehículo con el objeto de subsanar la causa que dio origen a la infracción.”

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.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 573101 del 30 de septiembre de 2008

“Es necesario mencionar que solamente se puede sancionar a un infractor de tránsito por las conductas descritas en el Código Nacional de Tránsito – Ley 769 de 2002, ya que en materia sancionatoria la interpretación que se haga de la norma es restrictiva, además, las sanciones que se crean son de reserva legal y solamente el Congreso de la República las puede establecer.”

Parágrafo 1°. Ante la Comisión de Infracciones Ambientales se impondrán, por las autoridades de tránsito respectivas, las siguientes sanciones:

1. Multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios (saldo).
2. Suspensión de la licencia de conducción hasta por seis (6) meses, por la segunda vez, además de una multa igual a la prevista en el numeral 1, si el conductor fuere el propietario del vehículo.
3. Revocatoria o caducidad de la licencia de conducción por la tercera vez, además de una multa igual a la prevista en el numeral 1, si el conductor fuere propietario del vehículo.
4. Inmovilización del vehículo, la cual procederá sin perjuicio de la imposición de las otras sanciones.

En los casos de infracción a las prohibiciones sobre dispositivos o accesorios generadores del ruido, sobre sirenas y alarmas, lo mismo que sobre el uso del silenciador se procederá a la inmediata inmovilización del vehículo, sin perjuicio de las demás sanciones que correspondan.

Cuando quiera que se infrinjan las prohibiciones, restricciones o regulaciones sobre emisiones contaminantes por vehículos automotores, se seguirá el siguiente procedimiento:

El agente de vigilancia del tráfico que detecte o advierta una infracción a las normas de emisión de contaminantes o de generación de ruido por vehículos automotores, entregará al presunto infractor una boleta de citación para que el vehículo sea presentado en un centro de diagnóstico para una inspección técnica en un término que no podrá exceder de quince (15) días. En la citación se indicará la modalidad de la presunta infracción que la ocasiona. Esto sin perjuicio de la vigencia del certificado de la obligatoria revisión técnico-mecánica y de gases.

Realizada la inspección técnica y determinada así la naturaleza de la infracción, el centro de diagnóstico donde aquella se hubiere practicado, entregará al presunto infractor copia del resultado del examen practicado al vehículo y remitirá el original a la autoridad de tránsito competente, para que, previa audiencia del interesado, se imponga la sanción que en cada caso proceda.

En caso de que el infractor citado no presentare el vehículo para la práctica de la visita de inspección en la fecha y hora señaladas, salvo causal comprobada de fuerza mayor o caso fortuito, las multas a que hubiere lugar se aumentarán hasta en el doble y el vehículo podrá

ser inmovilizado por la autoridad de tránsito respectiva, hasta tanto el infractor garantice mediante caución la reparación del vehículo.

Practicada la inspección técnica, el infractor dispondrá de un término de quince (15) días para reparar el vehículo y corregir la falla que haya sido detectada en el centro de diagnóstico y deberá presentarlo, antes del vencimiento de este nuevo término, para la práctica de una nueva inspección con el fin de determinar que los defectos del vehículo, causantes de la infracción a las normas ambientales, han sido corregidos. Vencido el plazo y practicada la nueva revisión, si el vehículo no cumple las normas o es sorprendido en circulación en la vía pública, será inmovilizado.

Cuando la autoridad de tránsito detecte una ostensible y grave violación de las normas ambientales podrá ordenar al infractor la inmediata revisión técnica del vehículo en un centro de diagnóstico autorizado para la práctica de la inspección técnica.

Si practicada la inspección técnica se establece que el vehículo cumple las normas ambientales, no habrá lugar a la aplicación de multas.

Quedan exentos de inspección técnica los vehículos impulsados con motor de gasolina, durante los tres (3) primeros meses de vigencia del certificado de movilización, a menos que incurran en flagrante y ostensible violación de las normas ambientales.

No habrá lugar a inspección técnica en casos de infracción a las normas ambientales por emisión de polvo, partículas, o humos provenientes de la carga descubierta de vehículos automotores.

En tal caso, el agente de tránsito ordenará la detención del vehículo y entregará al infractor un comparendo o boleta de citación para que comparezca ante la autoridad de tránsito competente, a una audiencia en la que se decidirá sobre la imposición de la sanción que proceda.

Los agentes de tránsito podrán inmovilizar hasta por veinticuatro (24) horas, debiendo informar de ello a la autoridad de tránsito competente, los vehículos que ocasionen emisiones fugitivas provenientes de la carga descubierta, hasta tanto se tomen por el infractor las medidas apropiadas para impedir dichas emisiones, sin perjuicio de la aplicación de las demás sanciones que correspondan.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 25631 del 11 de mayo de 2007.

“De acuerdo con lo previsto en el artículo 122 de la precitada ley, se tiene que la parte pertinente de las normas ambientales contempla 4 situaciones a saber:

1.- Cuando se infringen las prohibiciones, restricciones o regulaciones sobre emisiones contaminantes. Evento en el cual se debe elaborar la orden de comparendo por violación a las normas ambientales, a través del cual se le está notificando al presunto infractor para que el automotor sea presentado a una inspección técnica ante un centro de diagnóstico autorizado dentro de un término no superior a 15 días. Una vez realizada la inspección técnica, si el resultado practicado al vehículo arroja que este se encuentra en mal estado, deberá presentarse ante la autoridad de tránsito para que previa audiencia pública se

imponga o se absuelva al inculpado. En caso que el infractor una vez notificado de la presunta infracción no se presenta con el vehículo para la inspección en la fecha y hora señaladas, la multa será aumentada hasta el doble y el vehículo podrá ser inmovilizado. Adicionalmente prevé la norma en comento que en este último evento el infractor dispone de un nuevo término de 15 días para reparar el vehículo y corregir las falencias y debe presentarlo antes del vencimiento de este nuevo término para la práctica de una nueva inspección, vencido el plazo y la práctica de la revisión si el automotor no cumple sobre las disposiciones de la materia y este es sorprendido circulando por las vías públicas será inmovilizado.

2.- Cuando el automotor presenta una ostensible y grave violación de las normas ambientales. En este caso se podrá ordenar al infractor la inmediata revisión técnica del vehículo en un centro de diagnóstico automotor autorizado, si el resultado de la inspección técnica se determina que el vehículo cumple con las normas ambientales no habrá lugar a la multa prevista en el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

3.- Los automotores que portan el certificado de movilización quedan exentos de la inspección técnica de los vehículos impulsados con motor a gasolina durante los 3 primeros meses de su vigencia, a menos que incurra en flagrante y ostensible violación a las normas ambientales.

4.- Los vehículos que ocasionen emisiones fugitivas provenientes de cargas descubiertas podrán ser inmovilizados hasta por 24 horas, informando a la autoridad de tránsito competente sobre esta situación y hasta tanto se tomen las medidas correctivas por el infractor sin perjuicio de las sanciones que correspondan.

De acuerdo con el artículo 131 literal c) del C.N.T.T. la sanción de multa equivale a 15 salarios mínimos legales diarios vigentes, se impondrá al conductor de un vehículo automotor que no realice la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisión de gases, aun cuando porte los certificados correspondientes.

De tal suerte que frente a las inquietudes planteadas es necesario tener en cuenta cada uno de los cuatro eventos descritos en el artículo 122 C.N.T.T. para encajar las situaciones de carácter particular y concreto, toda vez que en algunos de ellos se prevé sanción de multa e inmovilización y en otras da lugar a la exoneración de responsabilidades, según el caso.

Con relación a las registradoras, le informamos que son elementos de control del número de pasajeros que suben a un vehículo de servicio público colectivo de transporte, no tienen norma reglamentaria específica. La utilización de este dispositivo tiene como principal inconveniente la afectación que ejerce sobre la seguridad y comodidad de los usuarios.

Al instalar una registradora, se restringe el acceso a la salida del automotor, por lo tanto, las demás condiciones de seguridad del vehículo deben garantizar la evacuación rápida en caso de emergencia.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° 200061 del 1 de junio de 2010 y 225041 del 21 de junio de 2010

“La norma antes transcrita, (artículo 122 CNT) consagra un procedimiento específico, aplicable cuando quiera que se trate de emisiones contaminantes (ruido, para el asunto por usted consultado), razón por la que se considera procedente darle aplicación a la disposición en comento de manera integral y no solamente a algunos de sus apartes, toda vez que el artículo en mención preceptúa que la inmovilización opera de manera inmediata y sin perjuicio de las demás sanciones a que haya lugar. Así las cosas, se estima pertinente que para la aplicación del procedimiento especial que consagra el artículo 122 del Código de Tránsito, deberá coordinarse con la autoridad ambiental respectiva, la práctica de operativo so actividades que permitan ejercer un control y vigilancia efectivo y eficaz al respecto.”

Parágrafo 2°. Para efectos del presente código, y salvo disposición contraria, la multa debe entenderse establecida en salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 264341 del 24 de mayo de 2012

“ ... las sanciones impuestas como consecuencia de la comisión de infracciones de tránsito, tenemos que señalar que estos no son tributos y no poseen las características que señala la normatividad para ser catalogados como tales.(...) Conforme a lo anterior, esta Oficina Asesora de Jurídica concluye que las sanciones establecidas en la normatividad vigente en materia de tránsito han sido producto de la libertad de configuración legislativa que le asiste al Estado en materia de sanciones y restricciones por la comisión de infracciones a las normas que regulan el tránsito, las cuales buscan preservar la seguridad, movilidad, salubridad y medio ambiente.”

Artículo 123. Amonestación. Las autoridades de tránsito podrán amonestar a los infractores. La amonestación consiste en la asistencia a cursos obligatorios de educación vial. El infractor que incumpla la citación al curso será sancionado con multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 21540 del 20 de abril de 2007 y 47010 del 15 de agosto de 2008

“Una infracción que tenga como sanción una multa determinada, no podrá ser sustituida por la sanción de amonestación, es decir, si existe sanción específica de multa para una determinada infracción la autoridad competente no podrá cambiarla por otra, ya que la norma especial prima sobre la general.”

Artículo 124. Reincidencia. En caso de reincidencia se suspenderá la licencia de conducción por un término de seis meses, en caso de una nueva reincidencia se doblará la sanción.

Parágrafo. Se considera reincidencia el haber cometido más de una falta a las normas de tránsito en un periodo de seis meses.

Conceptos oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 21545 del 20 de abril de 2007

“Para declarar la reincidencia no se requiere de adelantar el procedimiento de audiencia pública previsto en los artículos 135 o 136 de la citada codificación, toda vez que confrontada la comisión de las dos infracciones dentro del período establecido por la ley, se expide el acto administrativo motivado contra el cual proceden los recursos de la vía gubernativa, de esta manera se garantiza el debido proceso y el derecho de contradicción al sancionado.”

Conceptos oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 64302 del 14 de diciembre de 2006.

“Lo anterior para significar que en vista de que no se requiere para la reincidencia adelantar el procedimiento de audiencia pública previsto en los artículos 135 o 136 de la citada codificación, toda vez que confrontada la comisión de las dos infracciones dentro del período establecido por la ley, se expide el acto administrativo motivado contra el cual proceden los recursos de la vía gubernativa, de esta manera se garantiza el debido proceso y el derecho de contradicción al sancionado, razón por la cual el término para aplicar la caducidad de que trata el artículo 161 de la Ley 769 de 2002 se empezaría a contra a partir de la ejecutoria de la segunda sanción.”

Artículo 125. Inmovilización. La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-748 de 2003

“La Fiscalía General de la Nación está facultada para inmovilizar vehículos”, pero, “los gastos de parqueo generados por la inmovilización de vehículos corresponde a la autoridad judicial durante la actuación judicial”

Jurisprudencia Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1545 de 2003

“Al referirse a la inmovilización expresó el tribunal “Esta es una sanción administrativa que faculta temporalmente a la autoridad administrativa para restringir el derecho de circulación hasta tanto cesen las causas que le dieron origen; puede estar acompañada de sanciones pecuniarias, también de naturaleza administrativa”... “...la inmovilización y las multas son sanciones administrativas que tienen como finalidad conminar a la ciudadanía a cumplir las normas de tránsito”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004

“Según el artículo 125 del CNTT la inmovilización es una sanción que “consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público”, la cual se impone en aquellos casos en que el vehículo o el conductor no cumplen con alguno de los requisitos que se exige la ley para poder circular. Según el

propio artículo 125 del CNTT para inmovilizar un vehículo, éste “será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción.”

Así pues, la inmovilización no es una segunda sanción, autónoma e independiente a la multa, que conlleve juzgar dos veces al conductor por haber cometido una sola infracción. Se trata de dos sanciones complementarias, consecuencia jurídica de un mismo “enjuiciamiento”. Considerar que las disposiciones contenidas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Territorial, violan el principio de non bis in idem, supone confundir los conceptos de “sanción” y “enjuiciamiento”.

(...)

La inmovilización es una medida administrativa de carácter sancionatorio, complementaria a la multa, que se impone en los eventos que la autoridad no puede permitir que el vehículo sancionado continúe circulando.

Por ejemplo, cuando un conductor realiza un giro prohibido, responde únicamente con el pago de una multa. Pero cuando la infracción consiste en no cumplir con alguno de los requisitos legales existentes para que el vehículo pueda circular o para que el conductor pueda manejar, la multa es una medida que ofrece una sanción insuficiente. Si la autoridad competente no inmoviliza el vehículo luego de imponer la multa y le permite al conductor continuar su camino, estaría autorizándolo a seguir cometiendo el comportamiento por el cual lo sancionó.

La relación inescindible que existe entre el incumplimiento de alguno de los requisitos para poder circular y la sanción de inmovilización se muestra evidente en las normas. La ley exige que exista efectivamente un impedimento para poder circular, como condición para imponer la sanción de inmovilización a un vehículo. Además se trata de una sanción que persiste hasta el momento en que se subsane el impedimento para poder circular. Si la falencia puede corregirse en el lugar en que fue inmovilizado el vehículo, entonces éste no será conducido a otro lugar. En este mismo sentido, el parágrafo 3° del artículo 125 del CNTT indica que en “el caso de vehículos de servicio público, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco días.” Adicionalmente, debe señalar la Corte que tal como demostró el Ministerio de Transporte a través de copias allegadas al expediente, la aplicación de estas normas ha sido guiada por circulares ministeriales que orientan su interpretación de acuerdo con el espíritu preventivo, propio de la inmovilización de vehículos

(...)

El legislador puede entonces, legítimamente, imponer limitaciones a la libertad de locomoción, siempre y cuando éstas sean razonables. No es de recibo, por tanto, el argumento de la demanda según el cual “(...) la inmovilización de vehículos, concretamente los de servicio público (...) desconoce la prevalencia de la Constitución sobre las demás leyes o normas jurídicas, por cuanto introduce unas limitaciones al principio universal de locomoción que afecta no sólo a los vehículos, a las empresas de

transporte, los deberes que éstas tienen que cumplir con unas rutas y horarios establecidos, sino los derechos de los inversionistas, de los usuarios y conductores.” La libertad de locomoción puede ser limitada en tanto la restricción impuesta sea razonable.

(...)Sin duda, las posibilidades de locomoción y circulación de una persona que se desplaza en un automóvil que se encuentra inmovilizado se afectan, pero no se limitan significativamente, mucho menos excesiva o desproporcionadamente. La persona, de hecho, puede circular por el territorio con plena libertad a pie o por cualquier otro medio de transporte a su alcance; incluso, puede hacerlo conduciendo un automóvil (siempre y cuando la inmovilización no haya tenido lugar por no contar con una licencia de conducción vigente). Adicionalmente, como se explicó en el apartado anterior, la inmovilización sólo se mantiene en tanto persistan las condiciones por las cuales se impidió circular. Es decir, el tiempo durante el cual se limita el derecho depende, primordialmente, del propio sancionado.

(...)

La Corte no comparte la posición del accionante. Cuando a una persona le inmovilizan su vehículo, es porque ella misma incurrió en una falta grave al desconocer uno de los prerequisites básicos para poder circular. Ahora bien, por la estructura de la medida, la inmovilización del carro es tan larga como el propio infractor lo decida. En el momento en que el infractor pueda empezar a cumplir con el requisito que no cumplía, se desvanecen los motivos que dan pie a la inmovilización; es más, si puede subsanar el cumplimiento de dicho requisito en el lugar de los hechos, la inmovilización se restringe únicamente a ese momento.”

Conclusión:

1º) “...la sanción de inmovilización del vehículo contemplada en las disposiciones contenidas en el Artículo 131 del CNTT es razonable bajo cada uno de los supuestos. Se trata de normas que imponen una restricción a un derecho (libertad de locomoción), en pro de un fin constitucionalmente importante (la protección de los derechos fundamentales de las personas que transitan por las vías y la conservación del orden público vial), a través de un medio que no está prohibido (imponer como sanción la retención temporal de un bien) y es efectivamente conducente para lograr el fin buscado”

2º) “...la decisión del legislador de ordenar a la autoridad de tránsito que en ciertos casos imponga, como sanción complementaria a la multa, inmovilizar el automóvil, está orientada a evitar que “(...) se sigan poniendo en inminente riesgo, intereses jurídicamente protegidos de suprema prevalencia, como (...) la seguridad de los usuarios””.

3º) “Si la falencia puede corregirse en el lugar en que fue inmovilizado el vehículo, entonces éste no será conducido a otro lugar”

4º) “La inmovilización es una medida administrativa de carácter sancionatorio, complementaria a la multa, que se impone en los eventos que la autoridad no puede permitir que el vehículo sancionado continúe circulando.”

5º) “...la inmovilización no es una segunda sanción, autónoma e independiente a la multa, que conlleve juzgar dos veces al conductor por haber cometido una sola infracción. Se

trata de dos sanciones complementarias, consecuencia jurídica de un mismo “enjuiciamiento””

6º) “Imponer a un conductor la sanción administrativa complementaria de inmovilización del vehículo no implica sancionarlo dos veces por el mismo hecho”

Por otra parte

“Finalmente la Corte debe establecer si la medida adoptada (imponer la sanción de inmovilizar el vehículo del infractor en las hipótesis contempladas en el artículo 131 del CNTT) es efectivamente conducente para la consecución del fin propuesto (evitar que se pongan en inminente riesgo los derechos fundamentales de las personas que se encuentren en la calle y podrían verse lesionadas y mantener el orden público y el correcto funcionamiento en el tránsito). Debido a que los comportamientos a analizar son varios y diversos, a continuación se considerarán las infracciones en cuatro grupos: (i) las referentes a la prueba de idoneidad del conductor, (ii) las referentes al lugar por el que se transita, (iii) las referentes a la idoneidad del vehículo y (iv) las referentes control del riesgo.

(i) El primer grupo está compuesto por aquellas sanciones que se imponen a los conductores que circulan por la ciudad sin contar con la licencia de conducción, prerequisite básico por cuanto es el criterio con el que socialmente se verifica la idoneidad del conductor. Esto ocurre cuando se conduce “sin llevar consigo la licencia” “con la licencia vencida” “con la licencia adulterada o ajena, o la más grave de todas, cuando se conduce “sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente” En estos casos, no inmovilizar el vehículo de alguien que incurrió en una de estas conductas, implicaría que la autoridad de tránsito autorizaría a las personas a desplazarse en vehículos sin llevar consigo la licencia de conducción, teniéndola vencida, adulterada o ajena, o simplemente porque nunca la han obtenido. Por tanto, inmovilizar el vehículo es un medio efectivamente conducente para salvaguardar los derechos de los peatones y demás conductores y pasajeros.

(ii) El segundo grupo de infracciones es el de aquellas en que el conductor se encuentra transitando por un lugar vedado, general o específicamente. Esto ocurre cuando se transita por “sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente o cuando se cambia “el recorrido o trazado de la ruta para vehículo de transporte de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En ambos casos, por razones de orden público, se han establecidos zonas de la malla vial en las que permanente o temporalmente no se puede circular. En este segundo grupo de casos, la sanción de inmovilización también constituye un medio conducente para obtener el fin buscado (conservar el orden público y salvaguardar los derechos de las personas que se encuentran en la calle). En efecto, la forma concreta como se impide que se afecte el orden vial en estos casos es deteniendo el vehículo que cometa la infracción. Una vez se logre este cometido, lo que corresponde es retirar el automóvil de la vía, pues lo contrario implica autorizar a la persona a continuar realizando el acto por el cual precisamente fue sancionado, esto es, transitar por una zona que le está vedada.

(iii) El tercer grupo de infracciones es el de aquellas situaciones en que se circula por las vías con un vehículo que no reúne las condiciones de seguridad exigidas por la ley, o no observa las reglas que permiten identificarlo. Estas infracciones consisten en conducir un

vehículo sin haber informado “a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo” conducirlo “con dos o más luces dañadas” durante los momentos del día en que se exige su uso, o conducirlo “empleando combustibles no regulados como gas propano u otros que pongan la vida de los usuarios o de los peatones. Nuevamente, si un carro representa un peligro por el combustible que porta, porque carece de luces o porque no es identificable, es un carro que no puede circular. Esta sanción es un medio conducente para obtener el fin de preservar el orden público del tránsito y evitar que corran un riesgo alto e innecesario los peatones y demás conductores y pasajeros.

(iv) La última clase de infracciones cuenta con sólo un ejemplo en la presente demanda. En este caso no se trata de la idoneidad del conductor, ni del espacio por el que se circula, ni de las condiciones del vehículo; en este caso la infracción consiste en no asegurar los riesgos a los que se somete a los terceros. Conducir vehículos es una actividad peligrosa. En esa medida, quien usa un carro se expone no sólo a sí mismo, sino también a los transeúntes y al público en general por donde transita. Para enfrentar esta situación, la ley exige a los conductores contar con un seguro que cubra los eventuales perjuicios que se causen a terceros. Así pues, en este caso la falta consiste en conducir “sin portar los seguros ordenados por la ley.” El legislador no permite conducir un vehículo sin portar los seguros ordenados por la ley, pues de llegar a causársele un grave perjuicio a una persona, la víctima carecería de una garantía real y efectiva de que el daño será resarcido. Por tanto, en este caso la medida de inmovilización también es conducente al fin buscado.

En conclusión, la sanción de inmovilización del vehículo contemplada en las disposiciones contenidas en el artículo 131 del CNTT es razonable bajo cada uno de los supuestos. Se trata de normas que imponen una restricción a un derecho (libertad de locomoción), en pro de un fin constitucionalmente importante (la protección de los derechos fundamentales de las personas que transitan por las vías y la conservación del orden público vial), a través de un medio que no está prohibido (imponer como sanción la retención temporal de un bien) y es efectivamente conducente para lograr el fin buscado.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-474 de 2005

El artículo 125 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, define la inmovilización como una sanción que suspende temporalmente la circulación del vehículo por vías públicas o privadas abiertas al público. La consecuencia directa de esta sanción es la conducción del vehículo a los parqueaderos autorizados, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen a la sanción, a menos que ésta sea subsanable en el sitio en que se detectó la infracción.

Según el artículo 122 del mismo estatuto, esta sanción puede ser principal o accesoria, y por lo tanto puede ser impuesta de manera concomitante con otras medidas de carácter administrativo contempladas por la misma ley, tales como la amonestación, la multa, la suspensión de la licencia de conducción, la suspensión o cancelación del permiso o registro, la retención preventiva del vehículo o la cancelación definitiva de la licencia de conducción.

La Ley 769 de 2002 no contempla en una misma disposición los supuestos en los cuales procede la inmovilización del vehículo, no obstante, el artículo 131 establece aquellos eventos en los cuales la inmovilización es prevista como pena accesoria a la multa, entre los cuales puede citarse a manera de ejemplo los siguientes: (...)

Según el tenor del artículo 125 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, una vez internado el vehículo en un parqueadero oficial o en un parqueadero autorizado, no puede ser retirado sin orden de la autoridad de tránsito competente. Dicha orden será expedida previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. En todo caso, el propietario del vehículo será el responsable del pago al administrador o al propietario del parqueadero por el tiempo que estuvo inmovilizado el automotor.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-885 de 2010

“Así pues, concluye la Sala que la inmovilización del vehículo es una sanción que, en principio puede ser contemplada por el legislador, siempre y cuando ésta sea consagrada de forma razonable y proporcionada.”

Manual de Infracciones: En cuanto a la inmovilización de vehículos se tendrán en cuenta los siguientes parámetros:

· El traslado del vehículo debe realizarse mediante la utilización de un medio idóneo que impida que se siga cometiendo la infracción que dio origen a la inmovilización, por ejemplo, si se pretende inmovilizar un vehículo por contaminación ambiental, no se podrá consentir que dicho vehículo siga circulando por la vía, así sea solamente para ser llevado a los patios, por lo que seguirá contaminando. Otro de los muchos ejemplos, es el caso de un conductor que no portaba la licencia de conducción y no alcanzó a subsanar dicha inmovilización, por obvias razones el vehículo será llevado en grúa, porque si no, el policía de tránsito permitiría que dicha infracción se siga cometiendo.

Corolario, se debe tener en cuenta que la utilización de una grúa para que un vehículo sea llevado a los patios debe atender las necesidades no sólo del servicio policial o de tránsito, sino también, las de la lógica y el sentido común, enmarcadas dentro del principio de la seguridad vial.

· Igualmente el policía de tránsito antes de enviar el vehículo a los patios, deberá revisar el inventario y confrontarlo con lo observado objetivamente en el vehículo, tales como elementos contenidos en él y descripción del estado exterior, para que las diferentes anotaciones del estado del mismo se ajusten a la realidad y no sea a simple capricho del operador de la grúa. Esto en aras de evitar que un vehículo en buen estado, figure en el inventario con todos sus componentes en mal estado.

· Una vez firmado el inventario del vehículo, éste queda bajo absoluta responsabilidad del operario de la grúa, quien deberá trasladarlo al patio asignado para la inmovilización, donde igualmente deberán hacer la respectiva verificación del inventario signado por el agente de tránsito y el estado en que llega, para lo cual usaran obligatoriamente una filmación del vehículo, la cual será utilizada en caso de reclamo del propietario o poseedor del automotor, que observe diferencias entre el inventario de recibo y el de entrega, para lo cual el propietario o administrador del parqueadero autorizado deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo sin perjuicio de las demás sanciones a que haya lugar.

· Los costos generados por la inmovilización del vehículo, serán responsabilidad del propietario del vehículo, quien cancelará al administrador o al propietario del parqueadero,

el tiempo que estuvo inmovilizado el vehículo, así como el respectivo servicio de grúa se ésta se utilizó.

- Cuando se inmovilice un vehículo de servicio público de pasajeros, además de aplicar el procedimiento señalado, se exigirá la devolución del valor del pasaje.

- Bajo ninguna circunstancia será condición para la entrega de vehículos inmovilizados, el pago del valor de la multa señalada para la infracción.

- La orden de entrega del vehículo inmovilizado en parqueaderos oficiales se extenderá a favor del propietario o del infractor. En el evento de que el infractor no sea el propietario del vehículo deberá exhibir en original la orden de comparendo impuesta, el inventario de patio, la licencia de tránsito del vehículo y la cédula de ciudadanía.

- En el caso de vehículos de servicio público, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco días. Copia del acta se remitirá a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo.

El incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.

- En el caso de inmovilización de vehículos de servicio público, la empresa transportadora responderá como deudor solidario de las obligaciones que se contraigan, entre ellas las derivadas de la prestación del servicio de grúa y parqueaderos.”

Parágrafo 1º. El propietario o administrador del parqueadero autorizado utilizado para este fin, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción de 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.

En todo caso, el ingreso del vehículo al lugar de inmovilización deberá hacerse previo inventario de los elementos contenidos en él y descripción del estado exterior. Este mismo procedimiento se hará a la salida del vehículo. En caso de diferencias entre el inventario de recibo y el de entrega, el propietario o administrador del parqueadero autorizado incurrirá en multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y, adicionalmente, deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.

Parágrafo 2º. La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.

Parágrafo 3º. En el caso de vehículos de servicio público, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a

subsanaarla en un plazo no mayor a cinco días. Copia del acta se remitirá a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo.

El incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.

Parágrafo 4°. En el caso de inmovilización de vehículos de servicio público, la empresa transportadora responderá como deudor solidario de las obligaciones que se contraigan, entre ellas las derivadas de la prestación del servicio de grúa y parqueaderos.

La inmovilización o retención a que hacen referencia las normas de transporte se registrarán por el procedimiento establecido en este artículo.

Parágrafo 5°. Cuando el vehículo no sea llevado a parqueaderos autorizados la inmovilización se hará bajo la responsabilidad del propietario del vehículo o del infractor, para lo cual, el agente de tránsito notificará al propietario o administrador del parqueadero autorizado.

Parágrafo 6°. El propietario del vehículo será el responsable del pago al administrador o al propietario del parqueadero por el tiempo que estuvo inmovilizado el vehículo. Ver los arts. 65, 66 y 67 de la Ley 962 de 2005

Parágrafo 7°. Los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito correspondiente en resolución que determinará lo atinente.

Legislación Complementaria: Ley 962 de 2005.

Artículo 65. Sistema de Información. En caso de inmovilización de vehículos, las autoridades de tránsito establecerán un sistema de información central, preferiblemente de acceso telefónico, que les permita a los interesados conocer de manera inmediata el lugar donde este se encuentra inmovilizado.

Artículo 66. Pagos. Los pagos que deban hacerse por concepto de multas, grúas y parqueo, en caso de inmovilización de automotores por infracciones de tránsito, serán cancelados en un mismo acto, en las entidades financieras con la cuales las autoridades de tránsito realicen convenios para tal efecto. En ningún caso, podrá establecerse una única oficina, sucursal o agencia para la cancelación de los importes a que se refiere este.

Artículo 67. Cómputo de tiempo. Para efectos del cobro de los derechos de parqueo de vehículos inmovilizados por las autoridades de tránsito, sólo se podrá computar el tiempo efectivo entre la imposición de la multa y la cancelación de la misma ante la autoridad correspondiente.

En este sentido, no se tendrá en cuenta el tiempo que le tome al interesado en cumplir con los requerimientos adicionales al mencionado en el inciso anterior, para retirar el auto motor.

Legislación Complementaria: Decreto-Ley 019 de 2012

Artículo 209. Retiro de los Patios de los Vehículos que han sido Inmovilizados. El retiro de los patios de los vehículos, que han sido inmovilizados por la autoridad administrativa, se podrá realizar por el propietario, o por apoderado quien no tendrá que ser abogado.

Conceptos oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 241661 del 16 de junio de 2009

"1-El procedimiento para inmovilizar los vehículos, por infracciones a las normas de Tránsito y Transporte, se encuentra previsto en el artículo 125 de la Ley 769 de 2002 (C.N de T.) el cual es concordante con el Decreto 3366 de 2003.

2 y 3-Los medios idóneos para trasladar los vehículos del lugar donde se cometió la infracción que da lugar a la inmovilización hasta los parqueaderos autorizados, son mediante grúa o "conducido" como lo dice textualmente el encabezado del artículo 125 de la Ley 769 de 2002.

De acuerdo con el párrafo 7° del artículo 125 de la citada ley, los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito mediante resolución que así lo establezca."

Conceptos oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° 34052 del 13 de junio de 2008 y 322851 del 12 de agosto de 2009

"El procedimiento para inmovilizar los vehículos, por infracciones a las normas de Tránsito, se encuentra previsto en el artículo 125 de la Ley 769 de 2.002 (C.N de T.), la circular 1044 de 2.003, de acuerdo a lo ordenado en la mencionada reglamentación no se puede condicionar a entrega de un vehículo inmovilizado por la no cancelación de la multa impuesta por infracción a las normas de tránsito."

Conceptos oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 26071 del 9 de mayo de 2008

"...en caso de inmovilización, se deberá conducir el vehículo a un parqueadero autorizado, ya sea público o privado, la autoridad de tránsito es la que tiene la potestad de definir el número y características de los parqueaderos, ya que la norma no especifica el número de parqueaderos por municipio o departamento, ni la forma como se autorizan los mismos."

Conceptos oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 15066 del 3 de abril de 2006

"...la inmovilización del equipo automotor, en los casos estipulados en la Ley, proceden sin perjuicio de la imposición de la sanción pecuniaria o multa, y consiste básicamente en suspender temporalmente la circulación del vehículo hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen. De ninguna manera las sanciones son incompatibles y la

disminución de la rentabilidad del vehículo como consecuencia de la inmovilización no es atribuible a la Administración””

Conceptos oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 17051 del 27-04-2005.

“El Código Nacional de Tránsito Terrestre – Ley 769 de 2002, no contempla la naturaleza de los recursos que se cancelan por concepto de parqueaderos por infracciones a las normas de tránsito cuando los automotores son inmovilizados. artículo 125 de la precitada codificación consagra la posibilidad de utilizar parqueaderos que determine la autoridad competente, bien sean oficiales o privados y exige que el propietario o administrador del parqueadero autorizado permita la salida de los vehículos inmovilizados por orden de la autoridad competente.

Lo anterior para indicar que el valor correspondiente al pago de los parqueaderos se genera como consecuencia a la prestación de un servicio, por lo tanto la naturaleza de los recursos por utilización de parqueaderos, tendría el alcance de una tarifa.”

Conceptos oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 26071 del 09 de mayo de 2008

“En conclusión, en caso de inmovilización, se deberá conducir el vehículo a un parqueadero autorizado, ya sea público o privado, la autoridad de tránsito es quien tiene la potestad de definir el número y características de los parqueaderos, ya que la norma no especifica el número de parqueaderos por municipio o departamento, ni la forma como se autorizan los mismos.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 96831 del 31 de marzo de 2014.

(...) la inmovilización de un vehículo es la medida de carácter sancionatorio cuyo fin es impedir que se siga cometiendo la infracción que dio origen a la inmovilización, así mismo, señala la norma, dicha inmovilización debe realizarse mediante la utilización de un medio idóneo, por ejemplo: Si se pretende inmovilizar un vehículo por contaminación ambiental, el medio idóneo para su inmovilización sería mediante el uso de una grúa, toda vez que he dicho vehículo no podría continuar cinselando por su propio mecanismo, como quiera que seguiría contaminando. Ahora bien, si la inmovilización y posterior conducción del vehículo a los patios cuando un conductor es sorprendido conduciendo bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas, se realiza por medio de los agentes de tránsito, dicha situación es viable, toda vez que lo que determina la norma es que se tomen los medios para impedir que se siga cometiendo la infracción.

Artículo 126. Retención de Equipos Férreos. Las locomotoras, carros, motores y demás equipos férreos involucrados en accidentes de tránsito, no podrán ser retenidos por más tiempo de lo absolutamente indispensable para realizar las diligencias ordinarias que adelante la autoridad competente en el sitio de la novedad.

En caso de que la autoridad competente determine la práctica posterior a la ocurrencia del accidente y requiera inspecciones periciales posteriores, éstas se adelantarán en las inspecciones de destino de los trenes o en los talleres de las empresas operadoras, debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte.

Artículo 127. Del Retiro de Vehículos Mal Estacionados. La autoridad de tránsito, podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo. En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de la grúa y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-1408 de 2000

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-1408 de 2000 decidió declarar EXEQUIBLE el Artículo 231 del anterior Código Nacional de Tránsito, tal como fue modificado por el Artículo 1, numeral 186, del Decreto 1809 de 1990⁶⁵, el cual reproducía esta misma medida.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-1408 de 2000

“Además, debe tenerse en cuenta que el retiro por parte de las autoridades de tránsito de los vehículos que se encuentran estacionados en zonas prohibidas, o abandonados en la vía pública o en zonas de uso público, no es en forma alguna una medida que tenga que ser adoptada por los jueces de la República, toda vez que, como ya se indicó, se trata de un acto de carácter preventivo respecto de una situación que requiere una acción inmediata por parte de las autoridades encargadas de velar por la seguridad de todos y por el normal desenvolvimiento de las actividades en el área territorial de su jurisdicción.

Ahora bien, estima esta Corporación que la norma impugnada no viola ningún precepto constitucional...ha de entenderse simplemente como un desarrollo del poder de policía, cuyo fin primordial consiste en garantizar el orden público y la efectividad de los derechos y deberes de los integrantes de la colectividad (artículo 2 C.P.), tarea que debe cumplirse conforme a los principios que rigen la función administrativa (artículo 209 ibidem).

En desarrollo de las atribuciones que comporta el poder de policía resulta natural, y diríase que inherente a su función, que al aplicar las normas que lo estructuran se establezcan límites o restricciones a las libertades, desde luego sin llegar a anularlas o a hacerlas nugatorias. Ese poder -por supuesto- debe ser ejercido dentro de los precisos marcos de la Constitución y la ley.

⁶⁵ La autoridad de tránsito podrá retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo, los vehículos que se encuentren estacionados en zonas prohibidas o abandonados en la vía pública o zonas de uso público. Los vehículos serán conducidos a patios oficiales o parqueaderos autorizados y los costos correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, además de la sanción pertinente”.

La medida contemplada en la norma bajo estudio tiende a proteger, de manera específica, el espacio público y su destinación al uso común, y además propende a que en su cotidiana utilización prevalezca siempre el interés general sobre el particular (artículo 82 C.P.).

El ejercicio de los derechos implica deberes y cargas, como lo preceptúa el artículo 95 de la Constitución, y puesto que no se trata de prerrogativas absolutas, se encuentra sujeto a la acción y vigilancia de las autoridades en los términos de la ley.

Por otra parte, la referida disposición legal también pretende garantizar la libertad de locomoción (artículo 24 C.P), así como la vida y la integridad de las personas que transitan por las vías públicas o las zonas de uso común.

(...) la medida en comento no puede asimilarse a la figura de la extinción de dominio ni al decomiso definitivo de bienes, pues únicamente se trata de la aprehensión de un vehículo de manera temporal y con el único objetivo de permitir la libre circulación de personas. Debe recordarse además, dentro del criterio expuesto, que la propiedad no es un derecho absoluto (artículo 58 C. P.) y que su uso no debe afectar los derechos ajenos ni el bien común.

Esta Corte no considera que la disposición objeto de juicio desconozca los preceptos del artículo 28 constitucional, ya que dicha norma se refiere a medidas que pueden afectar la libertad personal, y que, en cuanto tales, deben ser adoptadas solamente por las autoridades judiciales competentes. En el presente evento, no está de por medio ese derecho fundamental, sino que se trata de una decisión de aplicación inmediata que comporta una medida preventiva y correctiva respecto del uso indebido de la propiedad, con el fin de permitir la circulación de personas y cosas (actos a los que se refiere el artículo 1 del Código Contencioso Administrativo y respecto de los cuales, dada su naturaleza, no se aplican las reglas de dicho estatuto). Así pues, como se trata de una medida de carácter policivo que supone una acción inmediata, y puesto que no se está disponiendo de la libertad de la persona ni se está afectando la inviolabilidad de su domicilio, resulta viable que tal facultad haya sido atribuida a autoridades administrativas.

Además, el artículo demandado no prevé el supuesto jurídico descrito por el actor, según el cual las autoridades de tránsito definen la situación jurídica del bien retenido. Dicha disposición sólo se refiere al deber de ellas, consistente en retirar los vehículos de los lugares antes indicados y a su conducción a los patios oficiales o estacionamientos autorizados. Esa norma también establece que los costos deben correr a cargo del conductor o propietario del vehículo, aparte de la sanción correspondiente por haber infringido las normas de tránsito.

Las indicadas previsiones son razonables, pues todas ellas resultan ser idóneas para proteger los valores y derechos constitucionales que pueden resultar afectados por el indebido uso del espacio público y por el abuso de la propiedad privada.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sección Primera Sentencia del 9 de julio de 1998.

“... ni la utilización de cepos en las llantas de los vehículos, ni la inmovilización de los mismos, así como el retiro de los automotores con grúa a un parqueadero autorizado por la Secretaría de Tránsito y Transporte o a patios de la entidad, constituyen tipo de sanción

alguna, sino que se trata de simples medidas policivas de carácter transitorio, que no sólo guardan entre sí una estrecha relación de causalidad, sino que están contempladas expresa o tácitamente en..” la Ley 769 de 2002. El instrumento denominado cepo” ...es un simple medio o mecanismo para efectivizar la medida y en manera alguna una sanción”. Cuando la norma se refiere a “en zonas prohibidas” “...en dicha referencia se encuentra incluido el caso de los vehículos estacionados en una “Zona Azul”, en la cual es permitido el estacionamiento, pero en las condiciones de pago de tiquetes y de tiempo que regulan ese sistema, de tal manera que si esas condiciones no se cumplen, la zona debe entenderse como de prohibido estacionamiento”.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 26071 del 09 de mayo de 2008.

“De la norma transcrita se infiere que la autoridad competente no solo puede imponer sanción a los vehículos mal estacionados, sino aquellos que han sido abandonados; en estos eventos se debe elaborar el respectivo comparendo y conducir el automotor a los parqueaderos autorizados, sin que se deba informar al propietario o tenedor, aclarando que el mismo código de tránsito es quien faculta a la respectiva autoridad de tránsito para aplicar el citado procedimiento.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 58505 del 17 de noviembre de 2006.

“Considera este despacho que los vehículos automotores mal estacionados pueden ser objeto de bloqueo, con los sistemas idóneos que no deterioren el vehículo, ya que el Código no determina cuáles son esos sistemas, y en la práctica los vehículos mal estacionados son retirados con grúa a los parqueaderos autorizados por la autoridad local.”

Parágrafo 1º. Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente en el lugar en donde se ha cometido la infracción, la autoridad de tránsito impondrá el comparendo respectivo y no se procederá al traslado del vehículo a los patios.

Parágrafo 2º. Los municipios contratarán con terceros los programas de operación de grúas y parqueaderos. Estos deberán constituir pólizas de cumplimiento y responsabilidad para todos los efectos contractuales, los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 31585 del 4 de junio de 2008

“Por lo anterior, la contratación del servicio de grúa y parqueadero es responsabilidad del organismo de tránsito que ejerza la vigilancia y control en el municipio, por ser quien queda responsable del vehículo una vez se ordene la inmovilización o su retiro de la vía. De otro lado, como quiera que el código establece de manera taxativa, que la operación de grúas y parqueaderos debe estar (sic) predecía por la celebración de un contrato con un tercero, que este amparado mediante pólizas que cubran la responsabilidad civil y el cumplimiento del contrato, los agentes de tránsito solo podrían retirar los vehículos con los equipos que hayan sido contratados previamente por la autoridad y no con “cualquier persona que preste el servicio de grúa.”

Artículo 128. Disposición de los Vehículos Inmovilizados. Modificado Ley 1730 de 2014 Artículo 1. Si pasado un (1) año, sin que el propietario o poseedor haya retirado el vehículo de los patios y no haya subsanado la causa que dió origen a la inmovilización y no esté a paz y salvo con la obligación generada por servicios de parqueadero y/o grúa, la autoridad de tránsito respectiva, deberá:

Publicar por una vez en un periódico de amplia circulación nacional y en el territorio de la jurisdicción del respectivo organismo de tránsito, el listado correspondiente de los vehículos inmovilizados desde hace un (1) año como mínimo y que aún no han sido reclamados por el propietario o poseedor, para que dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la publicación, el propietario y/o poseedor del vehículo se presente a subsanar la causa que dió lugar a la inmovilización y a su vez cancelar lo adeudado por concepto de servicios de parqueadero y/o grúa y luego se proceda a autorizar la entrega del vehículo.

Vencido este término para reclamar el vehículo, si el propietario o poseedor no han subsanado la obligación por la infracción que dió lugar a la inmovilización y los servicios de parqueadero y/o grúa pendientes, se autoriza al organismo de tránsito para que mediante acto administrativo declare el abandono del vehículo inmovilizado. Acto administrativo que deberá garantizar el derecho a la defensa, conforme a lo establecido en las normas del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Para tal efecto créese la figura de declaración administrativa de abandono, la cual consiste en declarar la renuencia del propietario o poseedor de retirar el vehículo del parqueadero y a su vez, asumir la obligación adeudada por concepto de los servicios prestados por concepto de parqueadero y/o grúa con el correspondiente organismo de tránsito que la declare. Siendo así, el organismo de tránsito podrá proceder a la enajenación del vehículo para sustituirlo por su equivalente en dinero.

En el acto administrativo deberá hacerse un recuento del tiempo que ha pasado el vehículo inmovilizado en el parqueadero respectivo y cualquier otra circunstancia que llegue a probar el desinterés del infractor o titular del derecho real de dominio frente al bien y por ende declarar el abandono del mismo. Además, dentro del contenido del acto administrativo se ordenará informar al organismo de tránsito donde se encuentra inscrito el vehículo para que adopte las decisiones necesarias.

En cuanto a la notificación se tendrá en cuenta que debe hacerse al propietario o poseedor, a titular del derecho real de dominio del vehículo, garantizando el debido proceso y el derecho de defensa. Cuando se trate de vehículos de servicio público, el acto administrativo de declaración de abandono, también deberá notificarse a la empresa transportadora, por las implicaciones que de la decisión puedan derivarse. En el proceso de cobro coactivo en la cual responderá como deudora solidaria.

Ejecutoriado el acto administrativo que declare el vehículo en abandono, el organismo de tránsito que lo declara, podrá enajenarlo mediante cualquiera de los procedimientos autorizados por el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, ya sea por unidad o por lotes, previa tasación del precio unitario de cada vehículo.

Con el objetivo de respetar el derecho de propiedad y dominio, se autoriza al organismo de tránsito correspondiente, para crear una cuenta especial, en una de las entidades financieras que existan en el lugar, donde se consignen los dineros individualizados de cada

propietario o poseedor del vehículo producto de la enajenación del bien y de la cual se efectuarán las deducciones a las que esta dio lugar. Los recursos del propietario o poseedor depositados en esta cuenta, podrán ser objeto de embargo vía cobro coactivo y de existir un remanente este debe ser puesto a disposición del dueño del automotor. Los dineros no reclamados serán manejados por la entidad de carácter nacional responsable de la ejecución de la política pública de seguridad vial, su caducidad será de cinco (5) años.

Cuando sobre el vehículo se haya celebrado un contrato de leasing, prenda, renting o arrendamiento sin opción de compra, se le dará al locatario, acreedor prendario o arrendatario el mismo tratamiento que al propietario para que este pueda hacer valer sus derechos en el proceso.

El anterior procedimiento no será aplicado a los vehículos que hayan sido inmovilizados por orden judicial, los cuales seguirán el procedimiento señalado por la ley, caso en el cual la autoridad judicial instructora del proceso respectivo tendrá que asumir el costo del servicio de parqueadero y/o grúa prestado hasta el día que el vehículo sea retirado del parqueadero.

La autoridad administrativa de carácter departamental, municipal o distrital, procederá a estudiar la viabilidad de condonación de las deudas generadas por todo concepto, a fin de sanear la cartera y permitir los traspasos y cancelaciones de las licencias de tránsito en el proceso de declaración administrativa de abandono.

En todo caso los vahídos que presenten alto deterioro o sean inservibles como consecuencia del agua, el sol y otros factores recibidos en los parqueaderos como resultado de choque o infracción, serán enajenados como chatarra, previo dictamen de un perito adscrito al organismo de tránsito respectivo. El producto de la enajenación seguirá el mismo procedimiento del inciso 8° de este artículo.

Parágrafo. Las disposiciones de la presente ley se aplicarán sin perjuicio y en concordancia con lo previsto en la ley 1630 de 2013 en todo lo aplicable en materia fiscal, de tránsito y ambiental.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-474 de 2005

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-474 de 2003 decidió: "Declarar Inexequible el texto original del artículo 128 de la Ley 769 de 2003, por las consideraciones expuestas en esta sentencia."

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° 62808 del 19 de octubre de 2007 y 27971 del 16 de mayo de 2008

"A fin de disponer de los vehículos inmovilizados en parqueaderos, por razón de infracción a las normas de tránsito, es necesario que el propietario del parqueadero de aplicación al fallo de la Corte Constitucional C-677 de 1998 y adelante las acciones pertinentes con arreglo al Código Civil, es decir, un proceso de declaratoria de abandono y posteriormente la autoridad judicial se debe pronunciar sobre la extinción de dominio del vehículo que se encuentra abandonado."

Artículo 129. De los Informes de Tránsito. Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este código, a través de la imposición de comparendo,

deberán indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza. En el caso de no poder indicar el número de licencia de conducción del infractor, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción, intentando la notificación al conductor; si no fuere viable identificarlo, se notificará al último propietario registrado del vehículo, para que rinda sus descargos dentro de los siguientes diez (10) días al recibo de la notificación, en caso de no concurrir se impondrá la sanción al propietario registrado del vehículo.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003. (1) La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió declarar inexecutable el aparte tachado del Artículo 129 de la Ley 769 de 2002. (2) La Corte Constitucional mediante Sentencia C-530 de 2003 decidió: SEGUNDO.- Declarar EXEQUIBLE el aparte final del inciso 1º del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones” en el entendido, que el propietario sólo será llamado a descargos, cuando existan elementos probatorios que permitan inferir que probablemente es el responsable de la infracción.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003

“El artículo 129 parcialmente acusado establece que la notificación de un informe por infracción de tránsito al último propietario registrado, sólo procede si no es posible identificar o notificar al conductor. El objeto de tal notificación es que sean rendidos los descargos del caso, pues de lo contrario, la sanción será impuesta al propietario del vehículo. En el proceso de identificación del vehículo y del conductor, es aceptado el uso de ayudas tecnológicas como medios de prueba. Lo dispuesto en el artículo 137 es similar.

Del texto del artículo 129 de la ley acusada no se sigue directamente la responsabilidad del propietario, pues éste será notificado de la infracción de tránsito sólo si no es posible identificar o notificar al conductor. La notificación tiene como fin asegurar su derecho a la defensa en el proceso, pues así tendrá la oportunidad de rendir sus descargos. Así, la notificación prevista en este artículo no viola el derecho al debido proceso de conductores o propietarios. Por el contrario, esa regulación busca que el propietario del vehículo se defienda en el proceso y pueda tomar las medidas pertinentes para aclarar la situación. Además, el parágrafo 1º del artículo 129 establece que las multas no serán impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción. Esta regla general debe ser la guía en el entendimiento del aparte acusado, pues el legislador previó distintas formas de hacer comparecer al conductor y de avisar al propietario del vehículo sobre la infracción, para que pueda desvirtuar los hechos. Lo anterior proscribía cualquier forma de responsabilidad objetiva que pudiera predicarse del propietario como pasará a demostrarse.

Aunque del texto del artículo 129 de la ley acusada no se sigue directamente la responsabilidad del propietario, pues éste será notificado de la infracción de tránsito sólo si no es posible identificar o notificar al conductor, podría pensarse que dicha notificación hace responsable automáticamente al dueño del vehículo. Pero cabe anotar que la notificación busca que el propietario del vehículo se defienda en el proceso y pueda tomar las medidas pertinentes para aclarar la situación. Con todo, esta situación no podrá presentarse a menos que las autoridades hayan intentado, por todos los medios posibles, identificar y notificar al conductor, pues lo contrario implicaría no sólo permitir que las autoridades evadan su obligación de identificar al real infractor, sino que haría responsable

al propietario, a pesar de que no haya tenido ninguna participación en la infracción. Ello implicaría la aplicación de una forma de responsabilidad objetiva que, en el derecho sancionatorio está proscrita por nuestra Constitución (CP art. 29).

Una situación similar fue estudiada por esta Corte en la sentencia C-808 de 2002, en la cual se pronunció sobre las pruebas de ADN en los procesos de filiación, y las consecuencias de la contumacia. Manifestó en aquella oportunidad esta Corporación lo siguiente:

“(L)a renuencia de los interesados a la práctica de la prueba sólo se puede tomar como indicio en contra, pero jamás como prueba suficiente o excluyente para declarar sin más la paternidad o maternidad que se les imputa a ellos. Es decir, acatando el principio de la necesidad de la prueba el juez deberá acopiar todos los medios de convicción posibles, para luego [...] tomar la decisión que corresponda reconociendo el mérito probatorio de cada medio en particular, y de todos en conjunto, en la esfera del principio de la unidad de la prueba, conforme al cual:

‘(...) el conjunto probatorio del juicio forma una unidad, y que, como tal, debe ser examinado y apreciado por el juez, para confrontar las diversas pruebas, puntualizar su concordancia o discordancia y concluir sobre el convencimiento que de ellas globalmente se forme’”. (subrayado no original)

Una aplicación del argumento anterior en el caso bajo examen lleva a concluir que la inasistencia del propietario a la citación no puede generar, por sí misma, la imposición de la sanción, pues es requerido un mínimo probatorio para que la autoridad de tránsito pueda sancionar. Por ello el aparte final del inciso primero del artículo 129 será declarado inexecutable, pues establece que la no concurrencia del propietario es suficiente para que se le imponga la sanción.

14- Con todo, puede proceder la notificación al propietario si las autoridades han reunido elementos de juicio suficientes para inferir su responsabilidad en los hechos. Por tanto la constitucionalidad del aparte que establece la notificación al último propietario registrado del vehículo, cuando no fuere viable identificar al conductor, se da en el entendido de que el propietario sólo será llamado a descargos, cuando existan elementos probatorios que permitan inferir que probablemente es el responsable de la infracción.

Ello se sigue de la previsión hecha por el legislador en la cual existen distintas formas de hacer comparecer al conductor y de avisar al propietario del vehículo sobre la infracción para que pueda desvirtuar los hechos.(...)”

Parágrafo 1°. Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción.

Parágrafo 2°. Las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió: " TERCERO.- Declarar EXEQUIBLE el parágrafo 2º del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones"

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 359151 del 22 de septiembre de 2010:

"Por expresa disposición legal (Ley 1383 de 2010) para las infracciones de tránsito en las cuales el Código Nacional de Tránsito Terrestre, se refiera a la sanción de multa la misma será impuesta al conductor y/o propietario de un vehículo automotor, situación que cobija a los vehículos de servicio público y los diferentes a éste (particular). (...) La Resolución 3027 del 26 de julio de 2010, por la cual se actualiza la codificación de las normas de tránsito, se adopta el manual de infracciones y se establecen otras disposiciones, consagra en sus artículos 4 y 6 lo relativo al uso de nuevas tecnologías y la remisión de copias del comparendo a los presuntos infractores, los cuales deberán comparecer al proceso contravencional respectivo y hacerse parte del mismo con el fin de ejercer sus derechos de contradicción y defensa y será allí donde se dilucide quien es el responsable de la infracción y en consecuencia, sobre él o ellos recaerá la respectiva sanción. Razón por la cual se estima necesario realizar cada caso concreto y proceder de conformidad."

CAPITULO II

Sanciones por incumplimiento de las normas de tránsito

Artículo 130. Gradualidad. Las sanciones por infracciones a las normas de tránsito se aplicarán teniendo en cuenta la gravedad de la infracción. Para este efecto se tendrá en consideración el grado de peligro tanto para los peatones como para los automovilistas. En caso de fuga se duplicará la multa.

Artículo 131. Multas. Modificado Ley 1383 de 2010 Artículo 21. Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-856 de 2009 decidió Declarar cumplida la exigencia del Artículo 167 de la Constitución Política, en cuanto al Artículo 21 del proyecto de Ley No. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado, En consecuencia, lo declara exequibles.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003. Principio de Legalidad de Infracciones

"Uno de los principales límites al ejercicio de la potestad punitiva por el Estado es el principio de legalidad, en virtud del cual "las conductas sancionables no sólo deben estar descritas en norma previa (tipicidad) sino que, además, deben tener un fundamento legal, por lo cual su definición no puede ser delegada en la autoridad administrativa". Este principio implica también que la sanción debe estar predeterminada, ya que debe haber certidumbre normativa previa sobre la sanción a ser impuesta, pues las normas que

consagran las faltas deben estatuir "también con carácter previo, los correctivos y sanciones aplicables a quienes incurran en aquéllas". Así, las sanciones administrativas deben entonces estar fundamentadas en la ley, por lo cual, no puede transferirse al Gobierno o a otra autoridad administrativa una facultad abierta en esta materia.

La relevancia del principio de legalidad no puede entonces ser soslayada, pues como fue anotado en la sentencia C-710 de 2001 ostenta una doble condición: es el principio rector tanto del ejercicio del poder como del derecho sancionador. Por tanto se relaciona con dos aspectos básicos y fundamentales del Estado de derecho: el principio de división de poderes y la relación entre el individuo y el Estado. La consecuencia que se deriva de este principio es que nadie podrá ser juzgado sino conforme a las leyes preexistentes al acto imputado (CP art. 29). Su posición central en la configuración del Estado de derecho como principio rector del ejercicio del poder y como principio rector del uso de las facultades tanto para legislar - definir lo permitido y lo prohibido- como para establecer las sanciones y las condiciones de su imposición, hacen del principio de legalidad una institución jurídica compleja conforme a la variedad de asuntos que adquieren relevancia jurídica y a la multiplicidad de formas de control que genera la institucionalidad.

De conformidad con la jurisprudencia constitucional, los principios del derecho penal - como forma paradigmática de control de la potestad punitiva- se aplican, a todas las formas de actividad sancionadora del Estado. Y por ello el principio de legalidad se proyecta y limita también la actividad sancionadora de la administración. Al respecto ha señalado la Corte que en el derecho administrativo sancionador, "la definición de una infracción debe respetar los principios de legalidad y proporcionalidad que gobiernan la actividad sancionadora del Estado". Así, esta Corte, al analizar si una norma que establecía infracciones cambiarias violaba o no el principio de legalidad, señaló al respecto:

"El principio de legalidad, en términos generales, puede concretarse en dos aspectos: el primero, que exista una ley previa que determine la conducta objeto de sanción y, el segundo, en la precisión que se empleó en ésta para determinar la conducta o hecho objeto de reproche y la sanción que ha de imponerse. Aspecto éste de gran importancia, pues con él se busca recortar al máximo la facultad discrecional de la administración en ejercicio del poder sancionatorio que le es propio. Precisión que se predica no sólo de la descripción de la conducta, sino de la sanción misma".

Uno de los principios esenciales en el derecho sancionador es el de la legalidad. Y esto implica que los comportamientos sancionables por la administración deben estar previamente definidos, y en forma suficientemente clara, por la ley. Sin embargo, esta Corporación ha también señalado que el principio de legalidad opera con menor rigor en el campo del derecho administrativo sancionador que en materia penal (C.P. art. 29). El derecho administrativo sancionatorio, a pesar de estar sujeto a las garantías propias de debido proceso, tiene matices en su aplicación y mal podría ser asimilado, sin mayores miramientos, al esquema del derecho penal. Como fue mencionado anteriormente, las exigencias propias del derecho penal no pueden aplicarse con la misma intensidad a este tipo de derecho sancionatorio. Además, incluso en el Derecho Penal ha sido aceptada, dentro de ciertos límites, la existencia de tipos penales en blanco y el uso de conceptos jurídicos indeterminados, pues la determinación de conductas sólo es exigible hasta donde lo permite la naturaleza de las cosas. Ello implica que cuando la variada forma de conductas que presenta la realidad hace imposible la descripción detallada de comportamientos, no existe violación a este principio cuando el legislador señala

únicamente los elementos básicos para delimitar la prohibición. De otro lado, el uso de esos conceptos indeterminados en el derecho administrativo sancionador es más admisible que en materia penal pues en este campo suelen existir más controles para evitar la arbitrariedad –como las acciones contencioso administrativas- y las sanciones son menos invasivas de los derechos del procesado, pues no afectan su libertad personal. Por tanto los criterios encaminados a establecer si fue o no respetado el principio de legalidad se flexibilizan, sin que ello implique que desaparezcan.

Corte Constitucional Sentencia C-321 de 2009. “...no pueden coexistir, en un mismo texto normativo, dos sistemas sancionatorios por puntos diferentes, por cuanto ello dejaría al arbitrio del juzgador cuál aplicar.”

A. Será sancionado con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió: “Segundo.- Declarar EXEQUIBLES, por los cargos analizados, (...) y el literal A del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNT.

A.1. No transitar por la derecha de la vía.

A.2. Agarrarse de otro vehículo en circulación.

A.3. Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad e incomoden la conducción.

Manual de Infracciones:

“Debido a que la bicicleta es un vehículo de solamente dos ruedas en línea, se convierte en un gran peligro para la segura conducción el hecho de llevar otra persona en razón a que está diseñada solamente para el conductor. Lo mismo ocurre cuando se transportan elementos que disminuyen la visibilidad o incomoden la conducción, ya que se aumenta la proclividad de un accidente de tránsito.”

A.4. Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones.

A.5. No respetar las señales de tránsito.

A.6. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos.

Manual de Infracciones:

“Para lograr una mejor visibilidad en horas nocturnas, y alerta de su existencia a los demás usuarios de la vía se requiere que esta clase de vehículos transiten con dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.”

A.7. Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.

Manual de Infracciones:

“Los vehículos no automotores deben estar provistos de elementos que permitan su parada inmediata, ya sean estos accionados a las ruedas del vehículo en el caso de bicicletas y similares o, por medio de riendas sujetadas a la embocadura o freno del caballo, las cuales se utilizan para gobernarlo.”

A.8. Transitar por zonas prohibidas.

Manual de Infracciones:

“Esta infracción se aplica cuando existiendo ciclo ruta o en días especiales se disponga de ciclo vía, los ciclistas o similares circulen vías diferentes a éstas. En el caso que no existan vías especialmente diseñadas, este tipo de vehículos transitaran a la derecha de la vía a una distancia no mayor a un metro de la acera.”

A.9. Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles.

A.10. Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad.

A.11. Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, en este caso el vehículo no automotor será inmovilizado.

A.12. 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.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-981 de 2010

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-981 de 2010 decidió: “Declarar la EXEQUIBILIDAD del numeral 12 del literal A del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, adicionado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, bajo el entendido de que la sanción allí prevista sólo será aplicable previa reglamentación, por las autoridades territoriales competentes, en la que se señalen las condiciones de tiempo, de modo y de lugar que originan la restricción allí establecida.”

B. Será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

B.1. Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió: "Primero.- Declarar EXEQUIBLES, por los cargos analizados, los incisos 1, (...) del literal B del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT."

B.2. Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió: "Primero.- Declarar EXEQUIBLES, por los cargos analizados, los incisos (...) 2 (...) del literal B (...) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT."

B.3. Sin placas, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.

B.4. Con placas adulteradas.

B.5. Con una sola placa, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.

B.6. Con placas falsas.

En estos casos los vehículos serán inmovilizados.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió: "Primero.- Declarar EXEQUIBLES, por los cargos analizados, los incisos 1, (...) del literal B del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT."

B.7. No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo. En ambos casos, el vehículo será inmovilizado.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió: "Primero.- Declarar EXEQUIBLES, por los cargos analizados, los incisos (...) 7 del literal B(...)del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT."

Manual de Infracciones:

"Cualquier modificación o cambio en las características que identifican un vehículo automotor, está supeditado obligatoriamente a la autorización previa del organismo de tránsito correspondiente, la cual quedará reflejada en la respectiva licencia de tránsito."

B.8. No pagar el peaje en los sitios establecidos.

B.9. Utilizar equipos de sonido a volúmenes que incomoden a los pasajeros de un vehículo de servicio público.

B.10. Conducir un vehículo con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, sin portar el permiso respectivo, de acuerdo a la reglamentación existente sobre la materia.

Manual de Infracciones:

“Se entiende por vidrio polarizado, entintado u oscurecido, aquel que mediante un proceso físico o químico ha perdido su estado incoloro, impidiendo parcial o totalmente la visibilidad desde el exterior hacia el interior del vehículo. Todos los vehículos de servicio público colectivo urbano deben llevar todos sus vidrios completamente transparentes.

No necesitaran permiso aquellos vehículos que posean vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, que cumplan las siguientes características, de acuerdo con la ubicación de los vidrios en el automotor, así:

- Vidrios para parabrisas laminados, algunos ventíleles y puertas delanteras, cuya transmisión luminosa sea superior o igual al setenta por ciento (70%).
- Vidrios laterales traseros cuya transmisión luminosa sea superior o igual al cincuenta y cinco por ciento (55%) y, vidrios cuartos traseros y de la quinta puerta, cuya transmisión luminosa sea superior al catorce por ciento (14%).”

B.11. Conducir un vehículo con propaganda, publicidad o adhesivos en sus vidrios que obstaculicen la visibilidad.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 109941 del 14 de mayo de 2009

“La publicidad exterior, adherida al vidrio trasero y al frontal o parabrisas, de los vehículos automotores no está permitida y se considera un defecto tipo B (implican un peligro o riesgo potencial para la seguridad del vehículo, la de otros vehículos, de sus ocupantes o de los demás usuarios de la vía pública (Norma Técnica Colombiana NTC 5375) que genera el rechazo en la revisión tecnicomencánica.”

B.12. No respetar las normas establecidas por la autoridad competente para el tránsito de cortejos fúnebres.

B.13. 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.

B.14. Remolcar otro vehículo violando lo dispuesto por este código.

Manual de Infracciones:

“De acuerdo al Manual de Infracciones adoptado mediante Resolución 3027 de 2010, este código de infracción comporta las siguientes prohibiciones:

- a. Remolcar un vehículo con otro vehículo en zona urbana en circunstancia diferente a despejar la vía;
- b. Remolcar un vehículo con otro vehículo en zonas rurales sin cumplir con las siguientes condiciones:
- c. Cuando el vehículo es halado por medio de cable, la distancia entre los dos (2) vehículos debe estar entre tres (3) y cuatro (4) metros.
- d. Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados sino mediante una barra o un dispositivo especial.
- e. Remolcar un vehículo en horas de la noche, excepto con grúas.
- f. No portar el vehículo remolcado una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas.
- g. Remolcar más de un vehículo a la vez.

Lo anterior en cumplimiento al artículo 72 del código nacional de tránsito donde se pretende por medio de estas normas evitar las prácticas comunes, donde se halan vehículos con cualquier tipo de elementos que no brindan algún tipo de seguridad, atentando con la integridad física y la vida de los usuarios de las vías. ”

B.15. 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.

Manual de Infracciones:

“Es necesario colocar en lugares visibles y a la vista de todos, el listado de tarifas oficiales, sin enmendaduras, con el fin de que el usuario pueda saber cuál es el valor que cancela tanto en la jornada diurna como en la nocturna. En los vehículos de servicio público individual (taxis) el aviso de tarifas o tarjeta de control, debe estar ubicado en la parte trasera del asiento del copiloto, en razón a que en dicho lugar son de fácil acceso y visibilidad por parte de los usuarios, por ende no pueden ser llevadas en la guantera o parasoles del vehículo. ”

B.16. Permitir que en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales u objetos que incomoden a los pasajeros.

B.17. Abandonar un vehículo de servicio público con pasajeros.

B.18. Conducir un vehículo de transporte público individual de pasajeros sin cumplir con lo estipulado en el presente código.

Manual de Infracciones:

“Cuando el vehículo de servicio público individual urbano transite sin pasajeros, estará obligado a hacerlo por el carril derecho indicando la disponibilidad para prestar el servicio, mediante luz especial destinada para tal efecto, o la señal luminosa de estar libre.”

B.19. 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.

Manual de Infracciones:

“Los conductores que estacionen sus vehículos en los lugares de comercio u obras de construcción de los perímetros urbanos con el objeto de cargar o descargar, deberán hacerlo en zonas y horarios determinados para tal fin, los cuales serán definidos por las autoridades de tránsito correspondientes. No obstante, en ningún caso, las entidades públicas o privadas y los propietarios de los locales comerciales podrán hacer uso del espacio público frente a sus establecimientos para el estacionamiento exclusivo de sus vehículos.”

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sección Primera Sentencia del 25 de septiembre de 1997 Radicado 4543.

“...las autoridades de tránsito tienen la facultad de establecer prohibiciones para el estacionamiento de vehículos y que la potestad de reglamentar las zonas y las horas para el estacionamiento de vehículos para cargue y descargue implica la de determinación acerca de las zonas en donde si puede hacerse y en qué horas y las zonas en que está prohibido o no puede hacerse tal estacionamiento...”

B.20. Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte.

Reglamentación: Resolución 2505 de 2004 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Objeto y Ámbito de Aplicación. La presente Resolución tiene por objeto regular las condiciones mínimas que deben cumplir los vehículos que transporten carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en todo el territorio nacional, de conformidad con lo establecido en el Artículo 131 literal B de la Ley 769 de 2002, principalmente en los aspectos relacionados con los requisitos de las unidades de transporte destinadas a dicha actividad y el procedimiento de control.

Artículo 2. Alcance. Para efectos de esta Resolución se consideran alimentos corruptibles los siguientes: Carne fresca de las diferentes especies animales declaradas aptas para el consumo humano (bovinos, porcinos, aves, ovinos, caprinos, conejos, equinos) y otras que el Ministerio de la Protección Social declare como aptas para dichos fines; pescado fresco y otros productos de la pesca, y productos que de acuerdo a la información contenida en su rotulado, requieran condiciones especiales de refrigeración o congelamiento.

Artículo 3. Definiciones. Sin perjuicio de las normas vigentes en materia sanitaria y para la aplicación de la presente Resolución, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- Alimento Congelado: Es aquel, en que la mayor parte de su agua libre se ha transformado en hielo, al ser sometido a un proceso de congelación, especialmente concebido para preservar su integridad y calidad y para reducir, en todo lo posible las alteraciones físicas, bioquímicas y microbiológicas, tanto en la fase de congelación como en la conservación posterior. Se considera alimento congelado aquel cuya temperatura no es superior a menos dieciocho grados centígrados (-18° C)

- Alimento Refrigerado: Es aquel enfriado a una temperatura de cero a cuatro grados centígrados (0° C a 4° C) para preservar su integridad y calidad, reduciendo, las alteraciones físicas, bioquímicas y microbiológicas, de tal forma que en todos los puntos su temperatura sea superior a la de su punto de congelación.
- Cadena de Frío: Es el conjunto de actividades que deben realizarse para mantener los productos bajo condiciones requeridas y controladas, (temperatura, humedad relativa, iluminación, entre otras).
- Carne Fresca: Aquella que mantiene inalterable las características físicas, químicas y organolépticas que la hacen apta para el consumo humano y que, salvo la refrigeración o congelación no ha sido sometida a ningún tratamiento para asegurar su conservación. Por extensión se consideran como carne, las vísceras y otras partes comestibles de los animales de consumo humano.
- Pescado Fresco y Otros Productos de la Pesca: Aquellos que mantienen inalterables las características físicas, químicas y organolépticas que lo hacen apto para el consumo humano y que, salvo la refrigeración o congelación no ha sido sometido a ningún tratamiento para asegurar su conservación.
- Temperatura Exigida de Transporte: Es la temperatura a la que se debe transportar el producto de acuerdo con las reglamentaciones sanitarias vigentes o la establecida por el remitente del producto.
- Unidad de Frío: Equipo que mantiene en forma controlada, la temperatura de un contenedor o de la unidad de transporte para productos que requieren refrigeración o congelación.
- Unidad de Transporte: Es el espacio destinado en un vehículo para la carga a transportar, en el caso de los vehículos rígidos se refiere a la carrocería y en los articulados al remolque o al semirremolque.
- Vehículo Isothermo: Vehículo en que la unidad de transporte está construida con paredes aislantes, incluyendo puertas, piso y techo, y que permiten limitar los intercambios de calor entre el interior y el exterior de la unidad de transporte.
- Vehículo Refrigerado: Vehículo isothermo, que posee una unidad de frío, la cual permite reducir la temperatura del interior de la unidad de transporte o contenedor a -20° C y de mantenerla inclusive, para una temperatura ambiental exterior media de 30 ° C

Artículo 4. Requisitos: La unidad de transporte de los vehículos destinados a la movilización de los productos objeto de esta Resolución, debe cumplir con los siguientes requisitos:

- Las partes interiores de la unidad de transporte, incluyendo techo y piso deben ser herméticas, así como los dispositivos de cierre de los vehículos y de ventilación y circulación interna de aire, deben estar fabricadas con materiales resistentes a la corrosión, impermeables, con diseños y formas que no permitan el almacenamiento de residuos y que sean fáciles de limpiar, lavar y desinfectar. Adicionalmente las superficies deben permitir una adecuada circulación de aire.
- La unidad de transporte debe tener aislamiento térmico revestido en su totalidad para reducir la absorción de calor.

- Las puertas deben ser herméticas, de modo que una vez dentro, la carga quede aislada del exterior.
- El diseño de la unidad de transporte debe permitir la evacuación de las aguas de lavado. En caso que la unidad de transporte tenga orificios para drenaje, estos deben permanecer cerrados mientras la unidad contenga el alimento.
- Toda unidad de transporte en donde se movilicen alimentos refrigerados o congelados debe estar equipada con un adecuado sistema de monitoreo de temperatura de fácil lectura y ubicado en un lugar visible, donde se pueda verificar la temperatura requerida y la temperatura real del aire interno, desde el momento en que se cierran las puertas de la unidad de transporte.
- En el caso de unidades de transporte sin unidad de frío se debe contar con un sistema de monitoreo sencillo y apropiado para las condiciones de entrega del producto. Este sistema puede ser un termómetro de punzón para alimentos, debidamente calibrado, cintas indicadoras de temperatura ó termógrafos desechables, entre otros.
- La unidad de transporte destinada a contener los productos objeto de esta reglamentación debe estar libre de cualquier tipo de instalación o accesorio que no tenga relación con la carga o sistema de enfriamiento de los productos, en el caso de los cilindros para el almacenamiento de gas natural comprimido vehicular, estos deben estar completamente aislados del habitáculo de carga, estar equipados con dispositivos de venteo que eviten el ingreso de combustible al interior de la unidad de transporte y lo envíe al exterior del vehículo en una eventual fuga, los cuales deberán cumplir los reglamentos técnicos expedidos por la autoridad competente, que apliquen para vehículos que operen con GNV. En el caso de camiones no debe existir comunicación entre la unidad de carga y la cabina del conductor.
- El transporte de alimentos definidos en esta Resolución se podrá realizar en vehículos tipo isoterma que garanticen la temperatura exigida de transporte, de tal forma que conserven sus características de inocuidad.

Artículo 5. Procedimiento de Control: La verificación del cumplimiento de las disposiciones establecidas en esta Resolución, serán realizadas por las Autoridades de Transporte y Tránsito los cuales podrán contar con el apoyo de las Autoridades Sanitarias cuando lo consideren necesario.

B.21. Lavar vehículos en vía pública, en ríos, en canales y en quebradas.

B.22. Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 33384 del 1 de agosto de 2005

“... el espíritu del legislador al expedir la citada disposición (B-22) se quiso referir a los automóviles que tienen dos asientos uno delantero y uno trasero, pero hizo abstracción de los vehículos que solamente tienen un asiento delantero, de tal suerte que si bien la disposición en comento pretende brindarle seguridad al menor de edad, también es cierto que frente a los vehículos camionetas picó, debería considerarse, salvo mejor opinión, que

el menor sea llevado en el asiento delantero con las medidas de seguridad y bajo la responsabilidad de los padres de familia.”

B.23. 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.

C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

C.1. Presentar licencia de conducción adulterada o ajena, lo cual dará lugar a la inmovilización del vehículo.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió: “Primero.- Declarar EXEQUIBLES, por los cargos analizados (...) los incisos 1 (...) del literal C (...) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-1081 de 2002 había declarado Exequible, por los cargos formulados⁶⁶, el numeral 1º del Artículo 181 del anterior Código Nacional de Tránsito –Decreto 1344 de 1970-⁶⁷ que sancionaba pecuniariamente también esta conducta.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-687 de 2004:

“En el caso concreto, un conductor le enseñó a un agente de tránsito dos licencias de conducción. En una de ellas figuraba un número que no coincidía con aquel que aparecía en la cédula de ciudadanía de aquél. Siendo fácilmente presumible que se trataba de una falsificación, el mencionado servidor público, en cumplimiento de sus deberes legales, procedió a retenerla, colocándola a disposición de la Secretaría de Tránsito de Medellín, Entidad que procedió a remitirla a la Fiscalía General de la Nación para lo de su competencia. La Sala considera que el comportamiento del agente de tránsito se ajustó a la normatividad vigente, como pasa a explicarse.

Ahora bien, los agentes de tránsito no sólo cumplen, en virtud de la ley, funciones de policía judicial, sino que además, como cualquier persona, y en especial los servidores públicos, están ante el deber de denunciar ante las autoridades penales competentes, la

⁶⁶ Los cargos contra la norma planteaban que con la imposición de la sanción pecuniaria al conductor de un vehículo que presente licencia de conducción adulterada, falsificada o ajena, se vulnera la unidad de la Nación, por cuanto se tipifica como contravención a las normas de tránsito conductas que son constitutivas de delitos, con lo cual se viola de paso el derecho al debido proceso del presunto infractor al no permitirle el derecho de contradicción y de defensa en un proceso amplio, el principio del *non bis in idem* al condenarse al conductor dos veces por un mismo hecho, y el Artículo 116 de la Constitución, a permitirse que las autoridades administrativas ejerzan la función de instruir y juzgar el delito de falsedad documental.

⁶⁷ La norma establecía que “Artículo 181. Modificado. Decreto 1809 de 1990. Artículo 1º. Reforma 158. Será sancionado con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: 1. Presentar licencia de conducción adulterada, falsificada o ajena. Además será puesto a órdenes de la autoridad penal correspondiente y dará lugar a inmovilización del vehículo”.

ocurrencia de cualquier ilícito del cual tengan conocimiento. En efecto, el artículo 27 del Código Penal dispone lo siguiente:

“Deber de denunciar. Toda persona debe denunciar a la autoridad las conductas punibles de cuya comisión tenga conocimiento y que deban investigarse de oficio.

El servidor público que por cualquier medio conozca de la comisión de una conducta punible que deba investigarse de oficio, iniciará sin tardanza la investigación si tuviere competencia para ello; en caso contrario, pondrá inmediatamente el hecho en conocimiento de la autoridad competente. (Subrayado fuera de texto).

En este orden de ideas, ante la notoriedad de encontrarse ante un documento público falsificado, el agente de tránsito se encontraba facultado para retenerlo, y en cumplimiento de un deber legal, colocarlo a disposición de la autoridad penal competente.

C.2. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.

Manual de infracciones:

“Los sitios donde se prohíbe el estacionamiento son:

Sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.

- a. En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.
- b. En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.
- c. En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a éstos.
- d. En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.
- e. En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.
- f. A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera o. mayor a cinco (5) metros de la intersección.
- g. En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes.
- h. En curvas.
- i. Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.
- j. Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.

Se entenderá que la prohibición debe ser expresa mediante señales de tránsito, ya sean estas verticales u horizontales como en el caso de las marcas viales. Igualmente aplica para el caso de eventos especiales o planes de manejo de tráfico y por directa indicación del agente de tránsito.

- k. En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

- l. No se puede estacionar a una distancia menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea, la cual es conocida como zona de seguridad y protección, esto aplica igualmente todo el sistema férreo, incluyendo los apartaderos, entendidos estos como la vía que no soporta tráfico ferroviario y que sirve para mantener trenes fuera de circulación.
- m. En los lugares de comercio u obras de construcción de los perímetros urbanos con el objeto de cargar o descargar, fuera de las zonas y horarios determinados para tal fin.

Si bien es cierto, la prohibición de parquear debe estar expresamente señalizada, también es cierto que, existen lugares que por su sola naturaleza, indicarían a cualquier conductor conocedor de las normas no sólo de tránsito, sino también a las normas del sentido común y de la experiencia que en ese lugar no puede estacionar, por ejemplo, no es necesario colocar una señal de prohibición en un andén, porque el sólo hecho de que exista como tal, indicaría irrefutablemente que éste es de uso exclusivo para peatones, no para vehículos.

De igual forma, no es necesario colocar señales de prohibición en una curva, a sabiendas que nuestra experiencia y sentido común nos indica que es muy peligroso hacerlo en ese lugar, en el mismo entendido ocurre con todas las conductas enunciadas anteriormente.”

C.3. Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito.

Manual de Infracciones:

“Es muy habitual ver grandes congestionamientos y represamientos en las intersecciones, los cuales tienen su origen en la violación a esta norma, ya que si en una calzada de dos carriles se estaciona un vehículo, esto ocasionará una congestión que es directamente proporcional a la cantidad de vehículos que se desplacen por esa vía. Lo mismo ocurre cuando hay congestionamiento en una intersección, así el semáforo este en verde, se debe detener la marcha para evitar quedar obstruyendo el paso de los otros vehículos cuando el semáforo cambie, ya que si no se hace así, el vehículo quedará atravesado en la intersección y afectará enormemente el normal flujo vehicular de las diferentes vías, convirtiéndose finalmente una efecto nudo, donde ningún vehículo puede pasar.

C.4 Estacionar un vehículo sin tomar las debidas precauciones o sin colocar a la distancia señalada por este código, las señales de peligro reglamentarias.

Manual de Infracciones:

“Este código de infracción se aplica por estacionar un vehículo sin tomar las siguientes precauciones:

- a. En vías urbanas donde está permitido el estacionamiento, no realizarse lo más cercano posible al andén o al límite lateral de la calzada, esto es no menos de treinta (30) centímetros del andén y a una distancia mínima de cinco (5) metros de intersección.
- b. En autopistas y zonas rurales, estacionarse dentro de la vía cuando se cuenta con espacios para estacionar por fuera de ésta,

- c. No colocar las señales reflectabas de peligro si es de día o las luces de estacionamiento y señales luminosas de peligro si es de noche.
- d. En caso de reparaciones en vía pública, en los perímetros rurales, no colocar las señales de peligro a distancia entre cincuenta (50) y cien (100) metros adelante y atrás del vehículo.
- e. En las zonas de estacionamiento prohibido, permanecer por un tiempo superior a 30 minutos, tiempo necesario para su remolque.

Ésta última es la única excepción expresa en la norma, para estacionar frente a una señal de prohibido parquear, ya que nadie puede estar exento de una avería en su vehículo, que haga necesario la espera de una grúa para su traslado, esto no indica que en la vía se puedan realizar reparaciones (infracción C.34)

C.5. No reducir la velocidad según lo indicado por este código, cuando transite por un cruce escolar en los horarios y días de funcionamiento de la institución educativa. Así mismo, cuando transite por cruces de hospitales o terminales de pasajeros.

Manual de Infracciones:

“Esta infracción se aplica por no reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:

- a) En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.
- b) En las zonas escolares en los horarios y días de funcionamiento de la institución educativa.
- c) Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.
- d) Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.
- e) En proximidad a una intersección.
- f) Cuando transite por cruces de hospitales o terminales de pasajeros.

Así no exista señal SR-30 que regule la velocidad de circulación, en todos los casos anteriores, se deberá reducir la velocidad a 30 k/h, ya que si transitamos a esta velocidad, podemos reaccionar eficazmente ante una situación de peligro, por ejemplo al llegar a una intersección y disminuimos la velocidad a 30 k/h pasando en verde el semáforo, y de pronto otro vehículo viola la luz roja, así sea inevitable el accidente, sí evitaremos ostensiblemente las posibilidades de grandes daños, lesiones considerables o la muerte, en razón a que, en la fuerza de impacto incide el peso, masa de los vehículos y la sumatoria de la velocidad de cada uno de los vehículos colisionados.”

C.6. No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo.

Manual de Infracciones:

“La utilización del cinturón de seguridad no evitará un accidente, pero como componente de seguridad pasiva, en caso de una colisión o frenada brusca, está encaminado a evitar el desplazamiento de la persona hacia adelante, lo que disminuye las lesiones por impacto directo con el timón, el parabrisas o distintos elementos del habitáculo del vehículo, incluyendo los demás ocupantes, así como evitar que salgan expulsados fuera del vehículo

en el caso fuertes impactos, volcamientos, salidas de vía etc.

Por tal razón el cinturón debe ser utilizado en forma correcta para lograr la máxima efectividad y protección de los mismos, es por esto que la cinta no debe estar torcida ni mordida, o con objetos (monedas, ganchos, nudos, etc.) que impidan la retractibilidad del mismo, para permitir que dicho dispositivo quede ajustado y ceñido sobre el cuerpo del ocupante o conductor.”

C.7. Dejar de señalar con las luces direccionales o mediante señales de mano y con la debida anticipación, la maniobra de giro o de cambio de carril.

C.8. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos o sin los elementos determinados en este código.

C.9. No respetar las señales de detención en el cruce de una línea férrea, o conducir por la vía férrea o por las zonas de protección y seguridad de ella.

C.10. Conducir un vehículo con una o varias puertas abiertas.

C.11. No portar el equipo de prevención y seguridad establecido en este código o en la reglamentación correspondiente.

C.12 Proveer de combustible un vehículo automotor con el motor encendido.

C.13 Conducir un vehículo automotor sin las adaptaciones pertinentes, cuando el conductor padece de limitación física.

C.14 Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió: "Primero.- Declarar EXEQUIBLES, por los cargos analizados (...) los incisos (...) y 14 del literal C (...) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-031 de 2002

“...una medida como la restricción de la circulación de vehículos de transporte público orientada a la disminución del alto flujo vehicular resulta coherente con varias disposiciones constitucionales pues, por una parte, el Artículo 79 de la Carta consagra el derecho a un ambiente sano y, por otra, el Artículo 366 señala como finalidades sociales del Estado el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población. En ese marco, es claro que la restricción de la circulación de los vehículos de transporte público individual y colectivo se orienta también a la realización del derecho colectivo consagrado en el Artículo 79 y a la consecución del valor constitucional referido en el Artículo 366 ya citado, derecho y valor a cuya realización también se encuentra vinculada la administración distrital.”

Jurisprudencia Corte Constitucional Sentencia T-640 de 1996:

“La restricción al derecho de circulación en determinado medio de transporte y en un horario restringido a unas pocas horas nocturnas dentro de los fines de semana, no puede considerarse una vulneración grave del derecho a la libre circulación. El derecho de libre circulación puede ejercerse a través de muy distintos y variados medios de transporte, lo que excluye, per-se, el que la restricción impuesta para utilizar uno sólo de ellos y en un muy limitado horario semanal, pueda considerarse como una amenaza inminente y grave de destrucción de un derecho fundamental.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-823 de 1999

En aplicación del principio de la igual y la especial protección que el Estado debe garantizar a las personas discapacitadas para asegurar su derecho a la libre locomoción, se debe autorizar que los vehículos particulares en los cuales se movilizan personas discapacitadas, circulen por las vías, sin que los cobijen las medidas de restricción vehicular.

Legislación Complementaria: Ley 1618 de 2013

Artículo 15. Derecho al Transporte (...)

6. Los vehículos que transporten una persona con discapacidad de manera habitual, estarán exentos de las restricciones de movilidad que establezcan los departamentos y municipios (pico y placa), para lo cual el Ministerio de Transporte reglamentará dentro de los 6 meses siguientes estas excepciones.

Reglamentación: Resolución 4575 de 2013

Artículo 1. Las restricciones de movilidad expedidas por las autoridades de tránsito deberán contener expresamente la exención de su aplicación para los vehículos que habitualmente transporten o sean conducidos por personas con discapacidad, cuya condición motora, sensorial o mental, limite su movilidad.

Artículo 2. Como requisito previo e indispensable para expedir restricciones de movilidad (pico y placa) las autoridades de tránsito deberán implementar una base de datos local que contenga la información de las personas con discapacidad.

Para ser incluido en la base de datos y, por tanto, ser beneficiario de la exención de la medida de pico y placa, se deberá acreditar ante la autoridad de tránsito o en quien se delegue esta atribución lo siguiente:

1. Copia de la inscripción en el Registro para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad del Ministerio de Salud.
2. Copia de la licencia de tránsito del vehículo.
3. Certificado de revisión técnico-mecánico vigente.
4. SOAT vigente.
5. El vehículo deberá estar registrado en el Organismo de Tránsito con cobertura en la Jurisdicción del lugar en donde se solicitó la exención de las medidas de restricción vehicular.

Artículo 3. La exención anterior se aplicará siguiendo las siguientes reglas:

1. Se registrará un vehículo por cada beneficiario.
2. La exención solo será aplicable cuando el beneficiario haga uso del vehículo.
3. Tendrá una vigencia de 1 año.
4. El vehículo registrado para uso del beneficiario deberá portar tanto en la parte frontal, como en la posterior, la respectiva señal demostrativa de ser destinado para el transporte de discapacitados.

Parágrafo. Los municipios, distritos o áreas metropolitanas que tengan un listado de vehículos exentos de la medida de pico y placa, deberán incluir en el mismo los vehículos que habitualmente transporten o sean conducidos por personas con discapacidad.

Artículo 4. La autoridad de tránsito y las secretarías de salud departamental y municipal, deberán establecer canales de comunicación que permitan verificar el registro del beneficiario ante el Registro para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad del Ministerio de Salud.

En aquellos municipios conurbados, colindantes o áreas metropolitanas, deberán implementarse estrategias que permitan facilitar el cruce de información y el reconocimiento de sus registros de movilización de personas con discapacidad, de tal forma que el beneficiario obtenga la exención en las jurisdicciones correspondientes.

Artículo 5. El conductor beneficiario de la medida adoptada a través de la presente resolución, deberá cumplir con las restricciones determinadas en su licencia de conducción.

Artículo 6. Todas las autoridades locales de tránsito que pretendan establecer restricciones de movilidad (pico y placa), deberán incluir dentro de sus planes de movilidad, un capítulo especial en donde se determine:

1. La ubicación de las zonas en donde reside la población discapacitada.
2. Parqueaderos o zonas de parqueo especiales.
3. Centros médicos u hospitalarios.
4. Centros comerciales.
5. Centros de educación con programas dirigidos a la población discapacitada o que presten servicios a esta población.

Parágrafo. Si no existe plan de movilidad, se deberá adelantar un estudio que contenga los aspectos anteriormente señalados.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 00610 de 2003:

“...para el evento en que la autoridad de tránsito detecte que un vehículo esté circulando por las vías públicas o privadas abiertas al público en horas prohibidas (pico y placa), pueden perfectamente disponer la detención de la marcha del automotor, ordénele al conductor que se quede estacionado en el lugar donde fue detectado infringiendo lo estatuido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre hasta que transcurra la hora de la prohibición de circular por las vías e imponerle el comparendo correspondiente, toda vez que fue sorprendido en flagrancia y por ello en manera alguna, se puede pretender pensar que se le está violando el debido proceso por cuanto la oportunidad para ejercer su

derecho de defensa, la tiene en el momento de la celebración de la audiencia a que se hace referencia en el procedimiento estipulado en los artículos 135 o 136 de la Ley 769 de 2002.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No. 16846 del 10 de abril de 2006

“Visto lo anterior, la dependencia en quienes se delegue la función señalada en la Ley 769 de 2002, artículo 6º parágrafo 3º, pueden expedir las normas y tomar medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código, como en el caso de consulta la restricción del pico y placa dentro de la ciudad de Bucaramanga.

Así las cosas, este despacho considera que la autoridad competente para expedir el acto administrativo donde se restringe el tránsito de vehículos de servicio particular y de servicio público individual dentro de la Jurisdicción de Bucaramanga, le corresponde al alcalde municipal de Bucaramanga o en quien delegue esta función, por cuanto el área metropolitana solo conoce cuando se compromete los municipios que la conforman. (Ver en el mismo sentido Concepto No. 54971 del 24 de junio de 2009)”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 589921 del 10 de octubre de 2008

“El desplazamiento de los vehículos que utilicen en sus recorridos la planilla de viaje ocasional, por municipios que contemplen la restricción vehicular denominada pico y placa, obliga (sic) sus conductores a acatar las disposiciones que en esta sentido las autoridades locales tengan establecidas en su respectiva jurisdicción. La disposición aplicable para cada uno (sic) de las restricciones debe ser solicitada en el respectivo municipio toda vez que en cumplimiento del artículo 1º del Código Nacional de Tránsito, el tránsito de vehículos por las vías es libre, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantizar la seguridad y comodidad de los habitantes.”

C.15 Conducir un vehículo, particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación.

C.16 Conducir un vehículo escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios, además el vehículo será inmovilizado.

C.17 Circular con combinaciones de vehículos de dos (2) o más unidades remolcadas, sin autorización especial de autoridad competente.

C.18 Conducir un vehículo autorizado para prestar servicio público con el taxímetro dañado, con los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulteradas o cuando se carezca de él, o cuando aún 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.

C.19 Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 275881 del 2 de agosto de 2010

“Del contexto anterior se concluye que el debido proceso comprende una serie de garantías en relación con el desarrollo de las actuaciones adelantadas por las autoridades judiciales o administrativas, con el fin de proteger los derechos e intereses de los ciudadanos, unido a su vez al principio de legalidad, en virtud del cual toda competencia ejercida por las autoridades públicas debe estar previamente señalada en la ley, en aras a (sic) favorecer a las personas, por tal motivo le manifestamos que en materia de sanción por “Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades” se aplicara la sanción consagrada en el artículo 21 literal C-19 equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes”

C.20 Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas. Además el vehículo será inmovilizado.

C.21 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.

Manual de Infracciones:

“De igual forma esta infracción se aplicará por violación a las normas ambientales por emisión de polvo, partículas, o humos provenientes de la carga descubierta de vehículos automotores o para los vehículos que ocasionen emisiones fugitivas provenientes de la carga descubierta.

La carga deberá ir perfectamente asegurada de acuerdo a la naturaleza y las características de forma y peso, se utilizará el procedimiento más idóneo para brindar la máxima seguridad en dicho transporte, en aras de evitar accidentes.”

C.22 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.

C.23 Impartir en vías públicas al público enseñanza práctica para conducir, sin estar autorizado para ello.

C.24 Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código.

Manual de Infracciones:

Este código de infracción se aplica cuando se conduce motocicleta sin observar las siguientes normas:

- a) Transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Código Nacional de Tránsito, así:

1. Ocupar el carril dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.
2. En una vía de sentido único de tránsito, con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha.
3. En una vía de sentido único de tránsito, donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.
4. En una vía de doble sentido de tránsito con dos (2) carriles, el vehículo deberá transitar por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva.
5. En una vía de doble sentido de tránsito con tres (3) carriles los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha; el carril central sólo se utilizará en el sentido que señale la autoridad competente.
6. En una vía de doble sentido de tránsito con cuatro (4) carriles, los carriles exteriores se utilizarán para el tránsito ordinario de vehículos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento o para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos.
7. Transitar en motocicletas y motociclos por las ciclo rutas o ciclovías. Además el vehículo será inmovilizado.

b) Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.

c) Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.

d) Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.

Las luces que deben portar en la parte delantera serán las utilizadas en la noche, por ende no se permite transitar con cocuyos, en razón a que éstos, no son plenamente visibles por los demás conductores, aumentando el riesgo de accidente.

e) Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad y en él, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, el número de la placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución. La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

Los conductores y acompañantes de motocicletas, motociclos y moto triciclos deberán usar obligatoriamente el casco de seguridad a que alude la presente resolución, debidamente asegurado a la cabeza, mediante el uso correcto del Sistema de Retención del mismo.

El casco de seguridad deberá llevar impreso en la parte posterior externa y sin ningún elemento que obstruya su visibilidad, el número de la placa asignada al vehículo, en letras y números tipo arial, reflectivas, cuyo tamaño será de 3.5 centímetros de alto y un ancho de trazo de un (1) centímetro.

- f) No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías.
- g) Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

Sobre estas prendas no se pueden portar elementos sobrepuestos que impida su visibilidad.

- h) No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.
- i) No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.
- j) Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
- k) No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
- l) Deben usar las señales manuales detalladas en este código.

C.25 Transitar, cuando hubiere más de un carril, por el carril izquierdo de la vía a velocidad que entorpezca el tránsito de los demás vehículos.

C.26 Transitar en vehículos de 3.5 o más toneladas por el carril izquierdo de la vía cuando hubiere más de un carril.

C.27 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.

C.28 Hacer uso de dispositivos propios de vehículos de emergencia, por parte de conductores de otro tipo de vehículos.

C. 29 Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.

Manual de Infracciones:

No puede circularse:

- a) En vías urbanas del Distrito o Municipio respectivo a una velocidad superior a los 80 kilómetros por hora.
- b) En las vías urbanas, los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, a una velocidad superior a sesenta (60) kilómetros por hora.
- c) En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas, en ningún caso podrá sobrepasar los 120 kilómetros por hora.
- d) En las carreteras nacionales y departamentales para el servicio público, de carga y de transporte escolar el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.

En todos los casos, se debe tener en cuenta que a pesar de que se autoricen velocidades hasta de 80 en perímetros urbanos, y hasta de 120 en perímetros rurales, éstas están supeditadas a la señalización existente sobre la vía, lo que indica que para transitar a esas velocidades, obligatoriamente tiene que existir una señal de tránsito que lo autorice.

Así las cosas no se puede transitar a 120 k/h al libre albedrío de cada conductor, en razón a que la autorización de determinada velocidad, se debe a un estudio concienzudo de tipo de carretera, especificaciones geométricas, infraestructura vial, visibilidad, especificaciones de la vía y velocidad de diseño entre otras.

En todo caso el conductor deberá atender al estado del suelo, humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede.

C.30 No atender una señal de ceda el paso.

C.31 No acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.

C.32. 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.

C.33 Poner un vehículo en marcha sin las precauciones para evitar choques.

C.34 Reparar un vehículo en las vías públicas, parque o acera, o hacerlo en caso de emergencia, sin atender el procedimiento señalado en este código.

C.35 No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado.

Jurisprudencia Constitucional: 1. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-214 de 1994 había declarado Exequible la sanción contemplada en el anterior Código Nacional de Tránsito por la no realización de la Revisión Técnico-Mecánica. 2. Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004 Aparte subrayado declarado "EXEQUIBLE, por los cargos analizados"⁶⁸

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-214 de 1994

"El Código de Transporte Terrestre condiciona la movilización de los automotores por las vías públicas, al cumplimiento de unas condiciones mecánicas mínimas (...), que se controlan, como es apenas obvio, con la revisión técnica y mecánica del vehículo por centros de diagnóstico especializados, que certifican o dan fe sobre el estado general del vehículo y el funcionamiento de los sistemas esenciales. Dicha revisión, avala, en principio, la certeza de que los vehículos sometidos a la misma no constituyen peligro para la vida, la integridad y salud de las personas, ni generarán consecuencias nocivas para el entorno ecológico.

Al consagrar la norma demandada una contravención y deducir una multa para quienes incumplan el deber de efectuar la revisión técnico-mecánica del vehículo en la oportunidad(...), no hace más que apoyar, por un medio coercitivo, el cumplimiento del deber impuesto, sin que con ello se consagre o autorice una desviación o abuso de la potestad sancionadora de la administración.

El deber impuesto por el Código a los propietarios de vehículos, constituye simplemente una obligación de hacer, que se resuelve en la ejecución de un hecho por el obligado. Cumplida la obligación desaparece el fundamento que condiciona la existencia de la infracción. Pero de igual modo, si no se lleva a cabo la revisión del automotor en la oportunidad del caso, se incurre en una omisión o hecho negativo que genera la infracción, y el infractor se hace merecedor, en principio, a la sanción subsecuente. Se dice, en principio, porque es posible alegar la existencia de una fuerza mayor o un caso fortuito que imposibilite la revisión del vehículo, en cuyo caso, no sería viable la sanción.

Advierte la Corte que el objetivo de la sanción no es la sanción por sí misma; por consiguiente, no es posible sustituir el cumplimiento del deber por la multa, sino que por el contrario, la sanción constituye un instrumento de coacción ideado para lograr el cumplimiento de la obligación, esto es, la revisión del vehículo."

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 259921 del 16 de julio de 2010

"... habrá de examinarse cada situación, en concreto y aplicar la norma respectiva, toda vez que esta oficina ha sostenido que conducir un vehículo con llantas lisas, es una sanción de tránsito y no de transporte".

C.36 Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción. El vehículo será inmovilizado.

⁶⁸ El cargo formulado fue la violación al Principio del Non Bis in Ídem

Manual de Infracciones:

Estos dispositivos, ya sean manuales o automáticos, deben impedir el desplazamiento del contenedor en cualquier sentido, sobre la plataforma del vehículo, por lo tanto el contenedor debe estar fijo a la plataforma del vehículo en las cuatro esquinas, mediante los acoples destinados para ese fin.

Dicho mecanismo debe resistir los esfuerzos producto de frenado, giros, aceleraciones, maniobras intempestivas y vibraciones que se generan por el estado de la vía.

C.37 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.

C.38 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.

Manual de Infracciones:

Se debe entender que para cometer esta infracción no se requiere que la persona vaya hablando por celular, como normalmente se podría entender, ya que basta con sólo utilizarlo sin manos libres, esto incluye la lectura de mensajes de texto, en razón a que no sólo es un elemento distractor, sino también que inutiliza una mano para su manipulación, convirtiéndose en un alto riesgo para la conducción de vehículos.

C. 39. Vulnerar las reglas de estacionamiento contenidas en el artículo 77 de este Código.

Reglamentación: Decreto 1660 de 2003

Artículo 36. Por Indebido Estacionamiento. 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.

En igual sanción incurrirán quienes cometan esta infracción en zonas especiales de estacionamiento para personas con discapacidad, ubicadas en parqueaderos habilitados en centros comerciales, supermercados, clínicas y hospitales, unidades deportivas, autocinemas, y en general en todo sitio donde existan parqueadero habilitados para el uso público, aún dentro de unidades residenciales privadas.

D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

D.1. 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.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió: "Primero.- Declarar EXEQUIBLES, por los cargos analizados (...) los incisos 1 (...) del literal D del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT.

Manual de Infracciones:

Para conducir un vehículo en las vías colombianas, los conductores se someten al cumplimiento de las normas, por ello no se puede conducir sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente, por ser este el documento que autoriza a la persona para conducir un vehículo, según su categoría.

En el mismo sentido, esta infracción se impondrá cuando la codificación señalada por el agente de control se refiera a no llevar consigo la licencia de conducción y el propietario o infractor no pueda acreditarla, para lo cual el agente dejará dicha constancia en la casilla de observaciones.

De igual forma en los casos que a pesar de presentar licencia de conducción, ésta no corresponda a la categoría definida para el vehículo que conduce, por ejemplo presentar licencia B1 y conduce un vehículo tipo camión.

D.2. Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió: "Primero.- Declarar EXEQUIBLES, por los cargos analizados (...) los incisos (...) 2 (...) del literal D del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT.

D.3. 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.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-885 de 2010

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-885 de 2010 decidió declara4 exequibles las expresiones acusadas en los literales D3, D4, D5, D6 y D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, tal como fue modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, por los cargos analizados en la presente sentencia.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 445861 del 27 de agosto de 2012.

"Por otra parte, es preciso advertir que por regla general la inmovilización de los vehículos inmovilizados por infracciones a las normas de tránsito no se puede condicionar a la cancelación de la multa impuesta por infracción a las normas de tránsito (sic), no obstante lo anterior, de forma excepcional en los casos específicamente señalados en la Ley 769 de

2002 y en la Resolución 3027 de 2010, esto es para el caso de las motocicletas, la sanción de inmovilización establecida en los literales D3, D4, D5, D6 y D7 del artículo 131 del Código de Tránsito procederá 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”.

D.4. 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.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-885 de 2010

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-885 de 2010 decidió declarar exequibles las expresiones acusadas en los literales D3, D4, D5, D6 y D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, tal como fue modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, por los cargos analizados en la presente sentencia.”

D.5. 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.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-885 de 2010

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-885 de 2010 decidió declarar exequibles las expresiones acusadas en los literales D3, D4, D5, D6 y D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, tal como fue modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, por los cargos analizados en la presente sentencia.”

D.6. 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 de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-885 de 2010

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-885 de 2010 decidió declarar exequibles las expresiones acusadas en los literales D3, D4, D5, D6 y D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, tal como fue modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, por los cargos analizados en la presente sentencia.”

D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas. 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.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003 y C-885 de 2010c. 1.

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió declarar condicionalmente exequible esta disposición en el entendido que las maniobras peligrosas (i) coinciden con conductas que constituyen una infracción de tránsito y que (ii) demuestren un comportamiento extremadamente irresponsable, temerario o incluso doloso del agente infractor, quien (iii) pone en peligro concreto a las personas o a las cosas. 2. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-885 de 2010 decidió: "Declarar EXEQUIBLES las expresiones acusadas en los literales D3, D4, D5, D6 y D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, tal como fue modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, por los cargos analizados en la presente sentencia."

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003

"Esta norma usa entonces un concepto indeterminado, pues hace referencia a la realización de "maniobras peligrosas e irresponsables". La pregunta constitucional que surge es entonces si ese concepto indeterminado es admisible, teniendo en cuenta la flexibilización que tienen el principio de legalidad en el derecho administrativo sancionador.

Para responder ese interrogante, la Corte considera que el uso de los conceptos indeterminados es admisible en una infracción administrativa y no desconoce el principio de igualdad, pero siempre y cuando dichos conceptos sean determinables en forma razonable, esto es, que sea posible concretar su alcance, en virtud de remisiones normativas o de criterios técnicos, lógicos, empíricos, o de otra índole, que permitan prever, con suficiente precisión, el alcance de los comportamientos prohibidos y sancionados. Por el contrario, si el concepto es a tal punto abierto, que no puede ser concretado en forma razonable, entonces dichos conceptos desconocen el principio de legalidad, pues la definición del comportamiento prohibido queda abandonada a la discrecionalidad de las autoridades administrativas, que valoran y sancionan libremente la conducta sin referentes normativos precisos.

Ahora bien, el concepto "maniobras peligrosas e irresponsables" puede ser interpretado de dos formas: uno puede considerar que esa expresión hace referencia a maniobras que no estén prohibidas y sancionadas por otras normas del código de tránsito, pero que son peligrosas e irresponsables, y por ello ameritan una sanción. Según esa interpretación, el aparte demandado establece una infracción de tránsito residual. Por el contrario, según otra interpretación, la expresión acusada hace referencia a conductas que, además de infringir las reglas de tránsito, son a tal punto peligrosas e irresponsables que ponen en peligro a las personas o las cosas. Según esta segunda hermenéutica, ese aparte no señala una nueva infracción de tránsito, sino que agrava la sanción de otras infracciones, que ya están definidas en el mismo código. Entra pues la Corte a analizar si ambas interpretaciones se ajustan o no al principio de legalidad.

El concepto aislado de "maniobras peligrosas e irresponsables" no hace referencia a una conducta suficientemente determinada, pues está compuesto de ideas esencialmente valorativas (peligroso e irresponsable) y por ello carece de un mínimo referente empírico que permita concretar cuál es el comportamiento sancionado. Así, es posible que una autoridad de tránsito pueda, de conformidad con las circunstancias de un caso particular, considerar que una maniobra es peligrosa e irresponsable, mientras que esa misma

situación puede ser valorada en forma distinta por otra autoridad de tránsito. La descripción resulta entonces vaga y no cuenta con la certeza propia de los textos que describen conductas sancionables.

Por ello la Corte concluye que si este aparte acusado es interpretado como una infracción de tránsito residual, que se aplica a comportamientos peligrosos e irresponsables pero que no han desconocido ninguna regla específica de tránsito, entonces el aparte resulta inconstitucional, por violar el principio de legalidad, pues se trata de una descripción tan abierta, que confiere un margen de discrecionalidad de las autoridades de tránsito tan amplio, que no es constitucionalmente admisible. Esta hermenéutica deberá entonces ser expulsada del ordenamiento, pues la descripción de las conductas y las sanciones deben estar determinadas previamente de manera comprensible para los destinatarios de las normas.

Entra la Corte a examinar la segunda hermenéutica, según la cual, las maniobras altamente peligrosas se refieren a conductas que constituyen infracciones de tránsito, como por ejemplo no respetar las señales de tránsito. Esta hermenéutica parece ajustarse a los principios de legalidad y tipicidad, propios del derecho sancionador, puesto que el concepto de maniobras peligrosas e irresponsables remite a otros comportamientos, que están descritos en la propia ley.

Sin embargo, surge el interrogante sobre la eficacia específica de la norma, pues si ésta reitera la sanción para conductas que de cualquier forma serían sancionadas, la disposición parecería no tener ningún sentido y podría incluso violar el non bis in ídem, pues la persona resultaría doblemente sancionada por un mismo comportamiento. Pero la eficacia específica de la disposición se refiere a que las infracciones de tránsito son normas de peligro abstracto, mientras que el artículo acusado regula la sanción hacia una conducta que configura un peligro concreto para las personas o las cosas.

Sobre las normas de peligro abstracto, esta Corte se pronunció en la sentencia C-939 de 2002 en los siguientes términos:

“En los delitos de peligro abstracto, el legislador, a priori, considera peligrosa una determinada actividad. Por ende, el eje central de su construcción, generalmente gira en torno a la infracción de normas administrativas. Por esta razón, otra de sus características es el diseño de una administración centralizada de los riesgos, en el sentido que el tipo señala la infracción de determinadas reglas técnicas (v.gr la infracción de la prohibición de manejar embriagado) como constitutivas de una conducta punible. Esto implica que, en vez de acudir al clásico derecho de policía, señalando sanciones para el caso del incumplimiento de las normas administrativas, hay una huida hacia el derecho penal para responder a esta clase de comportamientos.”

Aunque lo dicho anteriormente se refiere a normas de derecho penal, la Corte lo considera aplicable - con algunos matices- a la regulación de las infracciones de tránsito. Y esa distinción entre normas de peligro abstracto y normas de peligro concreto es útil para conferir un efecto hermenéutico específico a la expresión acusada, que sea compatible con el principio de legalidad, como se verá a continuación.

En general, las infracciones de tránsito establecen prohibiciones de peligro abstracto, y por ello la persona es sancionada por infringirlas, aunque su comportamiento no haya

ocasionado ningún peligro específico a ninguna persona o a ningún bien. Por ejemplo, el artículo 131, literal a) sanciona al conductor que transite por contravía, o por un andén, aunque esa maniobra no haya ocasionado ningún peligro en un caso concreto.

La base constitucional de esas prohibiciones es el carácter peligroso del tráfico automotor, que obliga a que exista una gran disciplina de los conductores, y por ello es legítimo sancionar comportamientos que vulneren esas reglas que aseguran la eficacia y seguridad del tránsito.

Ahora bien, la expresión acusada es distinta, por cuanto sanciona un comportamiento que no es de peligro abstracto sino de peligro concreto, pues es necesario que la maniobra irresponsable ponga en peligro concreto a los bienes o a las personas. Y en ese sentido, la disposición no es inocua, pues agrava la sanción, precisamente porque la infracción de la norma de tránsito, al ser gravemente imprudente o dolosa, ocasiona además un riesgo concreto a los bienes y personas. Así, si una persona transita por un andén, pero no ocasiona ningún riesgo a las personas o las cosas, es sancionado con multa de 4 salarios mínimos diarios, de conformidad con el literal a) del artículo 131 del Código de Tránsito. Pero, si su comportamiento es gravemente imprudente o doloso, y ocasiona un peligro concreto a las personas o cosas, entonces la sanción se incrementa a 30 salarios mínimos diarios, conforme a esta segunda interpretación de la disposición acusada.

Nótese entonces que con esta segunda interpretación, el texto acusado tiene una eficacia específica y no desconoce el principio de legalidad, pues remite a la violación de normas de tránsito, que describen comportamientos específicos. Además, cabe aclarar que no se presenta una doble sanción frente a la misma conducta, pues en este tipo de casos ocurre la consunción, en forma similar a como opera en el derecho penal, y por tanto la norma de mayor riqueza descriptiva (que es la acusada) es la utilizada para sancionar. Por ende, si la persona, además de violar una norma de tránsito, se comporta en forma particularmente irresponsable y pone en peligro concreto a las personas o las cosas, entonces recibe la sanción agravada. Y es que ante la imprudencia temeraria o incluso el dolo en la conducta del infractor el legislador previó una sanción mayor, pues en estos casos la sanción es de treinta salarios mínimos legales diarios vigentes. Esto es una aplicación clara de los principios de proporcionalidad y gradualidad en las sanciones (CP art. 29), concordantes con el debido proceso e incluidos expresamente en el código de tránsito (artículo 130).

Por tanto, la norma acusada deberá ser declarada exequible en el entendido de que las maniobras peligrosas coinciden con conductas que constituyen una infracción de tránsito y que demuestran un comportamiento extremadamente irresponsable, temerario o incluso doloso del agente infractor, quien pone en peligro concreto a las personas o a las cosas.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-885 de 2010

Así pues, la medida legal cuestionada consiste en imponer una multa significativa a los conductores de motocicletas (30 salarios mínimos legales diarios vigentes) en caso de cometer alguna de las graves infracciones contempladas en los literales D.3. a D.7., de la norma acusada en la demanda, indicando que (i) hasta tanto no se pague el valor de la multa o (ii) la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito, entonces se procederá a la inmovilización de la moto. Para la Sala, esta medida restringe razonablemente la libertad de locomoción y el derecho al trabajo, como se pasa a explicar a continuación.

La medida está orientada a un fin importante, cual es el de proteger la vida y la integridad personal de las personas; tanto la de las que ocupan la motocicleta como la de las personas que estén en otro vehículo o sean peatones. De hecho, esta finalidad no sólo es importante, es imperiosa. Ahora bien, el medio elegido por el legislador en este caso, a saber, inmovilizar la motocicleta, no es un medio que, prima facie, esté prohibido y no pueda ser empleado por el Legislador.

Finalmente, el medio elegido es conducente para alcanzar el fin propuesto. Inmovilizar la motocicleta, si no se pagan las multas por haber cometido las graves infracciones ya señaladas, impone una restricción tal en las personas, que la fuerza a cumplir con la sanción económica impuesta. Adicionalmente, al saber los conductores de motocicletas que es inevitable el pago de las severas sanciones económicas que se les imponen por cometer las contravenciones contempladas en los literales D3 a D7, del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, modificado por la Ley 1383 de 2010, artículo 21, se disuade a los conductores de motos aún más, de cometer dichos actos. La certeza de la sanción pecuniaria, ante la severidad de la restricción por la inmovilización en caso de no pago, lleva a las personas a evitar incurrir en las contravenciones indicadas. Se trata, ante todo, de compeler al conductor desobediente, al recto cumplimiento de los deberes y responsabilidades que conlleva realizar una actividad peligrosa como la de conducir motocicleta. El conductor de motocicleta que incurre en las contravenciones mencionadas, desconoce la ley. Pero si además decide no cumplir con el pago de la multa y seguir utilizando su vehículo, está demostrando el grave irrespeto que profesa hacia las reglas establecidas democráticamente en la nación para que se le permita a una persona conducir una motocicletas.

Las estadísticas con las que actualmente cuenta el Ministerio de Transporte sobre la accidentalidad terrestre evidencian, como lo reconoce el propio demandante, la alta probabilidad de que ocurra el riesgo de afectación de la vida que genera el uso de las motocicletas; especialmente, por supuesto, si se hace omitiendo y desconociendo las reglas más básicas de tránsito. Esto ha sido cierto tanto para los años 200 y 2008 como 2009

La medida de protección a propósito de las motocicletas es especialmente razonable si se tiene en cuenta que no sólo se encuentra en juego la vida y la integridad personal de quien conduce, sino también –se insiste– de quienes sean peatones o pasajeros, especialmente, en aquellos casos en los que la motocicleta es usada como medio de transporte público.

Adicionalmente, la Sala considera que las restricciones impuestas no son desproporcionadas. Por una parte, la libertad de locomoción es restringida sólo en función de un vehículo. Las personas pueden seguir desplazándose por el territorio nacional, incluso mediante el uso de vehículos. No se impide en forma alguna la libre circulación, salvo hacerlo mediante la motocicleta que fue 'inmovilizada'. Por otra parte, el derecho al trabajo tampoco se ve desproporcionalmente afectado, puesto que la persona puede seguir trabajando en cualquier actividad, incluso la de conducir algún vehículo. En todo caso, se trata de una restricción temporal, que termina en el momento en que la persona decide cumplir con el pago de la multa, que se generó por la comisión de una contravención. Por último, cabe recordar que como ya lo sostuvo esta Corte en otra oportunidad, es el propio conductor, al no haber cumplido su obligación de respetar las normas de tránsito, en especial aquellas que prohíben cometer graves contravenciones, y al no haber pagado la multa que se generó, quien se pone en una situación que afecta el

goce efectivo de ciertas libertades y derechos de los que es titular. Especialmente grave es el proceder de un conductor de motocicleta que allá incurrido en tales comportamientos, sobre todo si se trata de una persona que usa el vehículo como medio autorizado de servicio de transporte público.

En resumen, inmovilizar la motocicleta, si no se pagan las multas por haber cometido las graves infracciones contempladas en los literales D3 a D7, del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, es un medio que no está prohibido, y es conducente para alcanzar el fin propuesto [a saber: proteger la vida y la integridad de las personas.], el cual, además de importante, es imperioso en un estado social y democrático de derecho fundado en el respeto a la dignidad humana.

(...)

Para la Sala Plena de la Corte Constitucional, la decisión del Legislador de imponer una sanción más grave a las motocicletas que al resto de automóviles es razonable constitucionalmente. No constituye un trato injustificado y, por tanto, discriminatorio.

La igualdad en este caso se predica de dos grupos. Por una parte el de los conductores de motocicletas y, por el otro, el de los conductores de otro tipo de vehículos. El trato diferente entre los dos grupos se da con relación a la interposición de la 'inmovilización' del vehículo. Mientras que a los conductores de motocicletas que cometan las infracciones contempladas en los literales D3 a D7, del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, se les inmoviliza la motocicleta en el caso de no pago de la multa, para el resto de vehículos ello no es así. Así pues, el criterio con base en el cual se establece el trato diferente es si el tipo de vehículo es una motocicleta o no. Corresponde pues a la Corte, analizar la razonabilidad del criterio con base en el cual se establece el trato diferente. En otras palabras, la cuestión que enfrenta la Sala, es si es razonable imponer una sanción de inmovilización por el no pago de multas por comisión de contravenciones graves, a las motocicletas pero no a los demás tipos de vehículos.

Para la Sala, como se dijo, la respuesta a esta cuestión es afirmativa, es decir, el trato diferente es razonable.

En primer lugar, es preciso señalar que no se trata de un criterio sospechoso. Las normas en cuestión emplean como criterio de diferenciación el tipo de vehículo, si se es o no una motocicleta. Este criterio no se basa en alguna de las categorías de distinción señaladas por el artículo 13 de la Constitución Política como sospechosas de discriminación. Esto es, no se trata del uso por parte del Legislador de alguna de las clasificaciones sociales que tradicionalmente ha sido empleada por mayorías sociales, para imponer restricciones y limitaciones injustificadas en el ejercicio de sus derechos, a minorías y grupos sociales excluidos o marginados. Además, como se dijo, los derechos fundamentales involucrados (libertad de locomoción y derecho al trabajo) no están gravemente afectados. De tal suerte que para la Sala, el juicio de igualdad al que se ha de someter los textos legales acusados ha de ser leve. Deferente con el margen de configuración que el legislador cuenta en esta materia que, en gran medida es de carácter técnico.

El fin por el que propende el trato diferente es proteger la vida de las personas. Tal como lo indicó el propio demandante en su acción de inconstitucionalidad, se considera que se protegen las vidas si se consagra una mayor sanción a las motocicletas, por cuanto

representan un mayor riesgo y un mayor peligro que los demás vehículos. Así pues, no sólo se trata de un fin legítimo sino, como se dijo anteriormente, un fin imperioso. La protección a la vida de las personas es un mandato de ineludible cumplimiento, sobre todo si se trata de minimizar el impacto de las actividades sociales riesgosas como, por ejemplo, conducir motocicleta.

El medio empleado en el presente caso no está prohibido. Decidir que, en ejercicio de la facultad con que cuenta el Legislador para configurar el ordenamiento jurídico, se va a dar un trato sancionatorio diferente a los conductores de un tipo de vehículo que a los conductores de los demás tipos de vehículos, es un medio legal que, prima facie, no está prohibido y excluido del ordenamiento.

Por último, la Sala considera que el medio elegido, es decir, el trato diferente consignado por la ley, es adecuado para alcanzar el fin propuesto. En otras palabras, tratar diferente a los conductores de motocicletas respecto a los de otro tipo de vehículos, siendo más severo con aquellos que con éstos permite llegar al fin que se busca, a saber, proteger la vida de las personas.

A primera vista, se puede presumir que la probabilidad del riesgo de perder la vida o sufrir más graves lesiones en una motocicleta que en otro tipo de vehículo terrestre, debido a su forma y su diseño; su capacidad de cometer más y más riesgosas contravenciones es notoria. En efecto, si se piensa en las condiciones de una motocicleta; en su tamaño, en su forma, en su diseño, en su funcionamiento; es claro que las posibilidades de incurrir en las infracciones contempladas en las reglas acusadas son mayores y más variadas. Para una motocicleta es más fácil transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril (D3); no detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de 'PARE' o un semáforo intermitente en rojo (D4). Una motocicleta, con muchísima más facilidad puede conducirse sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados (D5). Así también, 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 (D6); y conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas (D7). La movilidad y maniobrabilidad de las motocicletas les permite transitar por lugares que los demás tipos de vehículos, por su forma y tamaño, difícilmente pueden ir.

Ahora bien, las estadísticas acerca de los accidentes de tránsito con las que actualmente cuenta el Ministerio de Transporte sobre la accidentalidad terrestre evidencian la diferencia de riesgos que implican las motocicletas frente al resto de vehículos. Esto fue cierto en el año 2007 en el 200 y en el 2009 El riesgo de las motocicletas es superior y por lo tanto, su control se hace más necesario e imperioso. De hecho, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses señaló al respecto en el informe del año 2009,

“Se entiende por vehículo involucrado aquellos en los cuales se transportaba la víctima, es notorio, casi obvio, que los vehículos de mayor vulnerabilidad son las motos [39,23%], seguidas por los automóviles [11,18%], los primeros caracterizados por su inestabilidad y la exigencia de importantes habilidades para su maniobra, las cuales pocas veces son corroboradas por las autoridades de control. [...]

Para la Sala, por tanto, imponer la sanción de inmovilización ante falta de pago de multas graves a las motocicletas y no al resto de automóviles, es un trato diferente que busca un fin legítimo, por un medio no prohibido y que es adecuado para alcanzar el fin propuesto, a saber: proteger la vida y la integridad de las personas. De tal forma que no constituye un trato discriminatorio.

D.8. 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 en que lo exige este código. Además, el vehículo será inmovilizado, cuando no le funcionen dos (2) o más de estas luces.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió: "Primero.- Declarar EXEQUIBLES, por los cargos analizados (...) los incisos (...) 9 (...) del literal D del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT.

Manual de Infracciones:

Los supuestos de hecho en que se tipifica esta infracción son:

- a) No tener encendidas las luces exteriores a partir de las dieciocho (18) horas hasta las seis (6) horas del día siguiente, y cuando las condiciones de visibilidad sean adversas o en los horarios de excepción que fijen, las autoridades de tránsito.
- b) No tener encendidas, dentro del perímetro urbano la luz media, y hacer uso de luces exploradoras sin estar orientadas sólo hacia la superficie de la vía, cuando éstas estén colocadas por debajo de las defensas del vehículo o cuando se trate de unidades integradas por el fabricante en el conjunto de luces frontales del vehículo.
- c) Usar la luz plena o alta, fuera del perímetro urbano, cuando se aproxime un vehículo en sentido contrario o cuando la autoridad lo indique mediante la señal de tránsito correspondiente, o cuando la luz plena alcance un vehículo que transite adelante y pueda perturbar su conducción.
- d) No utilizar las señales direccionales de su vehículo para dar un giro o para cambiar de carril. En caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales no utilizar señales manuales.
- e) No utilizar la señal luminosa intermitente que corresponda, al detener su vehículo en la vía pública, no orillarse al lado derecho de la vía y efectuar maniobras que pongan en peligro a las personas o a otros vehículos.

Todos los vehículos deben estar provistos de luces y dispositivos luminosos para facilitar la ubicación y posición de los mismos, las señales luminosas son obligatorias portarlas e utilizarlas en los eventos señalados en las normas de tránsito. No portar las luces, no utilizarlas, hacer uso indebido estos dispositivos pone en peligro a vida de los usuarios de las vías y de quien conduce el vehículo y sus acompañantes y/o pasajeros.

De otro lado, cuando se transita con las luces plenas, se impide la buena visibilidad del

conductor, tanto del que antecede como del que viene de frente o, en el peor de los casos se causan deslumbramientos que pueden duran más de un segundo en el que el conductor seguirá transitando sin tener control visual sobre su entorno; en tal virtud se prohíbe el uso de la luz plena o alta cuando se aproxime un vehículo en sentido contrario.

D.9. No permitir el paso de los vehículos de emergencia.

D.10. Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad.

D.11. Permitir el servicio público de pasajeros que no tenga las salidas de emergencia exigidas. 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.

D.12. 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.

Reglamentación: Decreto 2961 de 2006

Artículo 1. Modificado Artículo 1 Decreto 4116 de 2008, En los municipios o distritos donde la autoridad municipal o distrital verifique que se está desarrollando una modalidad ilegal de servicio público de transporte de pasajeros utilizando la movilización de personas en motocicletas, dicha autoridad deberá tomar las medidas necesarias para restringir la circulación de acompañantes o parrilleros, por zonas de su jurisdicción o en horarios especiales, de acuerdo con la necesidad. Dichas medidas se tomarán por períodos inferiores o iguales a un año.

Parágrafo. Para la circulación de motocicletas con acompañante o parrillero en todo el territorio nacional, la autoridad de tránsito competente podrá exigir que su conductor sea a la vez el propietario de la misma. Para efectos del control de esta medida por parte de los agentes de tránsito, el conductor de la motocicleta deberá corresponder al propietario registrado en la Licencia de Tránsito.

Artículo 2. El conductor o propietario de una motocicleta que circule con acompañante o barrillero dentro de las zonas u horarios objeto de restricción será sancionado de conformidad con las normas aplicables por la prestación ilegal del servicio público de transporte de pasajeros o servicio no autorizado

Artículo 3. Se exceptúa de la medida de que trata los Artículos 1 y 2 del presente decreto los motociclistas miembros de la fuerza pública, autoridades de tránsito, personal de seguridad de las entidades del Estado, personal de los organismos de socorro, escoltas de los funcionarios del orden Nacional, Departamental y Municipal siempre y cuando se encuentren en ejercicio de sus funciones. También se exceptúa el acompañante de motocicleta que adelante curso de capacitación automovilística en un centro de enseñanza legalmente autorizado, así como los miembros del núcleo familiar del propietario o conductor.

Artículo 4. De conformidad con los Artículos 26 y 131 literal D del Código Nacional de Tránsito Terrestre - Ley 769 de 2002-, los propietarios, conductores o tenedores de vehículos clase motocicleta que presten el servicio público de pasajeros o servicio no autorizado, serán sancionados así:

Por primera vez: Multa equivalente a 30 salarios mínimos legales diarios vigentes; adicionalmente, inmovilización del vehículo por el término de cinco días.

Por segunda vez: Multa equivalente a 30 salarios mínimos legales diarios vigentes; adicionalmente, inmovilización del vehículo por veinte (20) días y suspensión de licencia de conducción por un término de seis (6) meses por reincidir en la prestación del servicio no autorizado en un período no superior a un (1) año.

Por tercera vez: Multa equivalente a 30 salarios mínimos legales diarios vigentes; adicionalmente, inmovilización del vehículo por cuarenta (40) días y cancelación de la licencia de conducción por reincidir en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares, una vez agotada la sanción prevista en el numeral 2 del presente Artículo.

Adicionado Decreto 4116 de 2008: ARTÍCULO 2°. Los conductores de motocicletas que incumplan las previsiones establecidas en la normatividad vigente de tránsito, incurrirán en las sanciones de la Ley 769 de 2002 o la norma que la modifique o sustituya.

D.13. En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado.

D.14. 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.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió declarar exequible, por los cargos analizados (...) los incisos (...) 14 (...) del literal D del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT.

D.15. 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.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió declarar exequible, por los cargos analizados (...) los incisos (...) 17 del literal D del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT.

E. Será sancionado con multa equivalente a cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes (saldo) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

E.1. Proveer combustible a vehículos de servicio público con pasajeros a bordo.

E.2. Negarse a prestar el servicio público sin causa justificada, siempre que dicha negativa cause alteración del orden público.

E.3. Eliminado Ley 1696 de 2013 Artículo 4°.

E.4. 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.

Reglamentación: Resolución 2394 de 2009 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Prohíbese la instalación de recipientes hechizos o tanques para el almacenamiento de combustibles, distintos y/o adicionales a los tanques instalados por el fabricante, en los vehículos registrados en el servicio particular y público tanto de pasajeros como de carga.

Parágrafo. Los propietarios de vehículos que actualmente tengan instalados en estos, tanques de combustible diferentes en capacidad, cantidad y estructura a los diseñados por el fabricante, deberán suspenderlos inmediatamente, so pena de incurrir en la sanciones previstas por esta disposición.

Parágrafo 2. Adicionado Resolución 5644 de 2009. Los vehículos con motor a gasolina que fueron convertidos a Gas Natural Vehicular y operen con los dos tipos de combustible, podrán contar, además del(los) tanque(s) de depósito de gasolina instalado(s) por su fabricante, con el(los) cilindro(s) de gas

Artículo 2. Todo vehículo que circule por el territorio colombiano debe cumplir con las normas que sobre tránsito y transporte establezca el Gobierno Nacional. En cumplimiento de este mandato, los vehículos con matrícula extranjera que transiten por las vías públicas y privadas abiertas al público, se someterán a lo dispuesto en la presente disposición.

Artículo 3. A partir de la publicación de esta norma, en las Fichas Técnicas de Homologación del chasis y de los vehículos carrozados, se deben incluir el número de tanques de combustible para consumo y su capacidad, a ser instalados por el fabricante.

Parágrafo. En el evento de deterioro o daño de los tanques originales instalados por el fabricante, solo se podrán reinstalar tanques que cumplan con las mismas especificaciones originales.

Artículo 4. Para efectos del control a lo dispuesto en el Artículo 1° de esta disposición, los tanques autorizados para el consumo de combustible requerido por el vehículo, de

acuerdo con las especificaciones del fabricante, son los relacionados en la tabla adjunta, la cual hace parte integral de esta resolución.

Artículo 5. Los vehículos automotores de servicio particular y público con destinación diferente al transporte de carga, bajo ninguna circunstancia podrán transportar recipientes con combustibles.

Para el transporte de combustibles en vehículos automotores destinados al transporte de carga, sea tanques u otros recipientes, los equipos deben cumplir con los requisitos exigidos por los Decretos números 1609 de 2002 y 4299 de 2005 o las normas que los modifiquen o sustituyan y portar los documentos que para el efecto emitan los Ministerios de Minas y Energía y de Transporte.

Artículo 6. La verificación del cumplimiento de las disposiciones establecidas en esta resolución, serán realizadas operativamente por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional la cual podrá contar con el apoyo de la Policía Fiscal y Aduanera (POLFA) y de los Organismos de Tránsito cuando lo consideren pertinente y necesario.

En lo inherente al cumplimiento de estas disposiciones por parte de las empresas de transporte, la vigilancia, inspección y control estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte o quien haga sus veces.

Artículo 7. La violación a lo dispuesto en el Artículo 1° de esta disposición, implica responsabilidad para el conductor, el propietario del vehículo y la empresa que haya autorizado el transporte, sea de pasajeros o de carga, en un vehículo sin las necesarias condiciones de seguridad. La sanción será aplicada conforme a lo dispuesto en las Leyes 336 de 1996 y 769 de 2002, o las normas que las modifiquen o sustituyan, según las siguientes conductas:

1. Al conductor, por transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo, personas y sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles no autorizados, etc.

En estos casos, el conductor será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, se suspenderá su licencia de conducción por un (1) año y por dos (2) años cada vez que reincida y el vehículo será inmovilizado por un (1) año cada vez, de acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 131, literal D), inciso 13 de la Ley 769 de 2002.

2. Al propietario del vehículo, por no cumplir con las condiciones de homologación del equipo, establecidas por la autoridad competente y utilizar el equipo para transportar mercancías presuntamente de contrabando.

En estos casos, se procederá a la inmovilización del vehículo y a la aplicación de la multa entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales legales vigentes, de acuerdo con lo establecido en el literal a) del parágrafo del Artículo 46 y el literal g) del Artículo 49 de la Ley 336 de 1996.

3. A la empresa de transporte, por permitir la prestación del servicio público sin las condiciones de seguridad exigidas para la operación de los vehículos.

En estos casos, se procederá a la suspensión y/o cancelación de la habilitación y a la aplicación de la multa entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes, de acuerdo con los procedimientos establecidos en los 46, 47 y 48 de la Ley 336 de 1996.

Reglamentación: Resolución 3027 de 2010 Ministerio de Transporte.

Artículo 1. Codificación de las infracciones de tránsito. Los siguientes son los códigos asignados a las conductas que constituyen infracciones a las normas de tránsito, de acuerdo al monto de la multa impuesta:

Artículo 2. Retención Preventiva de la Licencia de Conducción. La autoridad de tránsito podrá retener preventivamente la licencia de conducción en aquellos casos que el conductor de un vehículo automotor se encuentre en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias alucinógenas, determinado por autoridad competente, o se encuentre bajo imposibilidad transitoria, física o mental para conducir, soportado este último en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental o de coordinación expedido por un centro de Reconocimiento de Conductores.

Artículo 3. Retención Preventiva del Vehículo. La autoridad de tránsito podrá en forma preventiva inmovilizar un vehículo sin llevarlo a patios oficiales cuando se presente la comisión de una infracción que de acuerdo a lo previsto en el Código Nacional de Tránsito el vehículo no pueda transitar, hasta tanto se subsane la causa que dio origen a la inmovilización y por un término máximo de 60 minutos. En su defecto será trasladado a los patios o parqueaderos autorizados.

En aquellos casos en que el Código Nacional de Tránsito determinó en forma expresa la inmovilización del vehículo, esta deberá realizarse con el traslado del vehículo a patios oficiales.

Artículo 4. Nuevas Tecnologías. Las autoridades competentes podrán implementar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan la captura, lectura y almacenamiento de la información contenida en el formulario Orden de Comparendo Único Nacional, e igualmente deberán implementar medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora y demás datos establecidos en el formulario de Comparendo Único Nacional.

Artículo 5. Formato y Elaboración del Formulario de Comparendo. Adóptese el formulario de Comparendo Único Nacional anexo a la presente resolución y que hace parte integral de la misma, el cual deberá ser utilizado una vez se agoten las existencias en cada Organismo de Tránsito.

Los organismos de tránsito ordenarán la impresión y reparto del formulario –Orden de Comparendo Único Nacional– el cual deberá contener la codificación de las infracciones y demás datos y características descritas en la presente resolución.

Parágrafo 1. Hasta tanto se agoten las existencias de formulario del Comparendo Único Nacional, se continuará utilizando la comparendera adoptada mediante la Resolución 17777 de 2002 y en la casilla "Observaciones" se especificará el código de la infracción de acuerdo a la presente resolución.

Parágrafo 2. La numeración de las órdenes de comparendos utilizadas por los cuerpos de agentes de tránsito encargados de ejercer el control, será asignada por el sistema RUNT, para lo cual los organismos de tránsito y demás autoridades competentes deberán cumplir los protocolos y procedimientos establecidos para el efecto.

Artículo 6. Copias del Comparendo. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, el Organismo de Tránsito competente deberá enviar dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la imposición de un comparendo por infracción a las normas de tránsito, copia de este al propietario y a la empresa donde se encuentra vinculado el vehículo.

Para el cumplimiento de esta obligación el Organismo de Tránsito podrá utilizar cualquier medio físico o electrónico de correspondencia y deberá realizarse a partir del primero (1º) de junio de 2010, fecha en la cual entrará en vigencia el nuevo formulario de Comparendo Único Nacional.

En el evento de cambio de domicilio o de dirección electrónica, los propietarios de vehículos automotores deberán actualizar su dirección de notificación física y/o electrónica en el organismo de tránsito ante el cual se encuentra matriculado su vehículo y este a su vez, deberá cargar la información al Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT.

Artículo 7. Manual de Infracciones a las Normas de Tránsito. Adóptese el Manual de Infracciones a las normas de tránsito, que contendrá todas las conductas relacionadas en el Código Nacional de Tránsito y demás infracciones a las normas de tránsito el cual será herramienta de ayuda obligatoria para las autoridades de control y obligación para los organismos de tránsito de su difusión a la ciudadanía y que hace parte integral de la presente resolución.

Artículo 8. Vigencia. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación y deroga la Resolución 17777 de 2002 y las demás normas que le sean contrarias

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 573101 del 30 de septiembre de 2008

"Es necesario mencionar que solamente se puede sancionar a un infractor de tránsito por las conductas descritas en el Código Nacional de Tránsito –Ley 769 de 2002-, ya que en materia sancionatoria la interpretación que se haga de la norma es restrictiva, además las sanciones que se crean (por parte de un Consejo Municipal) son de reserva legal y solamente el Congreso de la República las puede establecer."

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 47098 del 15 de agosto de 2008

"En conclusión, no existe una contravención específica para la mujer que conduzca en estado de embarazo, pero en el evento que cometa una de las infracciones señaladas en la

citada norma (Código Nacional de Tránsito), el procedimiento que debe seguirse es el mismo, sin que exista excepción generada por su estado.”

F. Adicionado Ley 1696 de 2013 Artículo 4°. Conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. Esta conducta será sancionada con las multas establecidas en el artículo 152 de este Código. Si se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa y el período de suspensión de la licencia se duplicarán. En todos los casos de embriaguez o alcoholemia el vehículo será inmovilizado.

El estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 159811 del 3 de mayo de 2010

“La norma enfatiza la expresión “En todos los casos de embriaguez el vehículo será inmovilizado ...”, significa lo anterior, que ante el notorio estado o uso de la facultad mental y/o sicomotriz que se encuentre el conductor, el Agente de Tránsito, como medida preventiva, inmovilizará el vehículo, y de la medición de alcoholemia que se realice ya sea por medio de alcohosensor u otras pruebas paraclínicas complementarias ellas como resultado de medición indicarán el grado de alcohol en el que el individuo se encuentra. (...) Se concluye manifestándole que así la ley no enuncie el PRIMER GRADO DE EMBRIAGUEZ, si establece la inmovilización (Suspensión temporal de movilización de un vehículo), para todos aquellos casos en que el conductor, se encuentre bajo los efectos de sustancias alucinógenas.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 060101 del 28 de febrero de 2014.

“... la Ley 1696 del 19 de diciembre de 2013 (...) derogó tácitamente su homóloga 1548 de 2012, habiendo introducido sustanciales cambios al Código Nacional de Tránsito terrestre en lo atinente a la conducción en estado de embriaguez, es la disposición legal que debe aplicarse en estos casos (...)

La precitada disposición legal respecto a las sanciones a los infractores a las normas de tránsito por encontrarse bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas, eliminó el literal E.3 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre y creó el literal F (...).

Por último, es preciso señalar que por expresa disposición legal, párrafo (sic) 2 del artículo 5 de la Ley 1696 de 2013, en el evento por usted señalado, la autoridad de tránsito o quien haga sus veces, al momento de realizar el comparendo respectivo, procederá a efectuar la retención preventiva de la licencia de conducción, que se mantendrá hasta tanto quede en firme el acto administrativo que decide sobre la responsabilidad contravenciones. La retención deberá resgistrarse de manera inmediata en el RUNT.

Por las razones anteriores, no es viable en consecuencia, dar aplicación a lo preceptuado en los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, toda vez que se

reitera, en estos eventos se aplica la precitada disposición legal que es la que constituye la normatividad especial y de aplicación inmediata.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 96831 del 31 de marzo de 2014.

(...) la inmovilización de un vehículo es la medida de carácter sancionatorio cuyo fin es impedir que se siga cometiendo la infracción que dio origen a la inmovilización, así mismo, señala la norma, dicha inmovilización debe realizarse mediante la utilización de un medio idóneo, por ejemplo: Si se pretende inmovilizar un vehículo por contaminación ambiental, el medio idóneo para su inmovilización sería mediante el uso de una grúa, toda vez que el dicho vehículo no podría continuar cinselando por su propio mecanismo, como quiera que seguiría contaminando. Ahora bien, si la inmovilización y posterior conducción del vehículo a los patios cuando un conductor es sorprendido conduciendo bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas, se realiza por medio de los agentes de tránsito, dicha situación es viable, toda vez que lo que determina la norma es que se tomen los medios para impedir que se siga cometiendo la infracción.

Artículo 132. Fumador. 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. Si se tratare del conductor, éste también deberá asistir a un curso de seguridad vial.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-1090 de 2003

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-1090 de 2003 decidió declarar exequible el primer inciso del artículo 132 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado⁶⁹ en esta providencia.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-1090 de 2003.

“El trato diferente dado por el legislador al pasajero que sea sorprendido fumando en un vehículo de servicio público y al pasajero de transporte particular que se encuentre en la misma circunstancia no viola la constitución”...” En el caso concreto del inciso primero del Artículo 132 de la Ley 769 de 2002, es evidente que la sanción impuesta al pasajero que sea sorprendido fumando en un vehículo de servicio público, a diferencia de la que se había consagrado en el parágrafo del mismo Artículo para el conductor, apunta esencialmente a la protección del derecho a la salud de todas las personas que también se encuentran al interior del mismo vehículo de servicio público, la que verían afectada con la conducta de aquel pasajero que fume al interior de esta clase de transporte, así como a mantener la buena calidad en la prestación de este servicio de transporte”

“...sin duda los usuarios del servicio público pueden ver realmente comprometida su salud con la conducta de un pasajero que fume al interior de esta clase de vehículos, dado que por necesidad u otras circunstancias se ven obligados a utilizar esa clase de servicio al no tener la posibilidad de tomar otra opción”

⁶⁹ Violación al Artículo 13 de la Constitución Política

Parágrafo. El conductor de servicio público de transporte de pasajeros que sea sorprendido fumando mientras conduce se hará acreedor a una sanción de diez (10) salarios mínimos legales diarios vigentes.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-1090 de 2003

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-1090 de 2003 decidió: "SEGUNDO. Declarar EXEQUIBLE el parágrafo del artículo 132 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado en salvo la expresión tachada, que será declarada INEXEQUIBLE."

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-1090 de 2003

"El trato diferente dado por el legislador al conductor de servicio público de transporte de pasajeros que sea sorprendido fumando mientras conduce y al conductor de transporte particular que sea sorprendido en la misma circunstancia viola el Artículo 13 de la Constitución"

"... la actividad de conducir vehículos automotores ha sido calificada de vieja data por la jurisprudencia nacional⁷⁰ y por la doctrina extranjera⁷¹ como una actividad riesgosa, que rompe el equilibrio que debe existir entre los asociados y que como tal coloca per se a la comunidad "ante inminente peligro de recibir lesión"⁷²"

"...en cumplimiento del deber de protección que tienen las autoridades de la República, y que consagra el Artículo segundo constitucional, consideró el legislador que se debía sancionar pecuniariamente al conductor de un vehículo de servicio público de transporte de pasajeros que sea sorprendido fumando mientras conduce pues coloca a la sociedad ante un mayor riesgo al que usualmente se despliega con el ejercicio cotidiano de la mera actividad de conducción. En otros términos, el legislador estimó que fumar mientras se

⁷⁰ A comienzos de los años treinta, la Corte Suprema de Justicia (sentencia de 30 de noviembre de 1935, 14 de marzo y 31 de mayo de 1938) empezó a precisar el alcance del Artículo 2356 del Código Civil y a elaborar en el medio colombiano la **teoría de las actividades peligrosas** como forma de incurrir en responsabilidad civil cuando con ocasión de su ejercicio se causa daño. Posteriormente, la Corte ha considerado que determinados casos concretos constituyen actividades peligrosas, como son, entre otras, la utilización de elevadores de carga, la conducción de ganado frente a los peatones, las fumigaciones aéreas, la utilización de explosivos (sentencias del 14 de marzo de 1938, 3 de mayo de 1965, 27 de abril de 1990, 30 de abril de 1976, 4 de septiembre de 1962, 1 de octubre de 1963 y 22 de febrero de 1995). Ahora bien, concretamente en el tema de la conducción de vehículos automotores terrestres, la CSJ tiene un criterio muy decantado en cuanto al riesgo que tal actividad produce. Ver, entre otras, la sentencia del 5 de octubre de 1997, M.P. Nicolás Bechara Simanca y sentencia del 13 de diciembre de 2000, del mismo Magistrado. De igual manera, el Consejo de Estado, Sección Tercera, en sentencia del 8 de junio de 1999, con ponencia del Consejero Daniel Suárez Hernández, estimó lo siguiente: *La Sala desea precisar que, en la actividad que tiene por objeto la construcción, remodelación, mantenimiento y mejora de las vías públicas es una de las denominadas riesgosas o peligrosas en el entendimiento de que tal calificación supone una potencialidad de daño para las personas o para las cosas, a lo que se suma que, el uso de una vía pública a más de configurar a cargo de las autoridades un típico servicio de naturaleza pública, también comporta una buena dosis de peligrosidad o riesgo, pues la **conducción de vehículos automotores es una actividad de suyo peligrosa**. "A nadie escapa la alta dosis de peligro o riesgo, que se suma al conatural del ejercicio de la actividad peligrosa de la conducción de automotores, de verse expuesto a una colisión o a cualquier otra vicisitud por el uso indiscriminado que de la vía se hacía, en ambos sentidos, uso éste provocado y permitido a ciencia y paciencia de las autoridades públicas demandadas, tal y como quedó acreditado con la prueba testimonial de los agentes de tránsito (negrilla y subrayados fuera de texto).*

⁷¹ Fernando Reglero Campos, "Los sistemas de responsabilidad civil", *Tratado de Responsabilidad Civil*, Madrid, Aranzadi, 2003, p. 176.

⁷² Corte Suprema de Justicia, Sala Civil, sentencia del 25 de octubre de 1999. M.P. José Fernando Ramírez Gómez. Actora: Ana Mercedes Acosta Navarro contra Gases del Caribe S.A.

conduce implica un plus de riesgo, en términos de seguridad vial, y que tal comportamiento constituía una conducta reprochable que era preciso sancionar pecuniariamente. Entonces, si el fin de la norma es propender por la seguridad vial, la diferencia de trato que da el legislador al conductor de servicio público, a quien sanciona cuando lo sorprende fumando mientras conduce, respecto del conductor de transporte particular, al que no sanciona cuando se encuentra en idéntica situación, pierde su sentido pues no asegura una verdadera protección de la vida y seguridad de todas las personas" ... "Si el Estado tiene el deber constitucional de velar por la vida e integridad de todas las personas y tal es el propósito de sancionar a un conductor que sea sorprendido fumando mientras conduce, tal finalidad no se cumple al dejar por fuera de dicha sanción a los demás conductores que incurrir en la misma conducta.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 48490 del 25 de agosto de 2008

"En este orden de ideas es necesario manifestar que la prohibición de fumar dentro de un vehículo cobija tanto a los vehículos de servicio público como particular." Sentencia Corte Constitucional C-1090 de 2003.

Artículo 133. Capacitación. 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 de tránsito. La inasistencia al curso será sancionada con arresto de uno (1) a seis (6) días.

Jurisprudencia Constitucional: 1. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió declarar Inexequible el aparte tachado del Artículo 133 de la Ley 769 de 2002. 2.

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-189 de 1999 había declarado la inconstitucional la medida de arresto contemplada en el anterior Código Nacional de Tránsito.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003

"...la Carta y los tratados de derechos humanos atribuyen exclusivamente a los jueces la posibilidad de imponer ciertas sanciones. La Constitución (CP. art. 28) y la jurisprudencia han señalado inequívocamente que sólo los funcionarios judiciales pueden decretar sanciones privativas de la libertad. Es obvio entonces que no puede la ley definir el arresto como una sanción administrativa, a fin de atribuir a una autoridad administrativa la posibilidad de decretar esa medida, pues desconocería claramente la estricta reserva judicial que, en materia de libertad personal, establece la Constitución. Esta previsión desarrolla la idea de que la gravedad de esos castigos hace que sólo puedan ser impuestos por un funcionario que goce de la imparcialidad e independencia de los jueces."

CAPITULO III

Competencia- Normas de comportamiento

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 (20) salarios, y en primera instancia de las infracciones sancionadas con multas superiores a veinte (20) salarios mínimos diarios legales vigentes o las sancionadas con suspensión o cancelación de la licencia para conducir, siendo la segunda instancia su superior jerárquico.

Parágrafo. Los daños y perjuicios de mayor y menor cuantía sólo pueden ser conocidos por los jueces civiles de acuerdo a su competencia.

Jurisprudencia: 1. Corte Constitucional Sentencia T-115 de 2004.

El Juicio de Tránsito. El debate acerca de la naturaleza de los juicios de tránsito no ha sido corto en nuestro ordenamiento jurídico, mientras el consejo de Estado ha sostenido que se tratan de juicios de policía y que por tanto están excluidos del control jurisdiccional, la Corte Constitucional ha sostenido:

1. "La investigación e imposición de sanción por infracciones de tránsito, al estar atribuidas a autoridades administrativas, constituyen una clara expresión del derecho administrativo sancionador del Estado⁷³" por tanto "dichas sanciones por infracciones de tránsito tienen la naturaleza de correctivas" lo cual permite concluir que "la potestad administrativa sancionadora del Estado que se manifiesta en la imposición de sanciones por infracciones de tránsito no puede tener otro carácter que administrativo, por ser ésta la forma natural de obrar de la administración, la cual solo de manera excepcional y por expresa disposición del legislador puede ejercer funciones de índole jurisdiccional".

2. "La actuación que adelantan las inspecciones (sic)⁷⁴ de tránsito cuando declaran contraventor a una persona por infringir las normas de tránsito, por lo menos en cuanto se refiere a aquellas multas originadas por comparendos de tránsito cuando no hay daños ni víctimas, no constituyen en estricto sentido un juicio. No hay partes que tengan intereses opuestos, lo pretendido no es resolver un conflicto surgido entre dos o más personas y la administración no actúa como un árbitro o juez que dirime la controversia. Es simplemente la administración frente al administrado que ha desconocido una norma de conducta."

3. "Frente a una infracción de tránsito en donde no hayan daños la administración sólo va a determinar si por haber desconocido una norma de conducta, contemplada en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, el presunto contraventor debe ser sancionado con una multa, y en la respectiva audiencia éste, a su vez, tendrá la posibilidad de demostrar que ello no ocurrió o que no es el responsable, pero en manera alguna hay conflicto entre partes como sí ocurre, en cambio, en los amparos posesorios".

4. "En los casos de infracciones por normas de tránsito, cuando no hay daños, la autoridad administrativa no actúa como juez, es decir, no dirime una controversia entre dos partes que persiguen intereses opuestos."

5. "Para la Corte no hay duda que los conflictos que se generen –entre el administrado y la administración como consecuencia de las decisiones por infracción a las normas de

⁷³*Idem.*

⁷⁴ De acuerdo con el Código nacional de Tránsito la facultad sancionadora se radica en los organismos de tránsito, las inspecciones solo son una forma de los organismos pero existen otras Artículo 6º Ley 769 de 2002

tránsito- deben ser resueltos por la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo en cuanto el Artículo 82 del C.C.A., con la modificación hecha por la Ley 446 de 1998, dispone que esa jurisdicción se encarga de juzgar las controversias y litigios administrativos originados en la actividad de las entidades públicas. Y tales actuaciones, al no constituir juicios de policía, no pueden ser incluidas dentro del inciso tercero de la misma norma.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-616 de 2006

“...el proceso contravencional por infracciones de tránsito, está compuesto por cuatro etapas fundamentales: la orden de comparendo, la presentación del inculpado en los términos dispuestos por la ley, la audiencia de pruebas y alegatos y la audiencia de fallo”.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1454 del 16 de octubre de 2002.

Principio de Favorabilidad en actuaciones administrativas:

- 1) El principio de favorabilidad consagrado en el Artículo 29 de la Constitución Nacional, debe aplicarse, como regla general, en los procesos disciplinarios y administrativos adelantados por las autoridades administrativas, salvo en aquellas materias que por su especial naturaleza no resulten compatibles con él, como es el caso, por ejemplo, de las disposiciones en que se decide sobre sanciones a imponerse por violación de las disposiciones sobre política económica.
- 2) El principio de favorabilidad cuando es aplicable en materia sancionatoria administrativa, constituye un imperativo constitucional y, por ende, bien puede ser aplicado a solicitud de parte, o de oficio por la autoridad juzgadora competente.
- 3) El principio de favorabilidad en los procesos administrativos sancionatorios en los cuales es aplicable, al igual que en materia penal estrictamente, conlleva la disminución de la pena o sanción para quienes habiendo sido juzgados bajo la vigencia de las normas anteriores (cosa decidida administrativa) no hayan cumplido la correspondiente sanción cuando ocurra el cambio de legislación y ésta les sea más favorable.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° 40197 del 16 de julio y 44702 del 1 de agosto de 2008

“.... el organismo de tránsito municipal debidamente autorizado por el Ministerio de Transporte es competente en su respectiva jurisdicción para conocer de las infracciones de tránsito allí cometidas; en el evento en que en el municipio no exista organismo de tránsito municipal ni tenga sede el departamental, el alcalde municipal podrá designar la autoridad que desempeñe las funciones de tránsito , que bien puede recaer en una inspección de policía u otro organismo similar.”

Artículo 135. Modificado Ley 1383 de 2010 Artículo 22. **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 cinco (5) días hábiles siguientes. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.

Para el servicio (sic) además se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-980 de 2010

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-980 de 2010 decidió: "PRIMERO.- Declarar EXEQUIBLE, por los cargos propuestos y analizados⁷⁵, la expresión "Para el servicio además se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia", prevista en el inciso tercero del artículo 22 de la Ley 1383 de 2010. "SEGUNDO.- Declarar EXEQUIBLE, por los cargos propuestos y analizados, la expresión "En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa", prevista en el inciso quinto del artículo 22 de la Ley 1383 de 2010."

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-980 de 2010

"Pues bien, de acuerdo con las consideraciones expuestas en los puntos anteriores, no considera la Corte que el legislador haya violado el derecho al debido proceso, por la circunstancia de acudir a la forma de notificación por correo para comunicar algunas de las decisiones que se adopten en el procedimiento administrativo de tránsito dispuesto para la imposición de comparendos.

Según quedó explicado, la jurisprudencia constitucional ha reconocido en la notificación por correo, un mecanismo idóneo y eficaz para que los destinatarios de los actos administrativos puedan no solo conocerlos oportunamente, sino también, utilizar en su contra los medios o instrumentos jurídicos necesarios para la defensa y protección de sus derechos e intereses. A juicio de la Corte, dicha forma de notificación es una manifestación legítima del principio de publicidad, como garantía mínima del debido proceso, en cuanto satisface el propósito perseguido por aquél, cual es el de imponer a las autoridades, judiciales y administrativas, la carga de hacer conocer a las personas todos los actos que profieran en ejercicio de sus funciones.

Sobre esa base, la misma Corte ha venido considerando constitucionalmente admisible, que el legislador, en el ejercicio de su función de hacer las leyes, diseñe un sistema de notificación de los actos administrativos, en este caso de los proferidos por las autoridades de tránsito, que resulte compatible con los progresos tecnológicos que tienen lugar en el campo de las telecomunicaciones, lo que precisamente ocurre con la forma de notificación por correo.

⁷⁵ Los actores inician por señalar, a manera de consideración general, que de la modificación normativa del Código Nacional de Tránsito Terrestre, por parte de la Ley 1383 de 2010, específicamente, en aquello relacionado con el procedimiento que deben adoptar las autoridades de tránsito para imponer un comparendo frente a la comisión de una contravención, emergen de bullo visos de inconstitucionalidad al consagrarse, en su criterio, prerrogativas abiertamente contrarias a la igualdad y al debido proceso.

Por eso, la previsión contenida en el inciso tercero del artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, que dispone enviar por correo -dentro de los tres (3) días hábiles siguientes- copia de la orden de comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual éste se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos, representa, en realidad, una clara manifestación del principio de publicidad que rige las actuaciones de la administración. Por lo tanto, la aludida medida, antes que violar el derecho al debido proceso, lo que busca es contribuir a su realización, pues permite enterar a tales sujetos sobre la existencia del comparendo, permitiendo que puedan comparecer al proceso administrativo para defender y hacer valer sus derechos, en caso que haya lugar a ello, y tratándose de la Superintendencia, para desarrollar las competencias que en la materia le han sido asignadas por la ley.

No encuentra la Corte que la notificación por correo resulte insuficiente para hacer conocer la actuación administrativa que se pretende comunicar a los referidos sujetos. Inicialmente, por cuanto los grandes avances tecnológicos en materia de las comunicaciones no dejan duda sobre su utilidad y eficiencia. Pero además, por cuanto es claro que la notificación por correo sólo se entiende surtida a partir del momento en que el destinatario recibe efectivamente la comunicación que contiene el acto, lo cual significa que sólo en ese momento y no antes, éste le resulta jurídicamente oponible, siendo el recibo de la comunicación el referente válido para contabilizar el término de ejecutoria.

Aun cuando los actos administrativos nacen al mundo jurídico una vez se expresa la voluntad de la autoridad que los profiere, su comunicación al destinatario es condición necesaria para que dicho acto le sea oponible o adquiera obligatoriedad frente a él. En esa medida, la notificación por correo, estatuida por el legislador como una de las formas de notificación de los actos de la administración, está llamada a cumplir ese objetivo de punibilidad en materia de tránsito, una vez cumpla el propósito de enterar el destinatario de su contenido.

Tampoco se advierte que la notificación por correo prevista en la norma acusada, patrocine algún tipo de discriminación. De acuerdo con su texto, en materia de notificaciones, los propietarios de los vehículos reciben idéntico trato al reconocido a la empresa a la cual se encuentra afiliado el vehículo y a la Superintendencia de Puertos y Transporte. Frente al posible infractor, independientemente de la manera como a éste le sea comunicado el comparendo, el propósito de la notificación en cada caso y a cada uno de sus destinatarios, es exactamente el mismo: brindarles la oportunidad de conocerlo y de asistir al proceso para hacer valer allí sus intereses en la medida de sus responsabilidades.

Como ya se ha sostenido, el fin del acto de notificación es asegurar a sus destinatarios el derecho a la defensa en el proceso. En ese orden, la notificación prevista en la norma acusada no viola el debido proceso ni la igualdad de conductores, propietarios o empresarios. Por el contrario, esa regulación busca que los mismos puedan actuar y tomar las medidas pertinentes para aclarar la situación frente a las autoridades de tránsito, en igualdad de condiciones y en caso de ser necesario.

Además, la preceptiva impugnada debe ser interpretada de conformidad con la regla general prevista en el parágrafo 1º del artículo 129 de la Ley 796 de 2002 (que no fue objeto de modificación por la Ley 1383 de 2010), el cual establece que las multas no serán impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción. Tal regla, está llamada a guiar el entendimiento del aparte acusado, pues el legislador previó distintas formas de hacer

comparecer al conductor y de avisar al propietario del vehículo y al empresario sobre el comparendo, para que puedan desvirtuar cualquier hecho que los pueda vincular con la infracción, sin que de ello se derive algún tipo de responsabilidad.

En esos términos, la norma acusada, en el aparte que establece el envío por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes de la copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia, se encuentra ajustada a la Constitución, pues antes que violar los derechos al debido proceso y a la igualdad, los desarrolla en materia propia de las notificaciones a los interesados de las decisiones de tránsito. Por lo tanto, dicho apartado será declarado exequible.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Cuarta Sentencia del 26 de Septiembre de 2013

“Para efectos de las ayudas tecnológicas en la actividad del tránsito terrestre, y más concretamente en los procesos sancionatorios que se pueden derivar de la misma, la Corte Constitucional en sentencia C-530 de 2003, sostuvo que estas coadyuvan la labor de detectar a los posibles infractores de las normas que regulan el tránsito y la circulación de vehículos en el territorio nacional, y de esta manera, contribuir a la modernización de los trámites y funciones en ese campo, con el fin de mejorar la calidad de vida de la población y brindar un mayor nivel de seguridad en la actividad del transporte terrestre.

(...)

Por otra parte, es de suma importancia para la Sala precisar que en la norma transcrita se dispone la obligación a la autoridad administrativa correspondiente de notificar por correo la infracción de tránsito y allegar sus soportes al propietario del vehículo, con el propósito de comunicarles a los administrados interesados sobre la actuación y brindarle la oportunidad material de ejercer sus derechos de defensa, contradicción e impugnación en caso que se les atribuyan algún tipo de responsabilidad en los hechos, puesto que, con las foto multas no se genera automáticamente la sanción, pues, la obligación del pago de la multa nace cuando se demuestra la culpabilidad de la persona, es decir, cuando se pruebe que él fue quien cometió la infracción, o cuando éste lo admita expresa o implícitamente.

Asimismo, se indica que la notificación de las imposiciones de comparendos se realiza por correo en desarrollo del principio de publicidad como garantía del debido proceso administrativo, por consiguiente, las entidades administrativas autorizadas para imponer comparendos deben allegar al propietario del vehículo infractor el comparendo elevado para que este pueda controvertir la infracción.

(...)

En efecto, la Ley 1383 de 2010 que reforma el Código Nacional de Tránsito estipula que los comparendos realizados por medios técnicos y tecnológicos se notificaran por correo dentro de los tres días hábiles siguientes la infracción y sus soportes, disposición que no tiene excepciones legales.

En estas condiciones es claro que, al no realizar la respectiva notificación se le está vulnerando los derechos fundamentales al debido proceso y a la defensa del accionante,

puesto que, el actor no podrá ejercer su derecho de contradecir e impugnar el comparendo y, si fuera el caso, allegar pruebas.”

La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se negara a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono, si lo tuviere.

No obstante lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-980 de 2010 decidió declarar exequible el aparte subrayado contenido en el anterior inciso.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-980 de 2010

“En relación con la demanda contra el inciso quinto del artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, inicia la Corte por destacar que dicho mandato se inscribe en el contexto de la implementación y aplicación de las nuevas tecnologías a la actividad del transporte terrestre, cuando se trata de detectar posibles infractores de las normas que regulan el tránsito y la circulación de vehículos en el territorio nacional.

Al respecto, no sobra resaltar que la Jurisprudencia Constitucional ha avalado la incorporación de los medios tecnológicos en el funcionamiento institucional del Estado Colombiano, en el entendido que los mismos contribuyen no solo a la modernización y sistematización de sus trámites y funciones, sino también a mejorar la calidad de vida de la comunidad, ofreciendo un acceso efectivo y más equitativo a los servicios que le corresponde prestar a las autoridades públicas en los distintos escenarios de acción.

(...)

En cuanto al uso de ayudas tecnológicas en la actividad del tránsito terrestre, y más concretamente en los procesos sancionatorios que se pueden derivar de la misma, también la Corte ha tenido oportunidad de pronunciarse, precisando que, aun cuando no se trata de medios clásicos de prueba, los mismos resultan útiles para la consecución de los fines propuestos, cuales son los de coadyuvar en la labor de detectar a los posibles infractores de las normas que regulan el tránsito y la circulación de vehículos en el territorio nacional, y de esta manera, contribuir a la modernización de los trámites y funciones en ese campo, buscando con ello mejorar la calidad de vida de la población y brindar un mayor nivel de seguridad en la actividad del transporte terrestre. De manera particular, en la Sentencia C-530 de 2003, la Corte destacó que tales medios de prueba son eficaces para estructurar la

defensa de quienes sean inculpados erróneamente, razón por la cual debe mantenerse su uso en tales procesos.

(...)

En ese ámbito, se tiene que el inciso 5° del artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, prevé que las autoridades de tránsito pueden contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones e identificar el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. Al anterior contenido se agrega el aparte acusado, que dispone que, en los casos en que se utilicen medios técnicos para evidenciar la comisión de infracciones, se enviará por correo la infracción y sus soportes al propietario del vehículo, "quien estará obligado al pago de la multa".

En lo que corresponde concretamente a lo que es objeto de demanda, se advierte, entonces, que la norma presenta dos contenidos normativos claramente separables. Por un lado, (i) la regla que dispone enviar por correo la infracción de tránsito y sus soportes al propietario del vehículo; y por el otro, (ii) el mandato que le atribuye al propietario la obligación de tener que pagar la multa.

Frente al primer supuesto normativo, caben las consideraciones vertidas con respecto a la norma anterior, en el sentido de considerar que la notificación por correo al propietario del vehículo de la infracción y sus soportes, persigue un propósito específico y constitucionalmente legítimo: enterarlo de la actuación y brindarle la oportunidad material de ejercer sus derechos de defensa, contradicción e impugnación en caso de que se le atribuya algún tipo de responsabilidad en los hechos. Ello, sobre la base de que éste es la persona cuya identidad se conoce, a partir de la identificación de la matrícula del vehículo, en principio visible en los medios técnicos y tecnológicos que hayan sido utilizados, como puede ser el caso de los videos y las fotografías.

Sobre el particular, se reitera que la notificación por correo, en el ámbito concreto de la administración pública y de la actividad de tránsito, desarrolla una de las facetas del principio de publicidad como garantía mínima del debido proceso administrativo, entendiendo que la misma se surte a partir del momento en que el destinatario recibe la actuación que se pretende comunicar.

Así las cosas, insiste la Corte, el legislador no ha violado el derecho al debido proceso, por la circunstancia de acudir a la forma de notificación por correo para comunicar al propietario la infracción de tránsito que pesa sobre su vehículo, y el envío de los elementos en que se soporta dicha infracción. Por el contrario, con tal medida se le garantiza el citado derecho, no solo por el hecho de ponerlo en conocimiento sobre la existencia de la falta, sino también, por la posibilidad que le brinda de acudir al proceso administrativo en caso de que así lo considere para defender sus intereses.

Tratándose del segundo supuesto normativo, se le acusa en la demanda de consagrar una forma de responsabilidad objetiva en cabeza del propietario del vehículo, pues con la sola notificación de la infracción, se le impone a éste la obligación de pagar la multa.

Como ya lo ha expresado la Corte, en todos los ámbitos del derecho sancionador, y en particular en el campo del derecho administrativo sancionatorio, esta proscrita toda forma de responsabilidad objetiva, pues por esa vía se desconoce la garantía a la presunción de inocencia consagrada expresamente en el artículo 29 de la Carta Política, la cual se constituye en núcleo esencial del derecho al debido proceso, y cuyo significado se concreta en que nadie puede ser culpado de un hecho hasta tanto su responsabilidad no haya sido plenamente demostrada.

En efecto, en las actuaciones de carácter particular y concreto que adelanten las autoridades administrativas, antes de imponer la sanción, éstas tienen la obligación de garantizar al administrado el derecho fundamental al debido proceso, el cual se concreta: (i) en la posibilidad de ser oído durante toda la actuación y permitir su participación desde el inicio hasta su culminación; (ii) en que le sean notificadas todas y cada una de las decisiones que allí se adoptan; (iii) en que la actuación se adelante por autoridad competente y con el pleno respeto de las formas propias del juicio; (iv) en que se asegure su derecho de defensa y contradicción, incluyendo la opción de impugnar las decisiones que resulten contrarias a sus intereses. A lo anterior se suma la (v) garantía de la presunción de inocencia, lo que conlleva que la responsabilidad del administrado se defina con base en hechos probados imputables al mismo, quedando proscrita la imposición de sanciones de plano amparadas sólo en la ocurrencia objetiva de una falta o contravención.

Siendo ello así, no es posible que se sancione al administrado, si previamente no se le ha garantizado un debido proceso, y se ha establecido plenamente su culpabilidad en la comisión de la falta o contravención. En esa línea se pronunció la Corte en la Sentencia T-145 de 1993, al señalar:

“La imposición de sanciones o medidas correccionales debe sujetarse a las garantías procesales del derecho de defensa y contradicción, en especial al principio constitucional de la presunción de inocencia. Si la presunción de legalidad de los actos administrativos y los principios de celeridad y eficacia podrían respaldar la imposición de sanciones de plano en defensa del interés general, la prevalencia de los derechos fundamentales y la especificidad del principio de presunción de inocencia aplicable al ámbito de las actuaciones administrativas, hacen indispensable que la sanción sólo pueda imponerse luego de conceder al interesado la oportunidad de ejercer su derecho de defensa. Carece de respaldo constitucional la imposición de sanciones administrativas de plano con fundamento en la comprobación objetiva de una conducta ilegal, en razón del desconocimiento que ello implica de los principios de contradicción y de presunción de inocencia, los cuales hacen parte del núcleo esencial del derecho al debido proceso”.

En el mismo sentido se ha pronunciado este Tribunal, entre otras, en las Sentencias C- 563 de 1995, C-155 de 2002, C-506 de 2002, T-270 de 2004 y T-677 de 2004, en la última de las cuales se precisó:

“Al respecto, la Corte ha reconocido también, en varias providencias, que el debido proceso implica la proscripción de la responsabilidad objetiva, toda vez que aquella es “incompatible con el principio de la dignidad humana” y con el principio de culpabilidad acogido por la Carta en su artículo 29.

En síntesis, en consideración a que la justicia es valor determinante en el Estado Social de Derecho y se constituye en un marco de conducta de los poderes públicos, ni al legislador puede serle indiferente en el proceso de creación de normas, ni al aplicador del derecho en su labor de ponderación, debe resultar ajeno a la misma” .

Cabe destacar, además, que el tema de la proscripción de la responsabilidad objetiva en las actuaciones adelantadas por las autoridades de tránsito, ya fue objeto de análisis por la Corte en la Sentencia C-530 de 2003, con ocasión de una demanda de inconstitucionalidad presentada contra el artículo 129 de la Ley 769 de 2002, que preveía la imposición de la sanción al propietario del vehículo, cuando no era posible identificar al infractor y aquél no hacía presencia en el proceso administrativo dentro del plazo señalado. Atendiendo a los cargos de la demanda, le correspondió a la Corte establecer si con la notificación era posible atribuirle al propietario del vehículo, directamente y en cualquier caso, la responsabilidad por infracciones de tránsito. Al respecto, sostuvo la Corporación que el propósito de la notificación debe ser el de permitirle al dueño del vehículo concurrir al proceso y tomar las medidas pertinentes para aclarar su situación, no siendo posible atribuirle a éste algún tipo de responsabilidad directa, a pesar de no haber tenido participación en la infracción. A juicio de la Corte, la responsabilidad automática del propietario no sólo permite a las autoridades evadir su obligación de identificar y notificar al verdadero infractor, sino que además conllevaría una forma de responsabilidad objetiva prohibida por la Constitución en materia sancionatoria.

(...)

Así las cosas, de interpretarse la norma bajo estudio, en el sentido de que la notificación hace responsable automáticamente al dueño del vehículo, la misma conllevaría una clara y manifiesta violación del derecho fundamental al debido proceso, pues no estaría asegurando su participación en la actuación administrativa ni tampoco el ejercicio de las garantías mínimas que se derivan del citado derecho. En particular, se desconocería aquella garantía surgida del principio de legalidad, a la que se ha hecho expresa referencia, que exige que la atribución de responsabilidad sea el resultado de una conducta personal debidamente acreditada en el proceso, y previamente establecida en la ley como delito o contravención. Tal principio se encuentra consagrado expresamente en el artículo 29 de la Constitución Política, al disponer éste que “Toda persona se presume inocente mientras no se le haya declarado judicialmente culpable”; mandato cuya aplicación se proyecta sobre todos los campos del derecho sancionador.

Es cierto que la imposición de comparendos a través de medios técnicos o tecnológicos, en los términos previstos en el aparte acusado, coadyuva en la labor de detectar las infracciones a las normas de tránsito, sustituyendo en la mayoría de casos la acción directa y presencial de las autoridades. Ello justifica que, en esos eventos, ante la falta de identificación del infractor, sea al propietario del vehículo a quien se notifique la orden de comparendo, pues, en su condición de tal, es en principio el directamente responsable de las obligaciones que se deriven del mal uso que pueda dársele al automotor. No obstante, tal hecho no justifica que se le imponga a éste la obligación de pagar la multa, sin brindarle previamente la oportunidad de comparecer al proceso administrativo y de ejercer su derecho a la defensa.

Precisamente, es la imputación de una determinada conducta jurídicamente reprochable, la que activa en favor del destinatario de la misma, el pleno ejercicio de sus derechos al debido proceso y a la defensa, sin que la situación del propietario del vehículo envuelto en una infracción de tránsito, pueda constituir la excepción.

Siendo ello así, se pregunta entonces la Corte, cuál es el sentido que corresponde darle a la norma acusada, teniendo en cuenta el contexto en el que se encuentra inscrita.

Para responder el anterior interrogante, es importante tener en cuenta, como ya lo ha dicho la Corte, "que una disposición legal que forma parte del cuerpo normativo de una ley, o que se integra a un determinado ordenamiento jurídico, no puede ser interpretada de manera individual y aislada, esto es, como si las demás disposiciones del cuerpo normativo al que pertenece, y que le son afines, no existieran. Frente a las dudas o vacíos legales que puedan surgir de un precepto cuyo contenido se pretende precisar, lo que cabe es recurrir a una interpretación armónica y sistemática, que facilite aclarar el texto de las potenciales distorsiones. Tales criterios "le permite[n] al intérprete tener en cuenta, para efectos de fijar el sentido de la ley en su conjunto y de cada uno de sus artículos en particular, la finalidad que la misma persigue. De acuerdo con la jurisprudencia, la interpretación armónica y sistemática, "rescata la unidad lógico jurídica de la ley y, de manera simultánea, facilita la interpretación teleológica de las normas legales.

Pues bien, interpretando armónica y sistemáticamente el aparte acusado con la regla general contenida en el parágrafo 1° del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, y con el texto del propio artículo 22 de la Ley 1383 de 2010 (que a su vez modifica el artículo 135 de la Ley 769 de 2002), la Corte llega a la conclusión, de que la obligación atribuida al propietario de tener que pagar la multa, solo puede tener lugar, como consecuencia de su vinculación formal a la actuación administrativa, y luego de que se establezca plenamente su culpabilidad en la infracción.

Aun cuando del texto sometido a juicio puedan surgir dudas en torno al punto, de las disposiciones citadas puede deducirse, sin discusión, que la intención del legislador, al regular el tema de la imposición de comparendos a través de medios técnicos o tecnológicos, no fue el de cercenarle al propietario del vehículo, involucrado en la comisión de una contravención de tránsito, sus derechos al debido proceso y a la defensa.

En efecto, el citado artículo 129 del Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002), al regular lo relativo al contenido de los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en dicho código, establece como regla general, en su parágrafo 1°, que "[[las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción]]" (negrillas y subrayas fuera de texto). En plena concordancia con ello, la misma norma demandada, el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010 (que a su vez modifica el artículo 135 de la Ley 769 de 2002), además de disponer la notificación del comparendo al propietario, al referirse al contenido de la orden de comparendo, prevé que en ella se "ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes" (negrillas y subrayas fuera de texto).

Bajo ese entendido, no queda duda que el aparte acusado, al ordenar enviar por correo el comparendo y sus soportes al propietario, e imponerle a éste la obligación de pagar la

multa, en los casos en que la infracción se detecta por medios técnicos y tecnológicos, no está indicando que la sanción se produce de forma automática, por efecto de la sola notificación. A partir de una lectura sistemática de las normas citadas, y del propio texto acusado, debe entenderse que el sentido de la notificación de la infracción al propietario, cumple la doble función de enterarlo sobre la existencia del comparendo, y, a su vez, de permitirle comparecer al proceso administrativo para defender y hacer valer sus derechos, cuando así lo considere.

Ya se ha mencionado que la notificación por correo es un medio de comunicación adecuado para que los destinatarios de los actos administrativos puedan no solo conocerlos oportunamente, sino también utilizar en su contra los medios o instrumentos jurídicos necesarios para la defensa y protección de sus derechos e intereses. Siendo ello así, la sanción prevista en la norma impugnada solo puede ser el resultado de una actuación en la que se demuestre la responsabilidad del propietario del vehículo en la comisión del ilícito, la cual, si bien es posible presumir en su condición de tal, puede ser desvirtuada acreditando que se está en presencia de eventos como los descritos por el Ministerio Público en el concepto de rigor, entre los que se cuentan: (i) que el vehículo que conduce la persona que comete la infracción transita con placas falsas, adulteradas o duplicadas; (ii) que el vehículo le pertenece a una persona que se dedica al negocio de alquiler de vehículos o al leasing; o (iii) que el vehículo que conduce la persona que comete la infracción ha sido hurtado o sustraído a su propietario. Para que ello sea posible, se requiere, entonces, que se garantice al propietario la posibilidad de intervenir en la actuación y ejercer su derecho a la defensa, pues, como lo prevé el artículo 129 del Código Nacional de Tránsito, las multas no pueden ser impuestas sino a la persona que cometió la infracción.

Por lo tanto, la regla según la cual “En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa”, no establece una forma de responsabilidad objetiva ni viola el derecho al debido proceso, pues una interpretación sistemática y armónica de la misma, permite advertir que el propietario del vehículo esta en capacidad de comparecer al proceso administrativo para ejercer la defensa de sus intereses, de manera que la obligación de pagar la multa solo se produce cuando se establezca su culpabilidad, es decir, cuando se pruebe que él fue quien cometió la infracción, o cuando éste lo admita expresa o implícitamente.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 222051 del 17 de junio de marzo de 2010:

“... el incumplimiento de la obligación establecida para la autoridad de tránsito en relación con el envío de las copias del comparendo expedido al conductor de un vehículo de servicio público, para el propietario, la empresa y la Superintendencia de Puertos y Transporte, esta oficina Asesora considera que no acarrea nulidad del proceso administrativo y el funcionario que incumpla el deber legal será responsable ante las oficinas de control interno de cada entidad, así como ante los organismos de control.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 240731 del 14 de mayo de 2012

“... en los casos de infracciones detectadas por los medios electrónicos, la notificación al propietario del vehículo se realiza con el fin de ejercer sus derechos de contradicción y defensa y será allí donde se dilucide quien es el responsable de la infracción y en consecuencia sobre él o ellos recaerá la respectiva sanción.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 098401 del 1 de abril de 2014.

En este orden de ideas, cuando la infracción es detectada por medios técnicos y tecnológicos, es obligación de la administración, enviar por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa. La notificación por correo se entiende surtida a partir del momento en que el destinatario recibe efectivamente la comunicación que contiene el acto, solo en ese momento y no antes señala la Corte Constitucional, éste resulta jurídicamente oponible, siendo el recibo de la comunicación el referente válido para contabilizar el término de ejecutoria.

Legislación Complementaria: Ley 1450 de 2011

Artículo 86. Detección de Infracciones de Tránsito por Medios Tecnológicos. En los eventos en que se empleen medios técnicos o tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito o transporte, las autoridades competentes deberán vincular al trámite contravencional o procedimiento administrativo sancionatorio, al propietario del vehículo, de acuerdo con lo establecido en el Código Nacional de Tránsito.

Si se tratare de un vehículo particular, serán solidariamente responsables frente al pago de las multas, el propietario y el conductor del vehículo. No obstante lo anterior, tratándose de vehículos dados en leasing, en arrendamiento sin opción de compra y/o en operaciones de renting, serán solidariamente responsables de la infracción el conductor y el locatario o arrendatario.

Reglamentación: Resolución 4821 de 2013

Artículo 1. El objeto de la presente resolución es establecer el procedimiento para el cargue al sistema RUNT de la información que poseen las entidades financieras, respecto de los contratos de prenda, arrendamiento financiero o leasing, leasing operativo o arrendamiento operativo o renting de vehículos, remolques, semirremolques, a quinaría agrícola y de construcción autopropulsada al Registro Único Nacional de Tránsito.

Parágrafo. La presente disposición se aplicará solo a aquellas entidades financieras que decidan categorizarse como “Otros Actores” del RUNT y se encuentren en capacidad de interactuar y reportar la información.

Artículo 2. A partir de la vigencia de la presente resolución, las entidades financieras que se categoricen como "Otros Actores" del RUNT, deberán cargar la información de los contratos de prenda, arrendamiento financiero o leasing, leasing operativo o arrendamiento operativo o rentan de vehículos, remolques, semirremolques, maquinaria agrícola y de construcción autopropulsada, bajo los estándares y estructuras de datos diseñados por el Viceministerio de Transporte.

Las entidades financieras deberán reportar la información al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en un plazo no mayor a 24 horas hábiles, después de suscrito el contrato.

Artículo 3. Las entidades financieras que decidan categorizarse como "Otros Actores" del RUNT, deberán cumplir con las condiciones técnicas, tecnológicas y de operación, adoptadas mediante Resolución número 1552 de 2009.

Parágrafo. La Concesión RUNT contará con un plazo de nueve (9) meses a partir de la expedición de la presente resolución, para llevar a cabo los ajustes o desarrollos y pruebas del software del sistema.

Artículo 4. Todos los trámites de inscripción, modificación y actualización de la información de contratos de prenda, arrendamiento financiero o leasing, leasing operativo o arrendamiento operativo o renting de vehículos, remolques, semirremolques, maquinaria agrícola y de construcción autopropulsada en el Registro Nacional Automotor, deberán ser validados por los organismos de tránsito de forma directa en el sistema RUNT.

Parágrafo. Sin perjuicio de lo anterior, los organismos de tránsito deberán verificar la documentación aportada por el interesado, la cual deberá reposar en la carpeta que contenga el historial del vehículo.

Artículo 5. La inspección, vigilancia y control de la información de los contratos de prenda, arrendamiento financiero o leasing, leasing operativo o arrendamiento operativo o renting de vehículos, remolques, semirremolques, maquinaria agrícola y de construcción autopropulsada que carguen las entidades financieras al sistema de información RUNT, será responsabilidad de la Superintendencia Financiera.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-363 de 2012

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-363 de 2012 decidió: "PRIMERO.- DECLARAR EXEQUIBLE el artículo 86 de la Ley 1450 de 2011, por el cargo de violación del principio de unidad de materia."

El Ministerio de Transporte determinará las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. En este se indicará 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 decretarán o practicarán las pruebas que solicite. El comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección del inculpado o del testigo que lo haya suscrito por este.

Parágrafo 1°. La autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad que aquella encargue para su recaudo, dentro de las doce (12) horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

Cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 109541 del 29 de marzo de 2010

“... si el Agente de Tránsito genera el comparendo debe entregarlo dentro de las 12 horas siguientes de su elaboración, esto es, en las horas hábiles de la entidad receptora. Por lo tanto, las 12 horas de que trata el parágrafo 1 del artículo 135 de la Ley 769 de 2002 habrán de entenderse hábiles y dentro de los días hábiles de la inspección o dependencia competente del organismo de tránsito para adelantar el proceso contravencional. El computo del precitado término es importante en la medida en que el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 24 de la Ley 1383 de 2010, consagra el procedimiento y los términos que tiene el conductor infractor para comparecer ante el organismo de Tránsito y optar por los descuentos de la ley, según el caso.”

Parágrafo 2°. 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 cobro de las multas.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió: SEGUNDO.- Declarar EXEQUIBLES BAJO CONDICIONAMIENTO los siguientes textos, únicamente por los cargos estudiados en esta oportunidad: (...)- el inciso tercero del artículo 135 y el aparte final del inciso 1° del artículo 136 de la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones” cuyos textos, respectivamente, son los siguientes: “Artículo 135 (...) Si el contraventor no compareciere sin justa causa comprobada en este tiempo, la multa será aumentada hasta por el doble de su valor, en cuyo caso deberá presentarse dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de la infracción”. En el entendido de que este aparte también es aplicable a los conductores de vehículos de servicio público.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-980 de 2010.

La notificación por correo de los actos de la administración

“Ahora bien, como se expuso en acápite anterior, la definición de las condiciones en que debe operar el reconocimiento y la realización del principio de publicidad, es competencia del legislador, el cual goza de un amplio margen de configuración política en ese campo, condicionado en todo caso, a que las medidas que adopte sean razonables y estén dirigidas a garantizar el derecho sustancial.

De acuerdo con los artículos 29, 74, 209 y 228 de la Constitución Política, las actuaciones de las autoridades del Estado serán permanentes y públicas con las excepciones que establezca la ley. En desarrollo de ese presupuesto de excepción, la potestad de

configuración normativa del legislador permite una regulación variada de los diferentes procesos y actuaciones, en razón a los bienes jurídicos objeto de protección y a las distintas finalidades perseguidas en cada evento, sin que, en todo caso, dicha potestad pueda ser concebida como una atribución ilimitada y absoluta que conduzca a la arbitrariedad y al desconocimiento de los fines, principios y valores que emanan de la Constitución, y obviamente del núcleo esencial de los derechos fundamentales de los individuos.

Las limitaciones al principio de publicidad, reconocidas en la Constitución y la ley, están orientadas a conciliar el debido proceso con otros valores y garantías constitucionales, incluso relacionadas con fines de interés general, sin que ello implique un sacrificio a los derechos inherentes a la persona.

Así entonces, sobre la base de considerar que el principio de publicidad no es absoluto, sino que constituye “un mandato de optimización cuya realización depende de las posibilidades fácticas y jurídicas concurrentes”⁷⁶, la Corte ha sostenido que a la hora de regular su ejercicio, el legislador debe tener en cuenta la índole de las distintas actuaciones estatales, de manera que propenda por hacerlo compatible con esa diversa naturaleza de situaciones que caracterizan e identifican la actividad estatal. Ha precisado al respecto que tal premisa tiene plena aplicación, tanto para el caso de las notificaciones procesales, como para los eventos de divulgar a la opinión pública del contenido de las decisiones públicas, pues es la propia Carta Política la que, a título de ejemplo, dispone expresamente mantener reserva sobre ciertos documentos oficiales (C.P: art. 74).

(...)

En ese contexto, dentro de las diversas formas de notificación que han sido reguladas y desarrolladas por el legislador, este Tribunal ha reconocido en la notificación por correo, un mecanismo idóneo y eficaz para poner en conocimiento de las partes y terceros interesados algunas de las decisiones adoptadas por las autoridades -administrativas y judiciales- en una determinada actuación. En el caso concreto de las actuaciones de la administración pública, la Corte ha sido clara en reconocer que la notificación por correo es un medio de comunicación adecuado para que los destinatarios de los actos administrativos puedan no solo conocerlos oportunamente, sino también utilizar en su contra los medios o instrumentos jurídicos necesarios para la defensa y protección de sus derechos e intereses.

Ha considerado la Corte como legítimo que el legislador, en el ejercicio de su función de hacer las leyes, diseñe un sistema de notificación de los actos administrativos que resulte compatible con los progresos tecnológicos que tienen lugar en el campo de las telecomunicaciones, lo que a su juicio ocurre con los servicios de correo. Por eso, no ha dudado en considerar constitucionalmente admisible la notificación por correo, sobre la base de que la misma asegura, tanto el conocimiento real del acto administrativo a comunicar, como la posibilidad cierta del ejercicio del derecho de defensa.

(...)

Sobre la base de admitir que la notificación por correo es constitucionalmente admisible, la jurisprudencia constitucional ha hecho algunas precisiones en torno a su alcance y

⁷⁶Sentencia C-1114 de 2003.

efectividad, destacando al respecto que la misma 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, teniendo oportunidad cierta para controvertirlo e impugnarlo. La notificación por correo, entendida, de manera general, como la diligencia de envío de una copia del acto correspondiente a la dirección del afectado o interesado, cumple con el principio de publicidad, y garantiza el debido proceso, sólo a partir del recibo de la comunicación que la contiene.

En virtud de esa interpretación, la sola remisión del correo no da por surtida la notificación de la decisión que se pretende comunicar, por cuanto lo que en realidad persigue el principio de publicidad, es que los actos jurídicos que exteriorizan la función pública administrativa, sean materialmente conocidos por los ciudadanos, sin restricción alguna, premisa que no se cumple con la simple introducción de una copia del acto al correo.

(...)

En suma, la notificación por correo, en el ámbito concreto de la administración pública, desarrolla una de las facetas del principio de publicidad como garantía mínima del debido proceso administrativo, lo cual no deja duda sobre su idoneidad para dar a conocer a los interesados las decisiones que adopten las autoridades administrativas, entendiendo que la misma se surte a partir del momento en que el destinatario recibe el acto que se le pretende comunicar.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-061 de 2002

La orden de comparendo

El comparendo se encuentra definido en el Artículo 2º del Código Nacional de Tránsito como: “... [La...] orden formal de citación ante la autoridad competente que hace un agente de transporte y tránsito al presunto contraventor...”. De esta forma, el comparendo se concibe como una orden formal de citación ante la autoridad competente, que da inicio al trámite contravencional por infracciones de tránsito, y cuyo objeto consiste en citar al presunto infractor para que acepte o niegue los hechos que dieron lugar a su requerimiento, y en caso de ser necesario, proceder a fijar fecha para la celebración de audiencia pública, en la cual éste podrá efectuar sus descargos y explicaciones. Por otra parte, es admisible que como consecuencia del comparendo, el propio administrado ponga fin al proceso contravencional, cuando voluntariamente decide cancelar la sanción que corresponda a la infracción, con lo cual da lugar a que opere el fenómeno jurídico de la asunción de obligaciones por la aceptación de la imputación realizada. Por último, y en Referencia con lo expuesto, el Consejo de Estado ha establecido que: “...el comparendo no es un medio de prueba, por cuanto no constituye un documento idóneo para demostrar la ocurrencia de los hechos, ya que como lo dice la misma definición, es sencillamente una orden formal de citación al presunto contraventor y es en la audiencia pública realizada ante la autoridad de tránsito competente, que se decretan y se practican las pruebas que sean conducentes para determinar la verdad de los hechos...”⁷⁷. Ahora

⁷⁷ Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil. 17 de septiembre de 1997. Consejero Ponente: Cesar Hoyos Salazar.

bien, este pronunciamiento resulta lógico, siempre que el presunto infractor no asuma la obligación y cancele previamente el valor de la misma.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-115 de 2004.

"...cuando la autoridad de tránsito le extiende un comparendo al presunto infractor, éste se entera que ha cometido una infracción de tránsito y que para esclarecer los hechos y presentar sus argumentos de defensa, debe acudir ante la autoridad respectiva."

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1107 de 1997.

"...el comparendo no es un medio de prueba, por cuanto no constituye un documento idóneo para demostrar la ocurrencia de los hechos, ya que como lo dice la misma definición, es sencillamente una orden formal de citación al presunto contraventor y es en la audiencia pública realizada ante la autoridad de tránsito competente, que se decretan y se practican las pruebas que sean conducentes para determinar la verdad de los hechos..."

Jurisprudencia: Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Segunda. Subsección "B". 5 de febrero de 1998

"Si bien es cierto que al darse la orden de comparendo al supuesto infractor este tiene o corre con la obligación de presentarse ante la autoridad competente en el término de..., ello es únicamente con el fin de que oiga la 'notificación' del auto con el cual se le cita o convoca a la 'audiencia pública' (...) pero siempre con el deber de comparecer con el mismo propósito fin u objetivo, es decir, de que se le dé a conocer la fecha y hora en que se realizará la audiencia, de lo cual, lógicamente, deberá quedar la constancia pertinente en el expediente..."

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003

"En cuanto a la supuesta violación al debido proceso, es menester anotar que el levantamiento de un comparendo no puede asimilarse a la imposición de la sanción pues, como ya fue anotado, 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. Así, si se presenta ante la autoridad competente, puede ejercer su derecho a la defensa y el comparendo advierte la posibilidad de nombrar un apoderado. Siendo así, no son de recibo los cargos de la demanda sobre la violación del debido proceso, pues el infractor es informado de todas las posibilidades que tiene para afrontar la imputación."

Conceptos oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 679041 del 15 de diciembre de 2008

"1. Le es aplicable la sanción por parte de los Comisarios de Familia o Alcaldes, a toda persona menor de 18 años y mayor de 15 que deba ser sancionada por una infracción de tránsito, sin perjuicio de que sea conductor de vehículo automotor, peatón o conductor de bicicleta o triciclo, de acuerdo con lo preceptuado por el artículo 122 de Código Nacional de Tránsito, o de que sea titular o portador de licencia de conducción. (...) El procedimiento aplicable es el consagrado en el artículo 135 de Código de Tránsito, que,

por supuesto tampoco resulta contrario a los preceptos del Código de la Infancia y la Adolescencia, ni riñe con los postulados de la patria potestad vigente en materia de responsabilidad de menores.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 113911 del 30 de marzo de 2010

“Visto el procedimiento antes transcrito, es preciso deducir que el mismo no contempla como obligación para el conductor la de facilitar el transporte de los funcionarios de la Inspección al sitio de los hechos. Ahora bien, si se trata de una prueba (Inspección al sitio de los hechos) bien sea a solicitud de parte o decretada de oficio, habrá de darse cumplimiento a lo establecido para el efecto en el Código de Procedimiento Civil. En cuanto al número de veces que debe ser citado el agente de tránsito que impuso el comparendo, para que concurra la inspección de tránsito competente, la norma tampoco dice nada al respecto, por lo que se estima que ante la reiterada omisión a comparecer a la Inspección de Tránsito, habrá de aplicarse la normatividad relacionada con el derecho policivo.”

CAPITULO IV.

Actuación en caso de imposición de comparendo Modificado Ley 1383 de 2010 Artículo 23.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-1040 de 2002

“... la imposición de comparendos al conductor, pretende generar el menor efecto en el libre ejercicio de su derecho al trabajo, pero generando en él, el fin buscado cual es, cumplir su trabajo de manera responsable. Pero si la conducta resulta repetitiva, las sanciones pueden adquirir una mayor entidad y podría traer –en el presente caso- la retención de la licencia de conducción del tutelante”.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 23190 del 25 de abril de 2008

“De lo anterior se concluye que solo los cuerpos especializados de tránsito tienen la facultad para expedir comparendos por infracciones a las normas de tránsito y los organismos de tránsito si existieren, o el alcalde municipal o su delegado en la materia, adelantan el trámite administrativo, que debe derivar o no en la imposición de la respectiva sanción, pero no pueden abrigarse la facultad de expedir comparendos.”

Artículo 136. Reducción de la Sanción. Modificado Ley 1383 de 2010 Artículo 24. Modificado Decreto-Ley 019 de 2012 Artículo 205. 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 Integral de Atención. Si el curso se realiza ante un Centro Integral de Atención o en un organismo de tránsito de

diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a éste 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; o

2. Cancelar el setenta y cinco (75%) del valor de la multa, si paga dentro de los veinte 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 Integral de Atención. Si el curso se realiza ante un Centro Integral de Atención o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a éste 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; o

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003

“...el levantamiento de un comparendo no puede asimilarse a la imposición de la sanción pues, como ya fue anotado, 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. Así, si se presenta ante la autoridad competente, puede ejercer su derecho a la defensa y el comparendo advierte la posibilidad de nombrar un apoderado. Siendo así, no son de recibo los cargos de la demanda sobre la violación del debido proceso, pues el infractor es informado de todas las posibilidades que tiene para afrontar la imputación.”

Reglamentación: Resolución 3204 de 2010 Ministerio de Transporte

Capítulo III

De la certificación para los conductores

Artículo 8. Sistema de Identificación de los Conductores Infractores. Previamente a acceder al curso para infractores, el conductor deberá adelantar ante el Centro Integral de Atención el siguiente proceso de identificación:

1. Presentación del documento de identidad y registro de los datos personales.
2. identificación biométrica de la huella dactilar, para lo cual se deben tomar, por medio electrónico utilizando un scanner digital, las huellas dactilares de los dedos índice derecho e izquierdo. Esta información se utilizará para producir el registro de identificación de las huellas dactilares de acuerdo con los parámetros que se definan para el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Dicha información quedará guardada mediante las herramientas tecnológicas que para tal fin estén dispuestas en el mencionado registro.
3. Fotografía del aspirante.

Artículo 9. Duración y Temática del Curso. Agotado el proceso de identificación, el conductor infractor deberá presentar el comparendo que le ha sido impuesto para poder adelantar el curso de capacitación sobre normas de tránsito, el cual no podrá ser inferior a dos (2) horas y su temática debe estar orientada a dar a conocer las normas de tránsito, a sensibilizar al infractor sobre la incidencia y problemática de la accidentalidad vial a través del análisis de las estadísticas nacionales de mortalidad y morbilidad, los elementos que afectan los factores que integran la seguridad vial, la vía, el vehículo y el factor humano y debe comprender la actualización y complementación de las normas de comportamiento en el tránsito cuya transgresión es la causa del mayor porcentaje de accidentes de tránsito.

Parágrafo. La asistencia al curso de normas de tránsito al cual hace referencia el artículo 24 de la Ley 1383 de 2010, es obligatoria, personal e intransferible.

Artículo 10. De las certificaciones para los conductores infractores. Una vez realizado el curso, dentro de los términos que señala la Ley 1383 de 2010 para obtener el beneficio del descuento, y después de cancelar el valor que de acuerdo a la ley le corresponde al Centro Integral de Atención, este expedirá constancia que certifique que el infractor debidamente identificado, asistió al curso personalmente, la fecha, hora y duración, e inmediatamente ingresará al RUNT los datos correspondientes al mismo, la anterior información será remitida al RUNT firmada digitalmente. El Organismo de Tránsito competente consultará la información en el sistema RUNT y determinará el valor que el infractor debe cancelar conforme a lo establecido en el artículo 24 de la Ley 1383 de 2010. La certificación expedida por el Centro Integral de Atención es un documento de carácter público, que tendrá validez en todo el territorio nacional y ante cualquier organismo de tránsito.

Parágrafo. Modificado Resolución 4230 de 2010 Artículo 1. Los organismos de tránsito deberán garantizar la capacitación sobre normas de tránsito, que le da derecho al ciudadano a obtener la reducción de la multa conforme a lo establecido en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 24 de la Ley 1383 de 2010.

En todo caso, transcurridos dos (2) meses contados a partir de la fecha de la entrada en vigencia de la presente disposición, el curso sobre normas de tránsito deberá ser impartido en los Centros Integrales de Atención habilitados por el Ministerio de Transporte bajo los requisitos establecidos en esta resolución.

Artículo 11. Perfil del instructor del centro integral de atención. El Centro Integral de Atención contará con un instructor en normas de transporte, tránsito y seguridad vial el cual debe acreditar los siguientes requisitos:

1. Poseer certificación de instructor en conducción: acreditar el desempeño laboral a través de la certificación en las normas de competencia laboral de la titulación como instructor; acreditar experiencia mínima de dos (2) años como docente y no haber sido sujeto de imposición de sanción alguna por ser contraventor de las normas de tránsito durante el último año, o
2. Ser técnico en seguridad vial, acreditando el título a través de entidad docente autorizada por el Ministerio de Educación, y no haber sido sujeto de imposición de sanción alguna por ser contraventor de las normas de tránsito durante el último año.
3. Si aceptada la infracción, ésta no se paga en las oportunidades antes indicadas, el inculpado deberá cancelar el cien por ciento (100%) del valor de la multa más sus correspondientes intereses moratorios.

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

Si el contraventor no compareciere sin justa causa comprobada dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la notificación del comparendo, la autoridad de tránsito, después de

treinta (30) días calendario de ocurrida la presunta infracción, seguirá el proceso, entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados.

En la misma audiencia, si fuere posible, se practicarán las pruebas y se sancionará o absolverá al inculpado. Si fuere declarado contraventor, se le impondrá el cien por ciento (100%) de la sanción prevista en la ley. Los organismos de tránsito de manera gratuita podrán celebrar acuerdos para el recaudo de las multas y podrán establecer convenios con los bancos para este fin. El pago de la multa a favor del organismo de tránsito que la impone y la comparecencia, podrá efectuarse en cualquier lugar del país.

Jurisprudencia Constitucional: 1. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió declarar la constitucionalidad condicionada del texto original del Aparte final del inciso 1º del Artículo 136 de la Ley 769 de 2002, por los cargos formulados⁷⁸, en el entendido que el fragmento también es aplicable a los conductores de vehículos particulares. 2. **Jurisprudencia Constitucional:** La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-089 de 2011 decidió declarar exequible el Artículo 24 de la Ley 1383 de 2010 por los cargos expuestos en la demanda.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011

“La Sala no encuentra asidero para las acusaciones presentadas por la demanda en contra del artículo 24 de la Ley 1383 de 2010, y no evidencia que la regulación relativa a la reducción de las multas por infracciones de tránsito prevista en esta medida sea violatoria del debido proceso, por las siguientes razones:

En primer lugar, la Corte encuentra que de una interpretación taxativa de la norma acusada, se evidencia que si bien el texto de la norma no menciona de manera expresa al propietario del vehículo o a la empresa donde se encuentra vinculado el vehículo automotor, de ello no se puede deducir, como lo hace el demandante, que la norma desconozca el derecho al debido proceso del propietario y de la empresa afiliadora.

Por el contrario, la Corte encuentra que la norma al regular las diferentes posibilidades para que opere la figura de la reducción de las multas por infracciones de tránsito, se refiere de manera general al “inculpado”, quien si acepta la comisión de la infracción y sin necesidad de ninguna otra actuación administrativa, esto es, sin necesidad de adelantar el proceso administrativo correspondiente, podrá cancelar o bien el cincuenta por ciento (50%), si paga dentro de los cinco días siguientes a la orden de comparendo, o bien el setenta y cinco (75%) del valor de la multa, si paga dentro de los veinte días siguientes a la orden de comparendo. La norma prevé que si aceptada la infracción el “inculpado” no paga en el término máximo de veinte (20) días antes señalado, el “inculpado” deberá cancelar el cien por ciento (100%) del valor de la multa más sus correspondientes intereses moratorios.

Adicionalmente, la norma prevé que en todo caso y en el evento en que “el inculpado” rechace la comisión de la infracción, se seguirá el trámite o proceso administrativo correspondiente, de manera que este deberá comparecer en audiencia pública ante la

⁷⁸ Los cargos estudiados fueron la violación a los principios del debido proceso y a la igualdad

autoridad administrativa correspondiente, en donde se decretarán las pruebas conducentes que le sean solicitadas y las de oficio que la autoridad administrativa considere útiles. Así mismo, la norma prevé que si “el contraventor” no comparece a la audiencia pública y si no justifica su no comparecencia dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, la autoridad de tránsito después de treinta (30) días de ocurrida la presunta infracción seguirá el proceso, y se entenderá que el presunto “contraventor” queda vinculado al mismo, de manera que se siga el proceso el cual culminará con el fallo en audiencia pública y la notificación en estrados. Si es declarado “contraventor” se le impondrá el cien por ciento (100%) de la multa.

Considera la Corte, que de una interpretación taxativa de la norma en cuestión y de las expresiones generales “inculpado” y “contraventor” contenidas en el artículo 24 de la Ley 1383 de 2010, se colige que estas hacen referencia a aquellos sujetos que sean inculpados dentro del proceso administrativo o de los cuales se determine que cometieron la contravención, es decir, a aquellos sujetos respecto de los cuales se esté determinando la responsabilidad dentro de un proceso administrativo o se logre determinar la responsabilidad en la comisión de la infracción de las normas de tránsito.

Así las cosas, el concepto de “inculpado” hace referencia a la persona que es objeto de acusación en un procedimiento sancionado, mientras que el concepto de “contraventor” se refiere al sujeto que contravien una regla, norma o disposición, de manera que estas expresiones no hacen alusión necesariamente y de manera específica al conductor del vehículo, sino que también se refieren al propietario o a la empresa afiliadora, en razón a que éstos también pueden ser inculpados dentro de un proceso administrativo de carácter sancionador o contraventores de las normas de tránsito.

Por tanto, encuentra la Corte, que de conformidad con el primer aparte del artículo 24 de la Ley 1383 de 2010, cualquiera que sea el “inculpado”, esto es, tanto el conductor, el dueño del vehículo o la empresa a la cual se encuentra afiliado el vehículo automotor, pueden aceptar de manera voluntaria la comisión de la infracción de tránsito, y sin necesidad de ninguna otra actuación administrativa, pueden acceder a la reducción de la multa, pagando un porcentaje de la multa por infracciones de tránsito impuesta, dentro de los términos y plazos fijados por el precepto normativo en cuestión.

Igualmente, observa la Sala que la expresión “contraventor” contenida en el segundo aparte normativo de la norma demandada, se refiere al sujeto que ha cometido la contravención de tránsito o contraviene las normas de tránsito, y por tanto cobija tanto al conductor del vehículo, al dueño del vehículo o a la empresa a la cual se encuentra afiliado, a todos los cuales se les garantizará el debido proceso administrativo en caso de que rechacen la comisión de la infracción de tránsito. En este último evento, la administración pública continuará con el debido proceso administrativo previsto para dichos efectos, con el fin de que se determine la responsabilidad o culpabilidad del verdadero infractor, se excluya cualquier tipo de responsabilidad objetiva, y se determine si existe responsabilidad solidaria entre éstos, de conformidad con una lectura armónica con el artículo 18 de la misma Ley 1383 de 2010, antes analizado.

En este sentido y de acuerdo con el mismo artículo 24 sub examine, cualquiera que sea el inculpado o contraventor, bien sea el conductor del vehículo, el propietario del mismo o la empresa afiliadora, si no aceptan la comisión de la infracción y no pagan dentro de los términos previstos para acceder a las rebajas de las multas de tránsito, contarán en todo

caso, con las garantías propias de un debido proceso administrativo, a fin de que la autoridad de tránsito determine el verdadero contraventor e imponga la sanción correspondiente.

De esta manera, la Corte comparte el concepto emitido por las Universidades interventoras en cuanto a que de la lectura e interpretación taxativa de la norma demandada no se puede concluir que solo se garantice el derecho fundamental del debido proceso al conductor que ha quebrantado alguna norma del Código de Tránsito, toda vez que del hecho de que el Legislador no hubiera hecho mención expresa en esta norma del propietario del vehículo, ni de la empresa a la cual se encuentra vinculado, y se refiera de manera general al “inculpado” o al “contraventor”, ello no significa de ninguna manera, que el derecho fundamental del debido proceso y derecho de defensa estén siendo desconocidos o vulnerados, ya que el inculpado es aquel sujeto al cual se le imputa la comisión de una infracción dentro de un proceso administrativo de tránsito, y el contraventor es de quien se afirma que cometió la infracción de tránsito, y éstos pueden ser tanto el conductor del vehículo, el propietario del mismo, como la empresa afiliadora. De esta manera, concluyen que a cada uno de estos sujetos se les protege el derecho al debido proceso, con las garantías propias de notificación, comparencia e intervención dentro del proceso administrativo.

Así mismo, comparte la Corte el concepto del señor Procurador en cuanto a que el actor yerra al equiparar expresión “conductor” con la expresión de “inculpado” o “contraventor”, ya que aunque el conductor suele ser el principal infractor de las normas de tránsito, también pueden serlo el propietario del vehículo o la empresa a la cual se encuentra afiliado el automotor, o ambos.

De otra parte, considera la Sala que debe realizarse una interpretación sistemática del artículo 24 demandado, para entenderlo de manera concordante y armónica con el artículo 29 Superior y las demás disposiciones de la Ley 1383 de 2010 y del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

En este sentido, y siguiendo la línea jurisprudencial relativa a las interpretaciones sistemáticas que ha venido realizando la Corte en materia de respeto del debido proceso y de responsabilidad objetiva en materia de sanciones por infracciones de tránsito, las expresiones “inculpado” o “contraventor”, contenidas en el artículo 24 de la Ley 1383 de 2010, deben interpretarse de manera armónica con el resto de las disposiciones contenidas en la Ley 1383 de 2010 y de la Ley 769 de 2002 y con las disposiciones constitucionales, de manera que se entienda que el sujeto aludido con las expresiones “inculpado” o “contraventor” se refieren tanto al conductor del vehículo, como al dueño del vehículo automotor o a la empresa a la cual se encuentre vinculado, respecto de cualquiera de los cuales se puede determinar culpabilidad o responsabilidad por la comisión de infracciones de tránsito, y pueden además responder de manera solidaria, cuando a ello haya lugar.

Así mismo, es necesario realizar una interpretación sistemática del artículo 24 de la Ley 1383 de 2010 con el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, modificatorio del artículo 135 de la Ley 769 de 2002, en el cual se consagra el procedimiento ante la comisión de una contravención. El artículo 22 de la Ley 1383 de 2010 estipula que una vez impuesto el comparendo y en el caso de servicio público, se entregará al conductor y se enviará copia del mismo por correo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra

vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes, para lo de su competencia, el cual como ya se ha mencionado, fue declarado exequible por esta Corte. De esta manera, evidencia la Sala que el Legislador ha previsto la garantía de la notificación del comparendo y del debido proceso administrativo, tanto para el propietario del vehículo como para la empresa a la cual se encuentra vinculado. Esta norma se propone vincular al propietario y a la empresa al procedimiento administrativo correspondiente, al cual pueden comparecer para hacer valer sus derechos con arreglo al debido proceso. Por tanto, observa la Sala que el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010 se encuentra dirigido al inculpado o contraventor, es decir, al conductor, al propietario o a la empresa, sin perjuicio de la solidaridad entre ellos en el pago de la multa.

Por esta razón, infiere la Sala que no es posible afirmar, como lo hace el actor, que en el artículo 24 de la Ley 1383 de 2010 se le esté desconociendo el derecho al debido proceso y el derecho de defensa al propietario del vehículo o a la empresa a la cual se encuentra afiliado, ya que de una interpretación sistemática con el procedimiento regulado en el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, se concluye que este le es aplicable a cualquier infractor, incluyendo al propietario o a la empresa a la cual está afiliado el vehículo, cuando la infracción le sea imputable a ellos, de manera que se les garantiza el debido proceso administrativo.

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

En consecuencia, tanto de una interpretación taxativa como sistemática del artículo 24 de la Ley 1383 de 2010, se colige que cualquiera que sea el “inculpado” o “contraventor” de la norma de tránsito, bien sea el conductor, el propietario del vehículo o la empresa a la cual se encuentra afiliado, tiene garantizado el acceso al beneficio de la rebaja en las multas de tránsito, siempre que se cumplan con los requisitos que prevé la ley, y que igualmente se les garantiza el derecho fundamental al debido proceso –art. 29 CP-, con todas las garantías que le son propias, como la notificación, la comparecencia, la intervención y la participación en todas las etapas del proceso, y en consecuencia no encuentra la Corte que se produzca la vulneración de que trata la demanda.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-106 de 2004 decidió:

Declarar EXEQUIBLES el segmento normativo del Artículo 136 de la Ley 769 de 2002 que se subraya, bajo el entendido que las garantías allí reguladas también son aplicables a los conductores de vehículo particular.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-061 de 2002

La Corte consideró que la expresión “seguirá el proceso” implica que “en estos casos, la Dirección de Tránsito correspondiente deberá proceder a expedir un auto de inasistencia al despacho y de citación a audiencia, el cual deberá ser notificado al presunto infractor, como tercera etapa dentro del proceso contravencional por infracciones de tránsito. Es claro que pese a la no comparecencia, no resulta necesario, volver a notificar sobre el inicio de la actuación, toda vez que mediante el comparendo se dio comunicación del inicio del proceso policivo.”

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-106 de 2004 decidió:

Declarar EXEQUIBLES el segmento normativo del Artículo 136 de la Ley 769 de 2002 que se subraya, bajo el entendido que las garantías allí reguladas también son aplicables a los conductores de vehículo particular.

Jurisprudencia Constitucional: 1. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2009 decidió

DECLARAR INFUNDADA la objeción presidencial presentada⁷⁹ contra el parágrafo 2º del Artículo 24 del proyecto de ley. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado, “Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y se dictan otras disposiciones”, y en consecuencia, se declara EXEQUIBLE. 2. Cuarto. Declarar que en la reelaboración del proyecto de ley No. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado, “Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y se dictan otras disposiciones”, en relación con el Artículo 24 del mismo, el Congreso se excedió en el ejercicio de sus funciones. En consecuencia, las modificaciones realizadas al mencionado Artículo se entenderán por no realizadas.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-061 de 2002

Presentación del inculpado.

La ley le otorga al presunto infractor diversas oportunidades para presentarse ante las autoridades de tránsito, la primera dentro de los tres días siguientes a la imposición del comparendo, término que debe ser anunciado en la citada orden, y la segunda cuando el

⁷⁹ La objeción presidencial planteó que “dadas las inconsistencias que se presentan en los Artículos a los cuales se hace referencia, el Artículo 24 es violatorio del Artículo 29 de la Constitución Política. En efecto, el procedimiento que se debe adelantar por parte de la administración y del infractor en caso de la comisión de una contravención de tránsito presenta ambigüedades y contradicciones contraviniendo el principio de legalidad en materia sancionatoria. La norma en comento no protege el (sic) administrado toda vez que no existe certeza del procedimiento ni previene de la posible comisión de abusos por parte de las autoridades”

contraventor no compareciere sin justa causa en el tiempo anteriormente señalado, deberá hacerlo dentro de los diez días siguientes a la fecha de la infracción. La presentación del inculpado tiene por objeto su manifestación de aceptación o negación de los hechos que dieron lugar a su requerimiento, y en caso de ser necesario, proceder a fijar fecha para la celebración de audiencia pública, en la cual éste podrá efectuar sus descargos y explicaciones (Artículo 238 del C.N. de T).

Al respecto, el Consejo de Estado ha expuesto que: "...Si bien es cierto que al darse la orden de comparendo al supuesto infractor este tiene o corre con la obligación de presentarse ante la autoridad competente en el término de tres días, ello es únicamente con el fin de que oiga la 'notificación' del auto con el cual se le cita o convoca a la 'audiencia pública' del Artículo 239 ibídem, so pena de incurrir en el incremento doble de la multa respectiva pero siempre con el deber de comparecer con el mismo propósito fin u objetivo, es decir, de que se le dé a conocer la fecha y hora en que se realizará la audiencia, de lo cual, lógicamente, deberá quedar la constancia pertinente en el expediente..."⁸⁰. Ahora bien, el presunto infractor puede comparecer o no: En caso de presentarse, bien puede aceptar los hechos y pagar la infracción, o negar los mismos, evento en el cual procederá la Dirección de Tránsito a notificar... al presunto infractor de la fecha en la cual tendrá lugar la audiencia pública. Si por el contrario, no se presenta, el contraventor desatiende la carga impuesta por la ley, y comunicada a través del comparendo, consistente en presentarse ante las autoridades de tránsito, y por lo tanto, deberá asumir las consecuencias negativas que se deriven de su inobservancia.

Pero, ¿Qué debe entenderse por el "proceso seguirá su curso"? Para la Corte, en estos casos, la Dirección de Tránsito correspondiente deberá proceder a expedir un auto de inasistencia al despacho y de citación a audiencia, el cual deberá ser notificado al presunto infractor, como tercera etapa dentro del proceso contravencional por infracciones de tránsito. Es claro que pese a la no comparecencia, no resulta necesario, volver a notificar sobre el inicio de la actuación, toda vez que mediante el comparendo se dio comunicación del inicio del proceso policivo...De tal manera, que presente o no presente el inculpado, el proceso seguirá su curso hacia la celebración de la audiencia pública, y si es del caso, a la imposición de la sanción que corresponda a la infracción realizada. Como puede observarse el procedimiento previsto en el Artículo 136, que se examina, efectivamente consagra ciertas prerrogativas para los conductores de vehículos de servicio público, puesto que les brinda la posibilidad de i) aceptar o rechazar la imputación de la infracción de tránsito; ii) obtener la reducción de la multa en un 25%.; iii) continuar el proceso en caso de no comparecencia, entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados, beneficio éste que ya fue extendido a los conductores de vehículo particular en la Sentencia C-530 de 2003. El criterio de diferenciación al cual alude el interviniente pareciera ser relevante, pues evidentemente los conductores de servicio público diariamente desarrollan su labor estando por ello más expuestos que los conductores de vehículos particulares a la comisión de infracciones de tránsito, a lo cual se suman las condiciones riesgosas que de por sí rodean la conducción del tránsito terrestre. Es decir, que desde este punto de vista podría estar justificado el trato diferente que instituye el Artículo 136 que se examina. No obstante, un análisis más detenido de la norma permite cuestionar seriamente el aludido criterio de diferenciación, puesto que las condiciones riesgosas que rodean el transporte

⁸⁰ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Segunda. Subsección "B". 5 de febrero de 1998. Consejero Ponente: Carlos A. Orjuela Gongora.

terrestre afectan por igual a todo aquel que lleve a cabo la conducción de un vehículo automotor, sin importar que se trate de un vehículo de servicio público o de un vehículo particular.

En efecto, la actividad transportadora en general implica riesgos para las personas y las cosas, sin importar que ella sea desarrollada por conductores particulares o de servicio público. Por todo lo anterior, se concluye que el criterio empleado por el legislador en los segmentos acusados del Artículo 136 bajo examen para establecer un trato diferencial a favor de los conductores de servicio público es del todo irrelevante, como quiera que desde el punto de vista de los riesgos que implica la actividad transportadora los conductores de vehículo particular se encuentran en la misma situación fáctica que aquellos, teniendo derecho, por tanto, a los mismos beneficios que en materia de infracciones de tránsito consagra la citada disposición legal para los conductores de servicio público. Pero la discriminación que se opera respecto de los conductores de servicio particular no puede llevar indefectiblemente a la inexecutable de la citada disposición legal, por cuanto se impediría que dichos conductores puedan beneficiarse de las prerrogativas allí consignadas. De ahí que lo aconsejable en este caso sea condicionar la executable del segmento normativo acusado del Artículo 136 de la Ley 769 de 2002, para así permitir que los conductores de servicio particular puedan acogerse a las ventajas de las que son beneficiarios los conductores de servicio público.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 188911 del 14 de mayo de 2009

Si un infractor se acoge al pago de una multa con el 25% de descuento y no asiste a la realización del curso de qué trata el artículo 136 del Código de Tránsito, al sentir de la Oficina Asesora Jurídica "... no ha dado cumplimiento a la cancelación correspondiente al total del valor de la sanción (...) toda vez que aun está pendiente de cancelar el 25% restante, razón por la cual, considera este despacho, que dicho saldo pendiente, se duplicará. Decisión que deberá ser tomada a través del correspondiente acto administrativo, previa garantía del derecho de contradicción y defensa para el contradictor."

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° 129731 del 14 de abril de 2010, 154271 del 28 de abril de 2010 y 445961 del 27 de agosto de 2012

"El conductor infractor a quien se le impone un comparendo tiene la opción de aceptar la comisión de la infracción, la cual se entiende surtida si cancela dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha del comparendo y asiste obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Centro Integral de Atención, CIA, caso en el cual debe pagar el 50% del valor de la multa. A este último -al CIA- le cancelará el 25% del valor que pague el inculpa y el excedente se pagará al organismo de tránsito. 1. El artículo 24 de la Ley 1383 de 2010 establece que una vez el inculpa cancele el 75% del valor de la multa, si paga dentro de los 20 días siguientes a la imposición de la orden de comparendo debe asistir obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en el Centro Integral de Atención. Se observa que la asistencia al curso es obligatoria. 2. (...) "Cuando el infractor de una norma de tránsito se acoja a los descuentos establecidos en los numerales anteriores, incumpla con uno de los dos requisitos para hacerse acreedor a dicho descuento, esto es, que no asiste por ejemplo al curso sobre normas de tránsito en un Centro Integral de Atención dentro del término señalado por la Ley o dentro de la

programación del CIA, debe cancelar el 100% del valor de la multa; igualmente puede aceptar la comisión de la infracción y si no paga como se establece en los numerales antes indicados, este deberá cancelar el 100% del valor de la multa, más los intereses moratorios que se causarían a partir del día siguiente a la ejecutoria del respectivo acto administrativo...". El infractor, al momento de acogerse a los descuentos, también se allana a las fechas y horas en los cuales le será dictado el curso, sin embargo y en aras de hacer efectiva su participación en el curso que sobre normas de tránsito debe impartir el CIA, puede solicitar ante el organismo de Tránsito que opere en su sitio de residencia o domicilio una fecha para realizarlo, dando así estricto cumplimiento a la programación y horarios acordados, so pena de configurarse un posible incumplimiento que trae como consecuencia el pago del 100% de la multa más intereses moratorios."

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 198731 del 31 de mayo de 2010

"En primer lugar es preciso señalar que según lo preceptuado por el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, el cual fue modificado por el artículo 24 de su homóloga 1383 de 2010, si el inculpado acepta la infracción, pero no cancela dicho monto en las oportunidades indicadas en la precitada norma, deberá cancelar el (100%) del valor de la multa más sus correspondientes intereses moratorios. Así las cosas y como quiera que la normatividad de tránsito se limita a señalar que la multa se pagará junto con los intereses de mora correspondientes, en el sentir de esta Asesoría Jurídica, para dicho efecto, deberá darse aplicación a lo preceptuado en la normatividad vigente en la materia, de conformidad con lo establecido en el artículo 884 del Código de Comercio, (...) los intereses remuneratorio y moratorio no podrán exceder 1.5 veces el Interés bancario Corriente, es decir, el 33.93% efectivo anual para la modalidad de microcrédito y el 24.215 efectivo anual para la modalidad de crédito de consumo y ordinario. Dicho interés bancario Corriente es certificado por la Superintendencia Bancaria, para un período determinado."

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 324701 del 31 agosto 2010

"... diferenciar entre el beneficio de reducción de la multa por pronto pago y la reducción de la deuda, para el primero de los casos es necesaria la asistencia a curso, para el segundo caso no. Debe resaltarse que para obtener el beneficio de la reducción de la multa, por pronto pago, necesariamente se debe acudir a un Centro Integral de Atención, sin importar que el municipio cuente o no con una entidad de este tipo en su jurisdicción, es decir que el interesado debe acudir al Centro Integral de Atención que considere más cercano.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto 100481 del 16 de marzo de 2013.

"En este orden de ideas, el curso de capacitación sobre normas de tránsito que dicten los organismos de tránsito o los Centros Integrales de Atención para acceder a los descuentos contenidos en el citado artículo (136), no tienen ningún costo."

Circular 80521 de 2011. Ministerio de Transporte.

“... todos los organismos de tránsito del país tienen la obligación de conceder los descuentos contemplados en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 24 de la ley 1383 de 2010, a los infractores que presenten certificación de haber realizado el curso, expedida por un Centro Integral de Atención habilitado por el Ministerio de Transporte o por cualquier Organismo de Tránsito. De igual forma que el hecho de no corresponder la jurisdicción en la cual fue cometida la infracción o en la cual fue dictado el curso y emitido el correspondiente certificado, a la jurisdicción del organismo de tránsito a que acude el infractor, no constituye justificación legal que permita al organismo de tránsito negarse a aplicar el descuento contenido en la norma. Al respecto para que los infractores puedan efectivamente disfrutar del beneficio establecido en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 24 de la ley 1383 de 2010 deben:

- Asistir a un curso sobre normas de tránsito (Artículo 136 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 24 de la ley 1383 de 2010)
- El curso deberá ser dictado por un Centro Integral de Atención habilitado por el Ministerio de Transporte y en aquellos lugares del país en donde no exista Centro Integral de Atención, el curso deberá ser dictado por el Organismo de Tránsito (Artículo 1- Resolución 3204 de 2010)
- Es importante anotar que el certificado expedido por el Centro Integral de Atención o el Organismo de Tránsito, tiene validez nacional y ante cualquier organismo de tránsito (Artículo 10- Resolución 3204 de 2010)
- El pago de la multa y la comparecencia del infractor podrá efectuarse en cualquier lugar del país (Inciso final artículo 24 ley 1383 de 2010).”

Circular N° 39346 del 1 de agosto de 2012. Ministerio de Transporte.

“Como complemento de las comunicaciones 20124000049191 y 20124000122351, por las cuales se imparten directrices para el cumplimiento de lo ordenado por el artículo 205 del Decreto 019 de 2012, con el objeto de garantizar el acceso a los descuentos en el pago de las multas por infracciones a las normas de tránsito en todo el territorio nacional, el cumplimiento del régimen sancionatorio de tránsito, la veracidad y calidad de la información reportada, la aplicación de las sanciones determinadas para la reincidencia y especialmente salvaguardar la seguridad vial, a continuación se realizan las siguientes precisiones:

1. Requisitos del instructor como técnico en seguridad vial para los Organismos de Tránsito.

Los Organismos de Tránsito deben dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 11 de la Resolución 3204 de 2010, respecto de la vinculación del personal idóneo para dictar los cursos. Debido a su naturaleza jurídica, es posible que sea necesaria la celebración de convenios interadministrativos o contratos de prestación servicios para dichos técnicos, cuando la planta de personal del Organismo no cuente con servidores que cumplan con los requisitos necesarios para dichos términos.

Como quiera que la vinculación de personal en cargos de carrera y a través de contratación administrativa tiene reglas especiales, es posible verificar que la capacitación de quien

pretende dictar el curso sea de nivel técnico o lo supere, siempre y cuando su formación y experiencia estén relacionadas con la seguridad vial. (por ejemplo profesional con especialización en seguridad vial).

2. Garantizar que el infractor tome el curso.

El cumplimiento de la sanción es de carácter preventivo y correctivo, el cumplimiento de la sanción es de carácter personal, tal como se señala en el parágrafo 1 del artículo 129 del Código Nacional de Tránsito, por ello, los Organismos de Tránsito y los Centros Integrales de Atención deberán velar porque quien se declare infractor y reciba el curso no sea persona distinta de quien cometió la infracción, es decir verificar la identificación de las personas que se presenten a tomar el curso, en consecuencia deben velar porque:

- a) Quien se presente a tomar el curso debe acreditar la licencia de conducción.
- b) Quien se presente a tomar el curso debe ser el infractor.
- c) Aplicando el sentido común y la proporcionalidad del tiempo mínimo del curso, en un mismo día no puede una misma persona tomar más de cuatro (04) cursos, máximo si tenemos en cuenta que por cada infracción se debe hacer un curso.
- d) Cuando una persona se presente a tomar más de dos (02) cursos al día declarándose infractor, es preciso que el Centro Integral le reporte tal hecho al Organismo de Tránsito que tramita el proceso convencional, quien debe verificar si procede la aplicación de la sanción por reincidencia.
- e) En los casos de comparendo impuestos a través de medios técnicos o tecnológicos, quien se declara infractor de una norma de tránsito y reconoce que estaba conduciendo el vehículo en el momento de la detección de la infracción y no acredita su licencia de conducción, se entiende que está aceptando la comisión de una segunda infracción "Conducir sin portar licencia", por lo tanto éste hecho debe reportarse para que se imponga este nuevo comparendo.
- f) La persona que deba tomar cursos para obtener la rebaja de las multas impuestas antes del dieciséis (16) de marzo de 2010, puede tomar un sólo curso. Independientemente del número de infracciones, mientras esté vigente el descuento contemplado en la Ley 1450 de 2011, por estos comparendos.

3. Acciones de control del Ministerio

Los Organismos de Tránsito son unidades administrativas especiales reguladas por las normas de derecho público, los Centros Integrales de Atención son organismos de apoyo creados con el objeto de facilitar la aplicación del régimen normativo de tránsito, por lo tanto el Ministerio de Transporte tiene la facultad y el deber de verificar la correcta prestación del servicio y la veracidad de la información reportada por ambos, contenida en el registro único nacional automotor, que por ser abierto al público, goza de la calidad de registro público.

En ésta medida, el Ministerio de Transporte adelantará el cruce de información necesario para determinar si existe fraude para evitar el cumplimiento del régimen normativo.

Por lo anterior, de ser necesario para salvaguardar la información y el cumplimiento de las normas constitucionales y legales, sin perjuicio de las investigaciones administrativas y denuncias de carácter penal, se ordenará la suspensión de la conectividad con el sistema RUNT, de todos aquellos Centros Integrales u Organismos de Tránsito, en los que se

observen actuaciones que permitan la suplantación de quien cometió las infracciones de tránsito.

Con el objeto de realizar la trazabilidad necesaria y verificar la identificación de los infractores y el cumplimiento de las condiciones legales para la aplicación de los descuentos a las sanciones por infracciones a las normas de tránsito, los Organismos de Tránsito y los Centros Integrales de Atención deberán revisar sus bases de datos e identificar las personas que se han declarado contraventoras en dos oportunidades o más el mismo día, asistiendo al curso.

La información resultante del análisis anterior, deberá ser enviada en medio magnético a la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte en un archivo en donde se indique el nombre, número de identificación y número de la licencia de tránsito.

Los Organismos de Tránsito deben competir en calidad y servicio con los Centros Integrales de Atención y se les recuerda que están obligados a recibir los certificados expedidos por los Centros Integrales habilitados, así mismo debe ser equitativa la distribución de la capacitación para los comparendos pedagógicos.

De otro lado, en aras de garantizar una adecuada y oportuna prestación del servicio al ciudadano los organismos de tránsito independientemente de que dicten el curso o no, deben generar las comunicaciones y soluciones tecnológicas con los CIA que operan en su ciudad, para que el reporte del curso se haga en tiempo real.

Lo anterior, sin perjuicio de lo reportado ante el RUNT u otros organismos.

Parágrafo 1°. En los lugares donde existan inspecciones ambulantes de tránsito, los funcionarios competentes podrán imponer al infractor la sanción correspondiente en el sitio y hora donde se haya cometido la contravención respetando el derecho de defensa.

Parágrafo 2°. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y por un periodo de doce (12) meses, todos los conductores que tengan pendiente el pago de infracciones de tránsito podrán acogerse al descuento previsto en el presente artículo.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011

La Corte Constitucional mediante Sentencia C-089 de 2011 decidió: "SEGUNDO.- Declarar EXEQUIBLE el artículo 24 de la Ley 1383 de 2010, por el cargo analizado⁸¹ en esta sentencia."

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió: SEGUNDO.- Declarar EXEQUIBLES BAJO CONDICIONAMIENTO los siguientes textos, únicamente por los cargos estudiados en esta oportunidad: (...) - el inciso tercero del artículo 135 y el aparte final del inciso 1° del artículo 136 de la Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones" cuyos textos,

⁸¹ El demandante considera que los enunciados normativos acusados son violatorios del artículo 29 de la Constitución Política, norma que consagra el derecho al debido proceso.

respectivamente, son los siguientes: "Artículo 136 (...) Si el contraventor no compareciere sin justa causa comprobada en este tiempo, la autoridad de tránsito dentro de los diez (10) días siguientes seguirá el proceso, entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados". En el entendido, que el fragmento también es aplicable a los conductores de vehículos particulares.

Artículo 137. Información. En los casos en que la infracción fuere detectada por medios que permitan comprobar la identidad del vehículo o del conductor el comparendo se remitirá a la dirección registrada del último propietario del vehículo.

La actuación se adelantará en la forma prevista en el artículo precedente, con un plazo adicional de seis (6) días hábiles contados a partir del recibo de la comunicación respectiva, para lo cual deberá disponerse de la prueba de la infracción como anexo necesario del comparendo.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió: TERCERO.- Declarar EXEQUIBLES los dos primeros incisos del artículo 137 de la Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones" .

Si no se presentare el citado a rendir sus descargos ni solicitare pruebas que desvirtúen la comisión de la infracción, se registrará la sanción a su cargo en el Registro de Conductores e infractores, en concordancia con lo dispuesto por el presente código.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió: PRIMERO.- Declarar EXEQUIBLE el tercer inciso del artículo 137 de la Ley 769 de 2002. La constitucionalidad de este fragmento se da en el entendido, que sólo se puede culminar la actuación, cuando la administración haya agotado todos los medios a su alcance para hacer comparecer al citado y, cuando el propietario no coincida con el conductor, esa citación no implica vinculación alguna. Así mismo, deberá entenderse que la sanción sólo puede imponerse cuando aparezca plenamente comprobado que el citado es el infractor.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003

"(...) En cuanto al tercer inciso del artículo 137, en caso de que el citado no se presentare a rendir descargos ni solicitare pruebas que desvirtúen la comisión de la infracción, la sanción se registrará a su cargo, sólo cuando la administración haya agotado todos los medios a su alcance para hacerlo comparecer; además, cuando el propietario no coincida con el conductor, esa citación no implica vinculación alguna. Así mismo, deberá entenderse que la sanción sólo puede imponerse cuando aparezca plenamente probado que el citado es el infractor.

Estas precisiones son necesarias para garantizar el derecho al debido proceso de los inculcados, protegido por el parágrafo 1º del artículo 137, que enfatiza su derecho a la defensa a través de mecanismos que permitan esclarecer los hechos de la mejor manera.

Justamente en ese sentido es que el Código Nacional de tránsito terrestre permite el uso de ayudas tecnológicas para identificar a los vehículos y a los conductores. A pesar de que no se trate de medios clásicos de prueba, no pueden ser eliminados de estos procesos, pues pueden ser también la forma en que se estructure la defensa de quien sea inculgado erróneamente. Aunque para los actores, el uso de esos medios tecnológicos puede violar el derecho a la defensa, debido a la posibilidad de alteración de la prueba, el procedimiento previsto para estas situaciones contempla oportunidades en las cuales el conductor o el propietario del vehículo pueden defenderse. Así, si la prueba resulta falsa, podría el inculgado interponer los recursos pertinentes, razón por la cual no es violatoria del debido proceso la admisión de estos medios de prueba. Además, estas ayudas tecnológicas pretenden otorgar mayor certeza en el proceso de identificación de vehículos y conductores, lo cual resulta apropiado a fin de restringir al máximo la posibilidad de errores en la determinación de los inculcados e infractores. De otro lado, esta norma también pretende sancionar a los infractores de la manera más eficiente posible.

Parágrafo 1º. El respeto al derecho a defensa será materializado y garantizado por los organismos de tránsito, adoptando para uso de sus inculcados y autoridad, herramientas técnicas de comunicación y representación de hechos sucedidos en el tránsito, que se constituyan en medios probatorios, para que en audiencia pública estos permitan sancionar o absolver al inculcado bajo claros principios de oportunidad, transparencia y equidad.

Artículo 138. Comparecencia. El inculcado podrá comparecer por sí mismo, pero si designa apoderado éste deberá ser abogado en ejercicio. El Ministerio Público podrá intervenir en los procesos, de acuerdo con las funciones que le sean propias.

Legislación Complementaria: Decreto Ley 019 de 2012

Artículo 34. Actuación en Sede Administrativa. Excepto cuando se trate de la interposición de recursos, en ninguna otra actuación o trámite administrativo se requerirá actuar mediante abogado.

Parágrafo. Si resultare involucrado un menor de edad en la actuación contravencional, deberá estar asistido por su representante legal, o por un apoderado designado por éste, o por un defensor de familia.

Artículo 139. Notificación. La notificación de las providencias que se dicten dentro del proceso se hará en estrados.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-115 de 2004

“La administración no puede actuar a espaldas de los interesados ni proferir sus decisiones sobre la base de la ignorancia de ellos en torno a las mismas. Pero, si es el administrado quien de manera intencional omite la realización de la notificación, ya sea porque ésta deba surtirse en estrados y no acuda ante la administración para enterarse de la actuación surtida, o no se acerque a sus oficinas a pesar de haber recibido comunicación sobre el deber de asistir para surtir la notificación personal, no puede después alegar su descuido o negligencia en su favor, invocando violación del derecho de defensa, pues el incumplimiento de ese deber procesal le genera consecuencias adversas a sus intereses.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-616 de 2006:

“... conviene reiterar que los juicios de policía han sido asimilados a controversias de naturaleza jurisdiccional y, por ende, la providencia que se dicta dentro de ellos para poner fin a la actuación tiene idéntica naturaleza, no siendo susceptible de recursos ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo, de conformidad con el Artículo 82 del C.C.A.⁸²”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-616 de 2006

“Las notificaciones en los juicios de tránsito son por estrados y no personales por expresa disposición legal, inclusive si la petición proviene del presunto infractor.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 49755 del 28 de agosto de 2008

“La Ley 769 de 2002, en su artículo 139 expresamente señala la forma de notificación de las providencias que se dicten dentro del proceso, indicando que se hará en estrados, esto quiere decir que por tratarse de una actuación verbal, el infractor queda notificado de la decisión en el acto mismo y por consiguiente allí mismo se surten los recursos de ley, los cuales deben sustentarse en la misma audiencia.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 229441 del 23 de junio de 2010

“El hecho de no asistir el presunto infractor de una norma de tránsito a la audiencia pública no obsta para que la administración profiera el acto administrativo sancionatorio y lo notifique en estrados, toda vez que la norma establece un proceso verbal y especial para imponer las sanciones cuyo término es de seis (6) meses para hacerlo. Por lo tanto, la decisión que adopte el inspector de tránsito se entiende notificado en estrados el día que la profiera, pues no es necesario notificarlo personalmente ni por edicto.”

Artículo 140. Cobro Coactivo. Los organismos de tránsito podrán hacer efectivas las multas por razón de las infracciones a este código, a través de la jurisdicción coactiva, con arreglo a lo que sobre ejecuciones fiscales establezca el Código de Procedimiento Civil. En todo caso será procedente la inmovilización del vehículo o preferiblemente la retención de la licencia de conducción si pasados treinta (30) días de la imposición de la multa, ésta no haya sido debidamente cancelada.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-799 de 2003

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-799 de 2003 decidió declarar inexecutable el aparte tachado del Artículo 140 de la Ley 769 de 2002

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-799 de 2003

⁸² Cfr. Corte Constitucional, sentencias T-115 de 2004 (M.P. Jaime Córdoba Triviño), T-091 de 2003, (M.P. Clara Inés Vargas Hernández) y T-289 de 1995 (M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz), entre otras.

“En este punto, al hacer el examen de proporcionalidad la Corte encuentra que se presenta un exceso en las atribuciones que la norma examinada concede a las autoridades con miras a realizar la fuerza coactiva de las normas de tránsito y a sancionar su incumplimiento, desproporción que se manifiesta en que, con base en tales atribuciones, es posible restringir derechos fundamentales hasta llegar al desconocimiento de los mismos en ciertos casos, con el objetivo de lograr el pago de la sanción pecuniaria impuesta. En efecto, este exceso se revela en lo siguiente:

a. En que la retención de la licencia de conducción o la inmovilización del vehículo con el que se cometió la infracción son medidas administrativas que conllevan una restricción fuerte de la libertad de circulación, y que en ciertos casos pueden implicar también una limitación del derecho al trabajo, limitaciones estas que sólo pueden ser evitadas pagando inmediatamente la multa impuesta. Empero, como se vio, en ocasiones las multas alcanzan cuantías que equivalen a un salario mínimo mensual legal vigente, lo que hace fácil presumir que para la población cuyo ingreso mensual es éste, o se acerca a éste, su pago sólo puede lograrse a costa del sacrificio del mínimo vital de subsistencia. Así, lo que en definitiva tolera en ciertos casos el aparte normativo acusado es la afectación o amenaza de afectación del núcleo esencial de ciertos derechos fundamentales implicados en la percepción del salario mínimo, a fin de lograr el pago inmediato de la multa y el respeto a las normas de tránsito.

Evidentemente, no todos los conductores perciben ingresos mensuales equivalentes tan solo al salario mínimo y su capacidad de pago les permite pagar inmediatamente las multas impuestas por infracciones de tránsito sin afectación de su mínimo vital de subsistencia. Pero el aparte normativo acusado tiene un alcance general sobre toda la población de conductores, dentro de la cual una amplia proporción deriva su sustento de ingresos equivalentes o cercanos a la suma fijada como salario mínimo mensual legal. Este grupo de conductores se ve ante la siguiente disyuntiva: o pagar inmediatamente la multa con afectación de su mínimo vital de subsistencia, o verse expuesto a la limitación indefinida de su libertad de circulación y, en ciertos casos, privado de su elemento de trabajo.

La desproporción de las atribuciones administrativas para retener la licencia de conducción o inmovilizar el vehículo de los infractores de tránsito que se hallen en mora de cancelar la sanción de multa deviene del desconocimiento del legislador a cerca de la realidad socioeconómica de un grupo importante de conductores. Esta realidad hace que no todas las personas que conducen vehículos por las vías públicas estén en igualdad de condiciones frente al pago inmediato de obligaciones pecuniarias como las multas a que se refiere el Código Nacional de Tránsito Terrestre.[10] Dado que la cláusula social de Derecho del Estado obliga a todas las autoridades a hacer concretas las condiciones que permitan a las personas el ejercicio pleno de sus derechos fundamentales y el respeto de la dignidad humana, no puede el legislador soslayar la situación de penuria económica y debilidad manifiesta por la que atraviesa un sector de la población, imponiendo a su cargo sanciones pecuniarias que no está en posibilidad de atender inmediatamente.

(...)

b. El exceso en las facultades concedidas a las autoridades se revela también en el hecho de que existe otro mecanismo jurídico para lograr el pago de las multas, que resulta mucho menos restrictivo del derecho a la libre circulación de los conductores y de su

derecho al trabajo cuando este implica la conducción de vehículos automotores, sin poner en riesgo el mínimo vital de subsistencia de las personas en ningún caso. Al respecto el mismo artículo demandado, en la parte no acusada, expresa que los organismos de tránsito "podrán" hacer efectivas las multas por razón de las infracciones previstas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, a través de la jurisdicción coactiva, con arreglo a lo que sobre ejecuciones fiscales establece el Código de Procedimiento Civil. De esta forma, si la misma ley establece que el cobro de multas por infracciones de tránsito puede lograrse a través de la jurisdicción coactiva, debe entenderse que la retención de las licencias de conducción y la inmovilización del vehículo son instrumentos adicionales y coetáneos para lograr el pago de las mismas, y por lo tanto no aparecen como estrictamente necesarios. Sin embargo, la expresión acusada indica que "en todo caso" se hará uso de ellos ante la mora en el pago de la multa.

No sobra recordar que la jurisdicción coactiva es un "privilegio exorbitante" de la Administración[16], que le permite cobrar directamente, es decir sin intervención judicial, las deudas a su favor, y que se justifica en los principios de eficacia y celeridad de la función administrativa a que se refiere el artículo 209 superior. Privilegio que, de por sí, entrega a las autoridades un mecanismo efectivo y suficiente para lograr el pago de la multa, y que es una facultad extraordinaria que "va atada indiscutiblemente a los conceptos de imperio, soberanía, poder y autoridad".[17]

En efecto, la jurisdicción coactiva constituye una prerrogativa administrativa que hace que los procesos correspondientes sean de esta naturaleza y no procesos judiciales. Su objetivo es hacer efectiva la orden dictada por la administración, de cobro de una obligación monetaria a su favor[18] y su fundamento jurídico radica en el principio de ejecutividad de los actos administrativos a que se refiere el artículo 64 del Código Contencioso Administrativo, según el cual "Salvo norma expresa en contrario, los actos que queden en firme al concluir el procedimiento administrativo serán suficientes, por sí mismos, para que la administración pueda ejecutar de inmediato los actos necesarios para su cumplimiento. La firmeza de tales actos es indispensable para la ejecución contra la voluntad de los interesados."[19]

c. Debe tenerse en cuenta también que las infracciones más graves o la reincidencia en la infracción de las mismas normas de tránsito implican en sí mismas la imposición de sanciones como la de suspensión de la licencia o inmovilización del vehículo[20], sin perjuicio de la sanción de multa. Por lo cual, frente a esta categoría de infracciones, las medidas coactivas a que alude el artículo parcialmente demandado resultarían ser superfluas.

d. Adicionalmente, en relación con las licencias de conducción de vehículos de servicio público existe otro mecanismo adicional para lograr el pago coactivo de multas impuestas a sus titulares, que es la exigencia de renovación periódica cada tres años que hace el Código Nacional de Tránsito Terrestre en su artículo 22 respecto de este tipo de permisos, trámite para el cual es menester haber cancelado las multas impuestas como sanción por infracciones de tránsito, pues al tenor del artículo 24 del mismo ordenamiento, "no se renovará la licencia de conducción mientras subsista una sanción contra su tenencia o el titular de la misma figure como deudor al pago de infracciones debidamente ejecutoriadas".

De esta manera, para el caso de los conductores de servicio público las facultades concedidas a la Administración para lograr el pago forzado de las multas incluyen las siguientes atribuciones: (i) acudir al proceso de ejecución coactiva; (ii) imponer, “en todo caso” o la retención de la licencia o la inmovilización del vehículo; (iii) no renovar la licencia de conducción si no se han cancelado las multas pendientes.

Todo lo anterior lleva a concluir que el legislador, al disponer que en todo caso será procedente la inmovilización del vehículo o preferiblemente la retención de la licencia de conducción si pasados treinta días de la imposición de la multa ésta no ha sido debidamente cancelada, concedió a las autoridades de tránsito facultades exorbitantes y desproporcionadas que, dado su carácter general, al ser ejercidas pueden implicar el sacrificio desproporcionado de derechos fundamentales. En tal virtud declarará la inexequibilidad de la expresión acusada, debido a la desproporción de dichas facultades.

Lo anterior, sin embargo, no quiere decir que de manera general no sea posible al legislador consagrar medidas coactivas para lograr el pago de las multas y la efectividad de las sanciones, con miras a asegurar la obligatoriedad del orden jurídico, ni que esas medidas legislativas no puedan ser diferentes al proceso de ejecución coactiva. Dentro de su libertad de configuración puede diseñar medios para lograr el pago forzado de las sanciones de multa, que bien pueden ser de la naturaleza de los que en la norma acusada se describían. Empero, en el diseño de estos mecanismos coactivos debe respetar parámetros de proporcionalidad que ponderen adecuadamente los fines de interés general perseguidos, frente a la limitación de derechos fundamentales a través de la cual pretenden conseguirse. Estos últimos derechos no pueden verse excesivamente limitados, con afectación de su núcleo esencial, so pretexto de proteger el interés colectivo.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-017 de 2004

“Los instrumentos coactivos están dirigidos a que las sanciones por conductas prohibidas no sean inocuas, y así, la regulación del comportamiento de los conductores y peatones se cumpla efectivamente”.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera Sentencia del 08 de junio de 2011

La función de jurisdicción coactiva como prerrogativa reconocida a la administración pública.

“La Constitución Política en su artículo 238 constituye el fundamento de la denominada fuerza ejecutiva y ejecutoria de los actos administrativos, como quiera que esta norma otorga competencia a la jurisdicción contencioso administrativa de suspender los efectos de aquellos actos administrativos que sean impugnados por vía judicial. Así mismo, el artículo 66 del código contencioso administrativo preceptúa que al concluir un procedimiento administrativo, los actos administrativos en firme son suficientes por sí solos, para que la autoridad adelante todas aquellas actuaciones que sean necesarias para asegurar su inmediato cumplimiento.

Las dos disposiciones en comento constituyen el presupuesto constitucional o legal de la llamada auto tutela administrativa, es decir que toda decisión de la administración se torna obligatoria aún cuando el particular sobre el que recaen sus efectos se oponga a su

contenido y considere que es contraria al ordenamiento jurídico. Esta prerrogativa de la autoridad se desprende de la presunción de legalidad que acompaña todo acto administrativo, la cual sólo puede ser desvirtuada en sede judicial mediante la utilización de los cauces procedimentales que el ordenamiento jurídico arbitra para el efecto (acción de nulidad y acción de nulidad y restablecimiento del derecho). Al respecto la Sala ha afirmado:

“La Administración a diferencia de los particulares no requiere de la intervención de un tercero imparcial (juez) para imponer las manifestaciones de voluntad que de ella emanan; en otras palabras, el querer del aparato administrativo no debe someterse a un juicio de carácter declarativo para buscar su ejecutoria: las decisiones que son asumidas por quienes cumplen función de carácter administrativo son obligatorias por sí mismas, en virtud “de su propia autoridad”.”

“La autotutela reconocida en cabeza de la Administración se ubica en el momento mismo de la eficacia de sus decisiones, por ello, el ordenamiento jurídico les reconoce un carácter obligatorio; ello implica que éstas surten efectos desde el momento mismo en que son dadas a conocer mediante procedimientos de publicación, notificación o comunicación según sea el caso. Se trata de la oponibilidad de los actos administrativos frente a los destinatarios: el acto administrativo existe y es válido cuando cumple con las ritualidades propias de su formación y cuando se configuran correctamente cada uno de sus elementos, pero sólo es eficaz cuando los sujetos a los que afecta (modificando, suprimiendo o creando situaciones jurídicas) conocen su contenido, momento a partir del cual, no queda otro camino distinto a su cumplimiento; cumplimiento que, en principio, no se interrumpe por la utilización de las acciones contencioso administrativas.

Al anterior atributo del acto administrativo se le denomina ejecutividad, sin embargo, las decisiones de la administración no sólo son obligatorias y tienen la virtualidad de declarar el derecho sin la anuencia de la rama jurisdiccional, sino que además, también son ejecutorias, razón por la cual, otorgan a la administración la posibilidad de perseguir su cumplimiento incluso con el uso de la fuerza coercitiva del Estado. De ahí que, se pueda señalar, que la denominada jurisdicción coactiva es una concreción de la autotutela administrativa, pues como ha observado el juez constitucional, su finalidad es el recaudo rápido de las deudas a favor de las entidades públicas a través del reconocimiento de un privilegio exorbitante que “...consiste en la facultad de cobrar directamente, sin que medie intervención judicial, (...) adquiriendo la doble calidad de juez y parte, cuya justificación se encuentra en la prevalencia del interés general, en cuanto dichos recursos se necesitan con urgencia para cumplir eficazmente los fines estatales.”

Se trata de una función administrativa en la que se expresa el “imperium” del Estado, al ser un reconocimiento por parte del ordenamiento jurídico de una relación desigual entre el ciudadano y la administración; por ello, la jurisprudencia ha acogido de tiempo atrás la posición de Hauriou según la cual las acreencias públicas se encuentran amparadas por un privilegio general de cobranza, de ahí que las decisiones que contengan obligaciones constituyan un verdadero título ejecutivo. Así, las obligaciones que se recaudan han surgido a la vida jurídica de manera unilateral como una manifestación propia de la soberanía del Estado y no del comercio jurídico como ocurre en el caso de los particulares; de igual manera, se trata de una potestad excepcional o exorbitante porque, como ya se ha sostenido en apartes anteriores, la autoridad “ejecuta a los deudores por su propia cuenta, sin intermediación de los funcionarios judiciales.”

Adicionalmente a lo ya afirmado, se pueden esgrimir las siguientes razones para reafirmar que el cobro coactivo constituye una función de carácter administrativo:

1. Tal como ha señalado el juez constitucional, al quedar en firme un acto administrativo que contiene una obligación expresa clara y exigible, la entidad puede asumir dos vías: a) adelantar un procedimiento coactivo de acuerdo con las disposiciones de los artículos 823 del Estatuto Tributario y del artículo 561 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, y; b) adelantar un proceso ejecutivo judicial haciendo uso de la opción que consagra el artículo 843 del Estatuto Tributario. El primer supuesto hace parte del privilegio de autotutela administrativa, de allí que la decisión que impone una acreencia y los actos que resuelven las excepciones y ordenan continuar con la ejecución son controlables ante la jurisdicción contencioso administrativa a través de la acción de nulidad y restablecimiento de derecho. Así, el juez administrativo, "mantiene el control al ejercicio de la función administrativa, tanto en la etapa de determinación como en la de su recaudo forzoso."

2. La jurisdicción coactiva es función administrativa si se utiliza para explicar su naturaleza el criterio orgánico, como quiera que esta es llevada a cabo por funcionarios sometidos a un estricto principio de jerarquía y organizados a través de estructuras burocráticas encargados de ejecutar el Derecho. Es verdad, que tal como pone de presente Kelsen, este concepto de administración es histórico y depende de la libertad de configuración del legislador, empero al ser enmarcado dentro de la función de ejecución y al ser desprovisto de la independencia funcional propia de los operadores judiciales debe encuadrarse en aquella construcción teórica que define a la función administrativa desde un aspecto meramente residual, es decir, aquellas actividades del Estado que no son ni legislación ni jurisdicción.

3. De igual modo, también se puede explicar la naturaleza de función administrativa de la jurisdicción coactiva si se apela a un criterio material, toda vez que se trata de una actividad que se concreta en "...diversas labores de ejecución que, específicamente desarrolla la rama ejecutiva para el desarrollo de sus fines, para lo cual se reconoce un margen de discreción al funcionario administrativo, quien puede entonces apreciar la conveniencia y oportunidad de la medida que toma."

4. Por otra parte, no se trata de una actividad jurisdiccional llevada a cabo por la administración, puesto que los funcionarios administrativos sólo asumen esta labor de forma excepcional y cuando de forma expresa ha sido asignada por el legislador. Por ende, en aquellos casos en los que se suscite la duda respecto de la naturaleza de la función que ejercen los órganos administrativos, ésta siempre debe considerarse administrativa. Esta conclusión se desprende de lo preceptuado por el artículo 116 de la Constitución en el que se preceptúa:

"La Corte Constitucional, la Corte Suprema de Justicia, el Consejo de Estado, el Consejo Superior de la Judicatura, la Fiscalía General de la Nación, los tribunales y los jueces administran justicia. También lo hace la Justicia Penal Militar. El Congreso ejercerá determinadas funciones judiciales. Excepcionalmente la ley podrá atribuir función jurisdiccional en materias precisas a determinadas autoridades administrativas. Sin embargo no les será permitido adelantar la instrucción de sumarios ni juzgar delitos."

De otro lado, el ordenamiento jurídico reconoce competencia para adelantar cobro coactivo a los organismos de tránsito, para de esta manera hacer efectivas las multas impuestas por

razón de las infracciones administrativas por el incumplimiento de las disposiciones del Código Nacional de Tránsito. Se trata de una labor de ejecución que se radica en cabeza de las administraciones públicas que tengan competencia en el territorio en el que se cometió el hecho, y que se ejerce en aquellos supuestos en los que no se presente un pago voluntario. Como puede observarse, es una función que constituye una concreción de las funciones que en el nivel local corresponden a los alcaldes como suprema autoridad administrativa del municipio, puesto que a éste le "...corresponde ejercer jurisdicción coactiva para hacer efectivo el cobro de las obligaciones a favor del municipio. Esta función puede ser delegada en los tesorerías municipales y se ejercerá conforme a lo establecido en la legislación contencioso administrativa y de procedimiento civil."

En efecto, la imposición de multas y comparendos así como su cobro coactivo por parte de las autoridades municipales son una manifestación del carácter imperativo del ordenamiento jurídico. El *ius puniendi* del Estado no sólo se manifiesta a través de la delimitación de las infracciones de carácter administrativo sino que además se prevé una reacción de la administración: la conminación de un derecho individual (el patrimonio económico) o de una situación jurídica particular y concreta a través de un acto administrativo. No obstante, la delimitación de las sanciones así como su efectiva imposición no son suficientes para garantizar el respeto por la legalidad, específicamente de las normas que rigen un sector administrativo (tránsito), pues en muchos eventos no se presenta el cumplimiento voluntario por parte del destinatario y se torna indispensable que se adelanten actividades de ejecución para que a través de operaciones administrativas y del uso de la fuerza coercitiva del Estado el derecho administrativo sancionatorio cumpla la función represiva, pero especialmente preventiva que le es encomendada.

A esta lógica responde el reconocimiento de cobro coactivo, se trata de una función administrativa que implica el ejercicio de prerrogativas de poder y que por tanto al ser un uso racional de la fuerza coercitiva del Estado "requiere de la existencia permanente de un aparato institucionalizado que administre la coacción de conformidad con la Constitución y la ley, las que a su turno le imprimen a su ejercicio, en razón de su contenido y valores que defienden, el sello indeleble de la legitimidad democrática. (...) El ordenamiento jurídico no se limita a diseñar y establecer el aparato de la fuerza y las condiciones para su ejercicio, sino que adicionalmente indica el método de su actuación y las formas procesales que deben observarse cuando se viola una norma jurídica y se hace entonces necesario poner en marcha sus dispositivos de constreñimiento o reparación. En este orden de ideas, el uso de la coacción resulta inseparable de sus condiciones de ejercicio y de las formas procesales que deben agotarse para su correcto empleo, fijadas en el derecho objetivo." (Subraya fuera de texto)

Las formas procesales a las que aquí se alude se encuentran en el Estatuto Tributario, específicamente en el procedimiento administrativo de cobro coactivo consagrado en los artículos 823 a 843, disposiciones que deben aplicar los municipios para el cobro de las sanciones pecuniarias de acuerdo con lo establecido en el artículo 66 de la Ley 383 de 1997 y en el artículo 59 de la Ley 788 de 2002.

(...)

Así las cosas, la Sala debe precisar que antes de proceder al cobro coactivo, las entidades territoriales generalmente adelantan una etapa previa de persuasión con el objeto de posibilitar un pago voluntario del monto adeudado por parte del infractor. Es verdad que no

hay una regulación de esta instancia procedimental, sin embargo nada imposibilita a la administración para intentar, antes de utilizar la prerrogativa otorgada, “una aproximación con el deudor. [Solo] en el evento en que sus reclamaciones de pago no sean atendidas, para la jurisdicción coactivo el siguiente paso es el cobro.”

Adicionalmente, la Sala ya ha tenido oportunidad de precisar las principales fases procedimentales del cobro coactivo desde el inicio de la actuación hasta el pago efectivo de la acreencia:

“- El funcionario competente produce el mandamiento de pago, por medio del cual se ordena al contribuyente la cancelación de las obligaciones pendientes, más los intereses respectivos.

“- La administración se halla facultada para adelantar las investigaciones sobre los bienes del deudor, con las mismas atribuciones que la asisten para la fiscalización de impuestos.

“- La administración puede decretar las medidas de embargo y secuestro preventivo.

“- El deudor, dentro de los 15 días siguientes a la notificación del mandamiento, deberá pagar o presentar las excepciones correspondientes.

“- En caso de que no se pague, no se propongan excepciones, o las excepciones propuestas sean rechazadas, se ordenará el remate de los bienes embargados.

“- El remate de los bienes, como etapa final del cobro coactivo, tendrá lugar una vez el avalúo correspondiente esté en firme, y terminará con el remate efectivo de los bienes, o con la adjudicación de los mismos a favor de la administración.

“- La celebración de acuerdos de pago entre la administración y el deudor, en cualquier momento del proceso, dará lugar a la suspensión del procedimiento.”

Como puede observarse, el adelantamiento de cobro coactivo comprende diferentes actividades por parte de la autoridad administrativa.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° 45729 del 8 de agosto de 2007 y 19702 del 11 de abril de 2008

“En cuanto a las medidas para facilitar el pago de la multa, el Código Nacional de Tránsito faculta a las autoridades de tránsito (Organismos de Tránsito), para adoptar estas medidas y fijar los plazos que considere convenientes, pero en cuanto a un posible acuerdo de pago con los inculpados, la Ley no los faculta para exonerar, hacer rebajas o conceder plazos a los infractores. Estas son políticas de manejo de cartera que corresponden a la Junta Departamental o Municipal de Tránsito, o en su defecto, al Concejo pronunciarse mediante Acuerdo.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 16310 del 27 de marzo de 2008:

“Finalmente, puntualizamos que el término “hasta”, previsto en el artículo 135 de la Ley 769 de 2002, permite que el organismo de tránsito competente de manera discrecional, fije

el monto que debe incrementar el valor de la sanción, cuando el infractor no comparece dentro de los tres (3) días hábiles a la imposición del comparendo, es decir podrá establecer el incremento desde el 1% hasta el 100% del valor de la multa.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 17684 del 3 de abril de 2007

“... cuando el infractor a una norma de tránsito ha muerto y tiene pendiente el pago de una multa, los herederos deben cancelarla, ya que ni la infracción ni la multa desaparecen por el hecho de la muerte.”

Artículo 141. Prestación del servicio público de transporte en municipios rivereños. En aquellos municipios ribereños o conurbados cuyos cascos urbanos se encuentren separados por un río y unidos por un puente, podrá prestarse el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros entre ellos, en zona urbana o rural, por los vehículos automotores que cuenten con los permisos y autorizaciones correspondientes expedidos por las autoridades de tránsito de los municipios involucrados; únicamente para los viajes que tengan origen en el municipio donde esté matriculado el vehículo.

CAPITULO V.

Recursos

Artículo 142. Recursos. Contra las providencias que se dicten dentro del proceso procederán los recursos de reposición y apelación.

El recurso de reposición procede contra los autos ante el mismo funcionario y deberá interponerse y sustentarse en la propia audiencia en la que se pronuncie.

El recurso de apelación procede sólo contra las resoluciones que pongan fin a la primera instancia y deberá interponerse oralmente y sustentarse en la audiencia en que se profiera.

Toda providencia queda en firme cuando vencido el término de su ejecutoria, no se ha interpuesto recurso alguno o éste ha sido negado.

CAPITULO VI.

Procedimiento en caso de daños a cosas

Artículo 143. Daños Materiales. En caso de daños materiales en los que sólo resulten afectados vehículos, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, será obligación de los conductores detenerse y presentar a la autoridad presente en el lugar de los hechos, el documento de identificación, la licencia de conducción, la licencia de tránsito, la información sobre su domicilio, residencia y números telefónicos y sobre los seguros a que se refiere esta ley.

Los conductores y demás implicados podrán conciliar sus intereses en los centros de conciliación legalmente constituidos y acudir a las compañías aseguradoras, previa extensión de un acta que suscribirán las partes y la autoridad de tránsito que presencie la conciliación, la cual tiene la calidad de cosa juzgada, y prestará mérito ejecutivo.

En todo caso, se hará el retiro inmediato de los vehículos colisionados y de todo elemento que pueda interrumpir el tránsito.

Artículo 144. Informe Policial. En los casos en que no fuere posible la conciliación entre los conductores, el agente de tránsito que conozca el hecho levantará un informe descriptivo de sus pormenores, con copia inmediata a los conductores, quienes deberán suscribirlas, y si éstos se negaren a hacerlo bastará la firma de un testigo mayor de edad.

- El informe contendrá por lo menos:
- Lugar, fecha y hora en que ocurrió el hecho.
- Clase de vehículo, número de la placa y demás características.
- Nombre del conductor o conductores, documento de identidad, número de la licencia o licencias de conducción, lugar y fecha de expedición, dirección, teléfono, domicilio o residencia de los involucrados.
- Nombre del propietario o tenedor del vehículo o de los propietarios o tenedores de los vehículos.
- Nombre, documento de identidad y dirección de los testigos.
- Estado de seguridad, en general, del vehículo o de los vehículos, de los frenos, de la dirección, de las luces, bocinas y llantas.
- Estado de la vía, huella de frenada, grado de visibilidad, colocación de los vehículos y distancia, entre otros, la cual constará en el croquis levantado.
- Descripción de los daños y lesiones.
- Relación de los medios de prueba aportados por las partes.
- Descripción de las compañías de seguros y números de las pólizas de los seguros obligatorios exigidos por este código.

Reglamentación. Resolución 11268 de 2012. Ministerio de Transporte.

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto adoptar el nuevo formato del Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT) y su Manual de Diligenciamiento, facultar a los Alcaldes de los Municipios que no cuentan con Organismo de Tránsito municipal ni departamental, para que reporten la información de los accidentes de tránsito de su jurisdicción al RNAT y establecer el procedimiento para tal efecto.

Artículo 2. Formato. A partir de la expedición del presente acto administrativo, el IPAT podrá elaborarse en medios físicos y/o electrónicos, el formato elaborado en medios físicos no podrá diligenciarse en fotocopias, ni modificarse bajo ninguna circunstancia y deberá elaborarse en el formato adjunto, conforme a las siguientes características:

- Tamaño del papel: 21.59 cm x 34.29 cm (oficio).
- Tipo de papel: Químico con reactivo negro.
- Tipo de letra: Anal de 6 a 8 picas.
- Colores del papel: Original y copias en blanco.
- Escudo y logos: A la derecha el logo del Ministerio de Transporte y a la izquierda el escudo o logo de la Alcaldía, del Organismo de Tránsito o de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, según corresponda, los cuales tendrán un tamaño de 14,3 x 11, 3 milímetros.

- Para las Alcaldías y Organismos de Tránsito, cada IPAT constará de un original y tres copias, para la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional de un original y cuatro copias.

Artículo 3. Nuevas Tecnologías. Las autoridades de tránsito podrán implementar nuevas tecnologías que permitan la captura, diligenciamiento, almacenamiento y lectura de la información contenido en el IPAT.

El formato elaborado en medios electrónicos sólo contendrá la información de los campos diligenciados por el funcionario que levante el IPAT y que describan lo ocurrido en el accidente, este será impreso de acuerdo a la tecnología adoptada.

Artículo 4. Código de Identificación del Organismo de Tránsito. Cada formato del PAT debe tener preimpresos en la casilla uno "Organismo de Tránsito", el respectivo código DANE y en la parte inferior el nombre de la ciudad o municipio que por jurisdicción corresponda al sitio donde ocurrió el accidente de tránsito.

En el formato a utilizar por el personal de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, este campo aparecerá en blanco y será diligenciado por el agente que conozca del caso.

Artículo 5. Código de Identificación del IPAT. El código de identificación del IPAT impreso será alfanumérico y contendrá inicialmente una letra seguida de nueve (9) dígitos, correspondientes al rango de la serie única asignada a la entidad que realiza el reporte, según corresponda, así:

- Para los Organismos de Tránsito la letra "A".
- Para lo Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional la letra "C".
- Para los Alcaldes de los Municipios que no cuentan con Organismo de Tránsito Municipal ni departamental, la letra "S".
- El código de identificación del IPAT electrónico será alfanumérico y contendrá inicialmente dos letras seguidas de nueve (9) dígitos, correspondientes al rango de la serie única asignada a la entidad que realiza el reporte, así:
 - Para los Organismos de Tránsito las letras "AE".
 - Para la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional las letras "CE".

Artículo 6. Manual de Diligenciamiento. Adóptese el nuevo "[Manual para el diligenciamiento del IPAT](#)" según documento adjunto, diseñado con el objetivo de establecer el procedimiento a seguir ante la ocurrencia de un accidente de tránsito y establecer los aspectos que deben registrarse en el formato, el cual será herramienta de consulta obligatoria.

Artículo 7. Obligación de Diligenciamiento del IPAT. La Autoridad de Tránsito de acuerdo a su jurisdicción está obligada a diligenciar el IPAT de conformidad con el Manual establecido para ello, en forma clara y completa.

Artículo 8. Diligenciamiento y Entrega del Informe. En caso de daños materiales en los que sólo resulten afectados vehículos, inmuebles, cosas o animales y/o se tipifique un

tipo penal, la autoridad de tránsito que conozca el hecho, levantará un informe descriptivo de sus pormenores y entregará una copia inmediata a los conductores, quienes deberán suscribirlas, y si estos se negaren a hacerlo, bastará la firma de un testigo mayor de edad.

En todo caso, la Autoridad de Tránsito que hubiere conocido del accidente, remitirá a más tardar dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes, copia del respectivo IPAT al organismo de tránsito competente y en los casos en que se tipifique un tipo penal, de manera adicional, se entregará el original a la Fiscalía General de la Nación.

Artículo 9. Gratuidad del IPAT. El IPAT será gratuito para los conductores y peatones involucrados en un accidente de tránsito.

Artículo 10. Reporte y Control. Los Organismos de Tránsito, los Alcaldes de los Municipios que no cuentan con Organismo de Tránsito municipal ni departamental y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, según su jurisdicción, serán los responsables de imprimir, diligenciar, custodiar y controlar el IPAT, así como realizar el reporte diario del consumo al RNAT, bajo los estándares establecidos por el Ministerio de Transporte o los protocolos que para el efecto establezca el RUNT.

Artículo 11. Asignación de Rangos del IPAT. A partir de la entrada en operación del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito a través del RUNT, la asignación de rangos del IPAT a los Organismos de Tránsito, a los Alcaldes de los Municipios que no cuentan con Organismo de Tránsito municipal ni departamental y a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, se hará a través de la Concesión RUNT, previo cumplimiento del siguiente protocolo:

- El sistema RUNT asignará de manera automática y en línea los rangos del IPAT, los cuales serán independientes, unos para los IPAT electrónicos y otros para los IPAT físicos.
- Para las siguientes asignaciones que realice el RUNT, este verificará que se haya consumido y registrado exitosamente en el sistema RNAT, el 80% de la última asignación y además el 100% de la penúltima. Este control se aplicará en forma independiente, tanto para los IPAT electrónicos como para los IPAT físicos.

Parágrafo 1. El Grupo de Seguridad Vial de la Subdirección de Tránsito, remitirá un informe consolidado a la Concesión RUNT con el promedio mensual de consumo de rangos IPAT de los últimos seis (6) meses, reportado por cada organismo de tránsito y por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional al RNAT, con el fin de determinar el promedio para la realización de la primera asignación.

Parágrafo 2. El Grupo de Seguridad Vial de la Subdirección de Tránsito, migrará al RUNT el listado de rangos asignados a los Organismos de Tránsito y a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, que no hayan sido consumidos antes de la vigencia de la presente resolución.

Los formatos del Informe Policial de Accidentes de Tránsito, podrán seguirse utilizando hasta agotar su existencia.

Artículo 12. Procedimiento de Asignación de Rangos y Claves Donde no Exista Organismo de Tránsito. El sistema RUNT, a petición del Alcalde interesado, asignará los

usuarios y claves para el acceso que permita el reporte de los accidentes de tránsito al RNAT. Igualmente, el sistema RUNT asignará un rango inicial de veinte (20) IPAT, al código DANE del ente territorial.

Artículo 13. Etapa Preoperativa. Previo a la entrada de operación del RNAT en el sistema RUNT, el Ministerio de Transporte realizará las labores de difusión, capacitación y pruebas piloto en el sistema, con los Organismos de Tránsito, los Alcaldes de los Municipios que no cuentan con Organismo de Tránsito municipal ni departamental y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

Artículo 14. Vigencia. La presente resolución rige a partir del primero (1) de abril de 2013, momento en el cual se entenderán derogadas las Resoluciones números 4040 del 28 de diciembre de 2004, 1814 del 13 de julio de 2005, 6020 del 29 de diciembre de 2006, 2838 del 17 de julio de 2008 y las demás que le sean contrarias.

Artículo 145. Copias del Informe. El agente de tránsito que hubiere conocido el accidente remitirá a más tardar dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes, copia del respectivo informe al organismo de tránsito competente para lo pertinente y a los centros de conciliación autorizados por el Ministerio de Justicia "

Artículo 146. Concepto Técnico. Las autoridades de tránsito podrán emitir conceptos técnicos sobre la responsabilidad en el choque y la cuantía de los daños. A través del procedimiento y audiencia pública dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la presentación del informe. En caso de requerirse la práctica de pruebas éstas se realizarán en un término no superior a los diez (10) días hábiles, notificado en estrados previo agotamiento de la vía gubernativa.

En los procesos que versen sobre indemnización de perjuicios causados por accidentes de tránsito, una vez dictada la sentencia de primera instancia, sin importar que ésta sea apelada o no, el juez decretará el embargo y secuestro del vehículo con el cual se causó el daño, siempre y cuando el solicitante preste caución que garantice el pago de los perjuicios que con la medida puedan causarse. Tal medida se regirá por las normas del libro IV del Código de Procedimiento Civil, y se levantará si el condenado presta caución suficiente, o cuando en recurso de apelación se revoque la sentencia condenatoria o si el demandante no promueve la ejecución en el término señalado en el artículo 335 del Código de Procedimiento Civil, o si se extingue de cualquier otra manera la obligación.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-039 de 2004

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-039 de 2004 decidió declarar la exequibilidad del inciso segundo del Artículo 146 de la Ley 769 de 2002

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-039 de 2004.

Esta norma "...aunque no modifica de manera expresa el Artículo 690 del Código de Procedimiento Civil, la ...regula la oportunidad en la que cabe el decreto de las medidas cautelares en el proceso de responsabilidad civil por perjuicios causados en accidentes de tránsito, que era, precisamente, el objeto del mencionado numeral 6° del Artículo 690 del Código de Procedimiento Civil"... "Pero el Código Nacional de Tránsito Terrestre claramente fija una oportunidad distinta para la práctica de las medidas cautelares y

subordina la vigencia de las mismas a que en el término del Artículo 335 del CPC se inicie el correspondiente proceso ejecutivo. Se evidencia así la intención del legislador de evitar que el embargo y secuestro del vehículo automotor se prolongue en el tiempo, al disponer que la medida proceda cuando se haya dictado sentencia de primera instancia, esto es cuando se haya establecido en principio la responsabilidad del demandado, y que, a partir de entonces, se mantenga por el tiempo necesario para que se haga efectiva la sentencia”.

La presente norma no es más que “una medida de protección cautelar razonable y proporcionada, que constituye un equilibrio entre los intereses de las partes”. que bajo ningún supuesto “elimina las medidas cautelares para los procesos ordinarios de responsabilidad por daños derivados de accidentes de tránsito, sino que dispone que las mismas proceden sólo cuando se haya dictado sentencia de primera instancia”.

Las medidas cautelares y las condenas económicas en esta clase de procesos, no podrán exceder el monto indexado de los perjuicios realmente demostrados en él mismo.

Artículo 147. Obligación de Comparendo. En toda circunstancia, si el agente de tránsito observare la violación de las normas establecidas en este código, en caso de daños a cosas, podrá imponer un comparendo al conductor infractor.

CAPITULO VII.

Actualización en caso de infracciones penales

Artículo 148. Funciones de Policía Judicial. En caso de hechos que puedan constituir infracción penal, las autoridades de tránsito tendrán las atribuciones y deberes de la policía judicial, con arreglo al Código de Procedimiento Penal.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-429 de 2003.

La atribución de policía judicial cumplida por las autoridades de tránsito de levantar un informe descriptivo y su valor probatorio.

“La noción de policía judicial es el conjunto de autoridades que colaboran con los funcionarios judiciales en la investigación de los delitos y en la captura de los delincuentes. La concepción moderna de la Policía judicial es la de un cuerpo que requiere la aplicación de principios de unidad orgánica y, sobre todo, de especialización científica y que actúa bajo la dirección funcional de los fiscales o los jueces⁸³.”

El Artículo 312 del Código de Procedimiento Penal distingue entre los servidores públicos que ejercen de manera permanente funciones de policía Judicial, como la Policía Judicial de la Policía Nacional, el Cuerpo Técnico de Investigaciones de la Fiscalía General de la Nación y todos los servidores que desempeñen funciones judiciales siempre y cuando guarden relación con la naturaleza de su función y la Policía Judicial del Departamento Administrativo de Seguridad; y aquellos que las realizan de forma especial, entre los cuales se encuentran las autoridades de tránsito⁸⁴.

⁸³ Sentencia C-024 de 1994 M.P. Alejandro Martínez Caballero.

⁸⁴ Al respecto, el Artículo 3 de la Ley 769 de 2002 dispone:

“Son autoridades de tránsito en su orden, las siguientes: El Ministerio de Transporte, Los Gobernadores y los Alcaldes.

Además, dispone la Ley 769 de 2002, que cualquier autoridad de tránsito está facultada para abocar el conocimiento de una infracción o de un accidente mientras la autoridad competente asume la investigación⁸⁵.

Pues bien, tratándose de accidentes de tránsito en los que ocurran solamente daños materiales, es decir, resulten afectados vehículos, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, los conductores y demás implicados podrán conciliar sus intereses⁸⁶; pero en los casos en que ésta no fuere posible, el agente levantará un informe descriptivo de sus pormenores, con copia a los conductores quienes deberán suscribirlo y si estos se negaren a hacerlo bastará la firma de un testigo mayor de edad, informe que se remitirá al organismo de tránsito competente para lo pertinente y a los centros de conciliación respectivos⁸⁷.

Pero, tal y como lo establecía la Ley 33 de 1986, el Artículo 148 de la Ley 769 de 2002 otorgó a las autoridades de tránsito funciones de policía judicial en los casos de accidentes de esta naturaleza que puedan constituir infracción penal, con arreglo al Código de Procedimiento Penal, es decir, a los Artículos 314 a 321 del mismo. Por lo que, en ejercicio de esta competencia las mencionadas autoridades de tránsito al levantar dicho informe descriptivo sobre un accidente de esta naturaleza con implicaciones de carácter penal, además de la copia que deban remitir a las autoridades de tránsito respectivas, deberán enviar dicho informe inmediatamente a la autoridad instructora competente en materia penal.

En tal sentido, la mencionada norma legal dispone que el agente de tránsito que conozca de un hecho de esta naturaleza, que pueda constituir infracción penal, tiene que cumplir estrictamente con tres obligaciones precisas: 1) elaborar un informe dando cuenta, de buena fe, de los pormenores de lo sucedido, 2) remitirlo inmediatamente a la autoridad instructora competente en materia penal; y, 3) entregar copia del mismo a los conductores. Estos últimos, a su vez, tienen el deber de firmarlo, pero alternativamente lo podrá suscribir un testigo.

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital.

La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras.

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 5° de este Artículo.

Los agentes de Tránsito y Transporte.

Parágrafo 1°. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

Parágrafo 3°. Las autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Parágrafo 4°. La facultad de autoridad de tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.

Parágrafo 5°. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de autoridad de tránsito.

⁸⁵ Ley 769 de 2002, art. 7°, inc. 4°

⁸⁶ Ley 769 de 2002, art. 143

⁸⁷ Ley 769 de 2002, art. 145

En lo que concierne al contenido del informe descriptivo, el Artículo 149 de la Ley 769 de 2002 prevé que aquél contendrá por lo menos ciertos datos objetivos, como son, el lugar, la fecha y la hora del hecho; la clase de vehículo, su placa y características; los nombres de los conductores con los respectivos números del documento de identidad, el de sus licencias de conducción, junto con sus direcciones y lugar y fecha de expedición de la póliza de seguro; los nombres y números de identificación de los propietarios o tenedores de los vehículos; los nombres, documento de identidad y dirección de los testigos y la descripción de las compañías de seguros y números de pólizas de los seguros obligatorios exigidos por la misma ley. Además de esta información básica, cuyo recaudo no ofrece dificultad alguna y sobre la cual la actividad del agente de tránsito es prácticamente mecánica, en el informe descriptivo deben figurar otros datos cuyo establecimiento conlleva la realización de juicios más elaborados por parte del agente de policía judicial, y por ende su grado de controversia e inconformidad de los implicados puede llegar a ser mayor, consistente en determinar el estado de seguridad, en general, de los vehículos, de los frenos, la dirección, las luces, la bocina y las llantas; la descripción de los daños y lesiones; así como una descripción sobre el estado de la vía, huella de frenada, grado de visibilidad, colocación de los vehículos y la distancia.

De igual manera, el citado Artículo dispone que dicho informe contendrá una relación de los medios de prueba aportados por las partes, y en todo caso que se produzcan lesiones personales u homicidio en accidente de tránsito, es obligación del agente de policía judicial remitir a los conductores a la práctica de la prueba de alcoholemia.

No prevé la norma subexamine que en el texto del informe descriptivo el conductor pueda plasmar los motivos de su disentimiento con los datos y apreciaciones que en éste se contengan. Sin embargo, los formatos que actualmente emplean los agentes de tránsito en estos casos cuentan con los correspondientes espacios para que los conductores expresen su inconformidad con los datos, afirmaciones y apreciaciones que aparecen consignados en el informe descriptivo⁸⁸.

Cabe recordar que según lo dispuesto por el Artículo 314 del Código de Procedimiento Penal, las exposiciones de la policía judicial no tendrán valor de testimonio ni de indicios y solo podrán servir como criterios orientadores de la investigación, así como que el Artículo 318 *ibidem* establece que las actuaciones que realice la policía judicial deberán ser efectuadas con acatamiento estricto de las garantías constitucionales y legales y que los implicados tendrán las mismas facultades y derechos que les otorga la ley ante los funcionarios judiciales.

Es preciso tener en cuenta también, que un informe de policía al haber sido elaborado con la intervención de un funcionario público formalmente es un documento público⁸⁹ y como tal se presume auténtico, es decir, cierto en cuanto a la persona que lo ha elaborado, manuscrito o firmado, mientras no se compruebe lo contrario mediante tacha de falsedad, y hace fe de su otorgamiento y de su fecha; y, en cuanto a su contenido es susceptible de ser desvirtuado en el proceso judicial respectivo.

⁸⁸ Páginas 116 a 119 expediente

⁸⁹ Código de Procedimiento Civil, art. 251

Este informe de policía entonces, en cuanto a su contenido material, deberá ser analizado por el fiscal o juez correspondientes siguiendo las reglas de la sana crítica y tendrá el valor probatorio que este funcionario le asigne en cada caso particular al examinarlo junto con los otros medios de prueba que se aporten a la investigación o al proceso respectivo, como quiera que en Colombia se encuentra proscrito, en materia probatoria, cualquier sistema de tarifa legal.

En este orden de ideas, el informe descriptivo elaborado por una autoridad de tránsito, constituye un importante instrumento al servicio de la administración de justicia como quiera que en éste se da cuenta de la ocurrencia de un hecho, en algunos casos con implicaciones de orden civil pero en otros además con carácter penal, en el que aparecen identificados los conductores implicados, así como consignados datos sobre las posibles condiciones en que aquél tuvo lugar, y además estará firmado por los conductores o en su defecto por un testigo. Datos todos estos que resultan fundamentales para orientar una futura investigación o proceso y a partir los cuales se puede producir la prueba que se requiera para establecer la realidad y veracidad de los hechos.

Así pues, en virtud del Artículo 148 de la Ley 769 de 2002, el informe descriptivo que elabora un agente de tránsito en los casos de accidentes de esta naturaleza con implicaciones penales, corresponde al ejercicio de una actividad de policía judicial consistente en rendir un informe cuyo contenido y efectos se encuentran regulados por el Artículo 149 del nuevo Código Nacional de Tránsito y, en lo pertinente, por los Artículos 314 a 321 del C.P.P. De tal suerte que se trata de un documento público cuyo contenido material puede ser desvirtuado en el proceso respectivo y que debe ser apreciado por el funcionario judicial de acuerdo a las reglas de la sana crítica a fin de otorgarle el alcance probatorio que corresponda una vez sea valorado en conjunto con todas las pruebas practicadas, bien oficiosamente o bien a petición de parte.

Cabe recordar, que cuando el agente de tránsito ha presenciado la ocurrencia misma del accidente de tránsito, se estará ante la posibilidad de decretar dicho testimonio para que sea controvertido ante la autoridad judicial correspondiente en el curso del proceso respectivo a fin de poder ser apreciado por el correspondiente funcionario junto con las demás pruebas y de acuerdo con las reglas de la sana crítica”.

Artículo 149. Descripción. En los casos a que se refiere el artículo anterior, el agente de tránsito que conozca el hecho levantará un informe descriptivo de sus pormenores, con copia inmediata a los conductores, quienes deberán firmarlas y en su defecto, la firmará un testigo.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-429 de 2003

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-429 de 2003 decidió declarar exequible el aparte final del inciso primero del Artículo 149 de la Ley 769 de 2002 en el entendido de que el conductor no está obligado a firmar, que puede consignar por escrito sus observaciones, y su firma o abstención de hacerlo no significan aceptación de los hechos.

- El informe contendrá por lo menos:
- Lugar, fecha y hora en que ocurrió el hecho.
- Clase de vehículo, número de la placa y demás características.

- Nombre del conductor o conductores, documentos de identidad, número de la licencia o licencias de conducción, lugar y fecha de su expedición y número de la póliza de seguro y compañía aseguradora, dirección o residencia de los involucrados.
- Nombre del propietario o tenedor del vehículo o de los propietarios o tenedores de los vehículos.
- Nombre, documentos de identidad y dirección de los testigos.
- Estado de seguridad, en general, del vehículo o de los vehículos, de los frenos, de la dirección, de las luces, bocinas y llantas.
- Estado de la vía, huella de frenada, grado de visibilidad, colocación de los vehículos y distancia, la cual constará en el croquis levantado.
- Descripción de los daños y lesiones.
- Relación de los medios de prueba aportados por las partes.
- Descripción de las compañías de seguros y números de las pólizas de los seguros obligatorios exigidos por este código.

En todo caso en que produzca lesiones personales u homicidio en accidente de tránsito, la autoridad de tránsito deberá enviar a los conductores implicados a la práctica de la prueba de embriaguez, so pena de considerarse falta disciplinaria grave para el funcionario que no dé cumplimiento a esta norma.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-619 de 2011

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-619 de 2011 decidió declarar EXEQUIBLE, por el cargo estudiado⁹⁰ en la presente sentencia, el aparte normativo demandado, contenido en el artículo 149 de la Ley 769 de 2002.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-429 de 2003.

“...el deber de firmar el informe descriptivo de marras no puede ser entendida como la consagración por parte del legislador de una obligación para los conductores de confesar o aceptar los hechos en que resultaron implicados, pues si bien está proscrita toda actuación de las autoridades que pretenda la confesión involuntaria de los implicados, la exigencia del contenido normativo demandado corresponde a una decisión razonable del legislador que no afecta ni se opone con la obligación constitucional que tienen todos los ciudadanos de colaborar con la administración de justicia pues va encaminada a que la labor investigativa del Estado no se vea paralizada desde sus inicios y que los derechos de las víctimas no fuesen desconocidos por tales circunstancias. Tal exigencia legal constituye además, un importante mecanismo de control al ejercicio de las competencias de las autoridades de tránsito por cuanto se le está tutelando al ciudadano su derecho a conocer un documento público donde aparecen vertidos hechos y afirmaciones con los cuales se va a iniciar una investigación penal”.

⁹⁰ El demandante afirma que el contenido normativo demandado, al establecer la obligación de la autoridad de tránsito de enviar a la práctica de la prueba de embriaguez únicamente a los conductores implicados en accidentes en que se produzcan lesiones u homicidio, resulta contrario a la Constitución, porque excluye de dicha obligación a los peatones. En efecto, el actor explica que cuando un accidente de tránsito involucra no sólo conductores sino peatones también, no existen razones suficientes para que exclusivamente los conductores deban ser enviados a la prueba de alcoholemia y los peatones no. Esto en tanto los peatones, tal como los conductores, ostentan obligaciones en materia de tránsito (p. arts 55 y 57 a 59 de la Ley 769 de 2002, llamado *Código de Tránsito*) entre la cuales está el deber de abstenerse de realizar conductas en el contexto del tránsito, que perjudiquen o pongan en riesgo a los demás. Conductas tales como participar en el tránsito en estado de embriaguez, acción que plausiblemente podía realizar un peatón.

“De igual manera el conductor puede renunciar a ejercer su derecho a verter en el texto del informe descriptivo sus argumentos defensivos, a contradecir los datos y evaluaciones que en éste aparezcan, y además negarse simplemente a suscribirlo, reservándose para esgrimirlos ante el funcionario judicial correspondiente, lo cual tampoco puede ser entendido como la aceptación de los hechos o un indicio en su contra sino como el ejercicio de un derecho fundamental”.

“...la actividad que realiza el agente de tránsito no reemplaza aquella del funcionario judicial respectivo, por cuanto, como lo exige la Ley 769 de 2002, la autoridad de tránsito debe inmediatamente enviar el informe descriptivo a la autoridad competente y será en el curso del proceso o la investigación respectiva donde, con el pleno de todas las garantías constitucionales, los conductores deben contar con una defensa técnica adecuada y podrá controvertir todos los hechos y aseveraciones que figuren en el informe descriptivo”.

“La actividad probatoria que, una vez recibido el informe descriptivo, adelantará el organismo investigador deberá encaminarse a destruir la presunción de inocencia de que gozan los implicados en los hechos, a producir una prueba que respete las exigencias legales para su producción, de manera suficiente y racional, en el sentido de acomodarse a la experiencia y la sana crítica, a fin de que el acusador luego de adelantado el proceso con todas las garantías constitucionales profiera la providencia que en derecho corresponda y si es del caso, finalmente un juez profiera la sentencia respectiva.”

“...la norma legal debe entenderse como la posibilidad de que alternativamente el informe sea firmado por un testigo, cuando los conductores no quieran firmarlo o no estén en posibilidad de hacerlo⁹¹. En efecto, la previsión legal de esta figura constituye simplemente un instrumento que permite sentar las bases sobre las cuales se adelantará un trámite penal y así evitar la parálisis de la actividad investigativa del Estado. Esta exigencia legal, tampoco constituye una vulneración del derecho de defensa del implicado, por cuanto el testigo está llamado a firmar solo para acreditar la negativa o la imposibilidad del conductor de hacerlo, pero jamás puede entenderse como la convalidación de la veracidad de los hechos descritos ni de los datos y apreciaciones que aparecen consignados en el informe descriptivo, o la imputación de responsabilidad de los implicados.”

“...si el testigo que firmó alternativamente el informe además presencié los hechos, se estará en estos casos también ante una prueba que debe ser debidamente decretada y controvertida en el curso del proceso respectivo, razón por la cual no se está violando al conductor su derecho fundamental a controvertir las pruebas en su contra”

Jurisprudencia Corte Constitucional Sentencia C-619 de 2011:

“...En este orden, como quiera que esté prohibido conducir en estado (sic) embriaguez, la obligatoriedad de enviar a los conductores en caso de accidente a la prueba de alcoholemia, se presenta como el curso de acción coherente en dos sentidos.

⁹¹ Al respecto la Resolución núm. 05593 de 1993 del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, “Por la cual se adopta el Manual para diligenciar el formulario informe de accidentes”, dispone: FIRMA CONDUCTORES INVOLUCRADOS. En la margen izquierda del formulario se encuentra el espacio para que los conductores participantes del accidente firmen de conformidad lo registrado tanto en el informe como en el croquis. Obviamente esto se debe efectuar siempre que las circunstancias lo permitan (subrayado fuera de texto).

El primero de ellos relativo a que la embriaguez en conductores implica per se una infracción de tránsito, incluso si no se ha presentado un accidente. Por lo que el alcance de la norma en este contexto, no puede ser otro que el cumplimiento mismo de las normas de tránsito. Exigencia esta (la de no estar ebrio al conducir) que no es aplicable a los peatones, pues no existe en las normas de tránsito contenido normativo alguno que prohíba a los peatones ingerir alcohol. Para la Corte resulta claro que en materia de responsabilidad de tránsito, la conducta sancionable a propósito de la ingesta de alcohol es la del conductor, pues la autoridad de tránsito no puede imponer sanciones a los peatones ebrios.

En este orden la distinción entre peatones y conductores derivada de la disposición acusada, surge del sentido mismo de las regulaciones de tránsito, cual es sancionar ciertas conductas de los conductores. Esto sugiere igualmente la idea de que no toda distinción normativa implica desigualdad de trato. Pues la desigualdad de trato significa que el contenido de la ley distingue para discriminar injustificadamente. Y, en el caso concreto el contenido normativo se dirige a quien es el sujeto de las regulaciones sancionatorias principales y esenciales de la regulación de tránsito. Esto es, los conductores. Por lo cual no resulta errado que no contemple otros sujetos.

(...)

El segundo aspecto relevante del alcance de la norma consiste en que el procedimiento descrito en la disposición jurídica acusada, se inscribe dentro de las actuaciones que la legislación dispuso cuando las situaciones de tránsito puedan derivar en infracciones penales. Esto significa que el envío a la prueba de alcoholemia de los conductores involucrados en los accidentes de tránsito que describe el supuesto de la norma, se entiende como una de las actuaciones propias dentro de aquellas que tienen por fin determinar la posible responsabilidad penal que pueda surgir del siniestro en cuestión. Esto implica a su vez que la recolección de las pruebas con dicho fin, está a disposición de las partes que van a participar en el proceso de establecimiento de la responsabilidad penal. Por ello, no se puede afirmar que la norma ha omitido disponer la práctica de la prueba como obligación de la autoridad de tránsito. Pues, la lógica de los procesos penales, en punto de la recolección probatoria, es que a éstas les asiste el derecho de solicitar la práctica de las que consideren relevantes.

Por lo anterior, para la Corte es claro que el conductor sobrio puede solicitar que se le practique la prueba de alcoholemia al peatón lesionado o fallecido, presuntamente ebrio. Justamente, el inciso siguiente al que se analiza en la presente sentencia, dispone que en el supuesto del accidente de tránsito con lesiones u homicidio “el informe o el croquis, o los dos, serán entregados inmediatamente los interesados y a la autoridad instructora competente en materia penal”.

“...la norma demandada dispone una de las actuaciones para efectos de determinar la comisión de una infracción penal, lo cual sólo es posible al interior de una investigación penal. Y, la naturaleza de estos procedimientos penales implica la existencia de partes, que disponen en igualdad de condiciones del acervo probatorio y de su práctica. Por demás, se insiste, el contenido normativo del inciso siguiente al cuestionado en este proceso, implica precisamente que las condiciones de recolección de los elementos probatorios para concluir la responsabilidad penal en el accidente de tránsito, se traslada de inmediato a la autoridad competente en materia penal. Autoridad a la que, por supuesto, se le puede

solicitar la práctica de la prueba que configura la presunta omisión legislativa, según el cargo de inconstitucionalidad.

De otro lado, no puede dejar de considerarse que la obtención de la información sobre el grado de alcohol en la sangre (alcoholemia) de un ciudadano conductor, está específicamente regulada en el Código de Tránsito en el artículo 150, según el cual “las autoridades de tránsito podrán solicitar a todo conductor de vehículo automotor la práctica de examen de embriaguez (...)”. Lo que significa que el legislador ha otorgado una facultad excepcional a la autoridad de tránsito en este asunto, que resulta de suma importancia en el contexto de la norma acusada, el cual como se ha dicho se refiere al procedimiento de determinación de la responsabilidad penal derivada de un accidente de tránsito.

El carácter excepcional de la facultad otorgada por el legislador a la autoridad de tránsito en la norma estudiada, se refiere al hecho de que forma parte de los procedimientos para determinar la responsabilidad penal, la regla general del artículo 246 del Código de Procedimiento Penal, según la cual las actividades que adelanta la policía judicial, en desarrollo del programa metodológico de la investigación “que impliquen afectación de derechos y garantías fundamentales únicamente se podrán realizar con autorización previa proferida por el juez de control de garantías, a petición del fiscal correspondiente”. Y, si la excepción a lo anterior en la misma legislación procedimental penal, la configura una serie de actuaciones taxativamente contenidas en los artículos 213 a 245 del Código de Procedimiento Penal, dentro de las cuales no se encuentra la obtención de la prueba de alcoholemia, ello querría decir que el Código de Tránsito en efecto se erige como otra excepción a la regla general mencionada.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-006 de 2007

“...de conformidad con la Constitución, las normas legales vigentes y la jurisprudencia constitucional, quien ha sufrido un accidente de tránsito tiene derecho a la atención integral del servicio de salud que de allí surja, más aún si se trata de un menor, pues dada la prevalencia de sus derechos, no puede anteponerse razones de tipo legal o contractual que vulneren los derechos constitucionalmente protegidos.”. En el mismo sentido pueden verse las Sentencias T-111 de 2003, T-010 y T-959 de 2005 de la misma Corporación

El informe o el croquis, o los dos, serán entregados inmediatamente a los interesados y a la autoridad instructora competente en materia penal.

El funcionario de tránsito que no entregue copia de estos documentos a los interesados o a las autoridades instructoras, incurrirá en causal de mala conducta.

Para efectos de determinar la responsabilidad, en cuanto al tránsito, las autoridades instructoras podrán solicitar pronunciamiento sobre el particular a las autoridades de tránsito competentes.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 49748 del 28 de agosto de 2008

“... en el evento de la existencia de lesiones (en la ocurrencia de accidentes de tránsito), no es posible la conciliación en el lugar de los hechos si no que debe hacerse ante la autoridad de conocimiento, que en este caso es la Fiscalía general de la Nación o ante un Juez Civil si llegare a generarse un proceso de responsabilidad civil, situación distinta sucede cuando no existen lesionados, evento en el que los conductores pueden suscribir un acta en los términos del artículo 143 ya citado. De otro lado, de conformidad con lo señalado anteriormente, aunque la regla general es que siempre que exista un accidente se debe levantar el informe correspondiente, en el evento en que se trate de un choque simple y el perjudicado pretenda reclamar el pago de los perjuicios, deberá acudir ante el juez competente, valiéndose de otros medio de prueba y en caso de haberse producido una lesión, dependiendo de la gravedad de la misma podrá instaurar denuncia penal o querrela, teniendo en cuenta el número de días que resultare incapacitado”

CAPITULO VIII.

Actuación en caso de embriaguez

Artículo 150. Examen. Las autoridades de tránsito podrán solicitar a todo conductor de vehículo automotor la práctica de examen de embriaguez, que permita determinar si se encuentra bajo efectos producidos por el alcohol o las drogas, o sustancias estupefacientes, alucinógenas o hipnóticas.

Las autoridades de tránsito podrán contratar con clínicas u hospitales la práctica de las pruebas de que trata este artículo, para verificar el estado de aptitud de los conductores.

Parágrafo. En los centros integrales de atención se tendrá una dependencia para practicar las pruebas anteriormente mencionadas.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 315301 del 25 de agosto de 2010

“En cuanto al procedimiento a seguir cuando quiera que el conductor se niegue a realizar la prueba de alcoholemia, se tiene que la Honorable Corte Constitucional es reiterativa en manifestar que respecto a la inspección corporal, si el imputado no da su consentimiento para recoger evidencia o elementos materiales probatorios donde ser requiera exploración sobre la piel desnuda y espacios naturales, sea o no mediante la introducción de instrumental médico, sondas, etc, si no se obtiene el consentimiento del imputado no se puede hacer el procedimiento y se tendría que acudir al juez de garantías, de lo que se desprende que en tratándose de la persona que conduce en estado de embriaguez pero no ha causado daño alguno, si el contraventor no da su consentimiento para sacar muestra de sangre, orina utilización de alcohosensor, no es posible realizarse; solo procedería la prueba clínica señalada en la Resolución No. 001183 del 14 de diciembre de 2005, por medio de la cual se adopta EL REGLAMENTO TECNICO FORENSE PARA LA DETERMINACION CLINICA DEL ESTADO DE EMBRIAGUEZ, la cual contempla las especificaciones para la determinación clínica de la alcoholemia o cualquier otra prueba que conduzca a demostrar el estado de embriagues pero que no conlleve inspección corporal. Para la prueba clínica señalada en la Resolución No. 001183 en cita, se debe

evaluar la presentación personal, conducta motriz, aliento alcohólico, prueba sensorial, comportamiento efectivos, lenguaje, pensamiento, inteligencia, sensopercepción, juicio y raciocinio, introspección, congestión conjuntiva y evaluación de la coordinación motora.”

Artículo 151. Suspensión de Licencia. Quien cause lesiones u homicidios en accidente de tránsito y se demuestre que actuó bajo cualquiera de los estados de embriaguez de que trata este código, o que injustificadamente abandone el lugar de los hechos, a más de las sanciones previstas en el Código Penal, se hará acreedor a la suspensión de su licencia por el término de cinco (5) años.

Artículo 152. Sanciones y Grados de Alcholemla. Modificado Ley 1383 de 2010 Artículo 25. Modificado Ley 1548 de 2012 Artículo 1°. Modificado Ley 1696 de 2013 Artículo 5°. Si hecha la prueba, se establece que el conductor se encuentra en alguno de los siguientes grados de alcholemla, incurrirá en las sanciones respectivas, según el nivel de reincidencia correspondiente de conformidad con lo indicado a continuación para cada evento:

1. Grado cero de alcholemla, entre 20 y 39 mg de etanol/100 ml de sangre total, se impondrá:

1.1. Primera vez

1.1.1. Suspensión de la licencia de conducción por un (1) año

1.1.2. Multa correspondiente a noventa (90) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).

1.1.3 Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante veinte (20) horas.

1.1.4 Inmovilización del vehículo por un (1) día hábil.

1.2. Segunda Vez

1.2.1. Suspensión de la licencia de conducción por un (1) año.

1.2.2. Multa correspondiente a ciento treinta y cinco (135) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).

1.2.3. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante veinte (20) horas.

1.2.4. Inmovilización del vehículo por un (1) día hábil.

1.3. Tercera Vez

1.3.1. Suspensión de la licencia de conducción por tres (3) años.

1.3.2. Multa correspondiente a ciento ochenta (180) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).

1.3.3. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante treinta (30) horas.

1.3.4. Inmovilización del vehículo por tres (3) días hábiles.

2. Primer grado de embriaguez, entre 40 y 99 mg de etanol/100 ml de sangre total, se impondrá:

2.1. Primera Vez

- 2.2.1. Suspensión de la licencia de conducción por tres (3) años.
- 2.1.2. Multa correspondiente a ciento ochenta (180) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).
- 2.1.3. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante treinta (30) horas.
- 2.1.4. Inmovilización del vehículo por tres (3) días hábiles.

2.2. Segunda Vez

- 2.2.1. Suspensión de la licencia de conducción por seis (6) años.
- 2.2.2. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante cincuenta (50) horas.
- 2.2.3. Multa correspondiente a doscientos setenta (270) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).
- 2.2.4. Inmovilización del vehículo por cinco (5) días hábiles.

2.3. Tercera Vez

- 2.3.1. Cancelación de la licencia de conducción.
- 2.3.2. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante sesenta (60) horas.
- 2.3.3. Multa correspondiente a trescientos sesenta (360) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).
- 2.3.4. Inmovilización del vehículo por diez (10) días hábiles.

3. Segundo grado de embriaguez, entre 100 y 149 mg de etanol/100 ml de sangre total, se impondrá:

3.1. Primera Vez

- 3.1.1. Suspensión de la licencia de conducción por cinco (5) años.
- 3.1.2. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante cuarenta (40) horas.
- 3.1.3. Multa correspondiente a trescientos sesenta (360) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).
- 3.1.4. Inmovilización del vehículo por seis (6) días hábiles.

3.2. Segunda Vez

- 3.2.1. Suspensión de la licencia de conducción por diez (10) años.
- 3.2.2. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante sesenta (60) horas.
- 3.2.3. Multa correspondiente a quinientos cuarenta (540) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).
- 3.2.4. Inmovilización del vehículo por diez (10) días hábiles.

3.3. Tercera Vez

- 3.3.1. Cancelación de la licencia de conducción.

3.3.2. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante ochenta (80) horas.

3.3.3. Multa correspondiente a setecientos veinte (720) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).

3.3.4. Inmovilización del vehículo por veinte (20) días hábiles.

4. Tercer grado de embriaguez, desde 150 mg de etanol/100 ml de sangre total en adelante, se impondrá:

4.1. Primera Vez

4.1.1. Suspensión de la licencia de conducción por diez (10) años.

4.1.2. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancia psicoactivas, durante cincuenta (50) horas.

4.1.3. Multa correspondiente a setecientos veinte (720) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).

4.1.4. Inmovilización del vehículo por diez (10) días hábiles.

4.2. Segunda Vez

4.2.1. Cancelación de la licencia de conducción.

4.2.2. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante ochenta (80) horas.

4.2.3. Multa correspondiente a mil ochenta (1.080) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).

4.2.4. Inmovilización del vehículo por veinte (20) días hábiles.

4.3. Tercera Vez

4.3.1. Cancelación de la licencia de conducción.

4.3.2. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante noventa (90) horas.

4.3.3. Multa correspondiente a mil cuatrocientos cuarenta (1.440) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).

4.3.4. Inmovilización del vehículo por veinte (20) días hábiles.

Parágrafo 1º. Si el conductor reincide en un grado de alcoholemia distinto a aquel en el que fue sorprendido la última vez, se le aplicarán las sanciones del grado en el que sea hallado.

Para determinar el orden de reincidencia que corresponda, será considerado el número de ocasiones en que haya sido sancionado con antelación, por conducir bajo el influjo de alcohol en cualquiera de los grados previstos en este artículo.

Parágrafo 2º. En todos los casos enunciados, la autoridad de tránsito o quien haga sus veces, al momento de realizar la orden de comparendo procederá a realizar la retención preventiva de la licencia de conducción que se mantendrá hasta tanto quede en firme el acto administrativo que decide sobre la responsabilidad contravencional. La retención deberá registrarse de manera inmediata en el RUNT.

Parágrafo 3°. Al conductor del vehículo automotor que pese a ser requerido por las autoridades de tránsito, con plenitud de garantías, no permita la realización de las pruebas físicas o clínicas a que se refiere la presente ley o se dé a la fuga, se le cancelará la licencia, se le impondrá multa correspondiente a mil cuatrocientos cuarenta (1.440) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv) y procederá la inmovilización del vehículo por veinte (20) días hábiles.

Parágrafo 4°. En el evento en que la alcoholemia sea igual o superior a 20 mg de etanol/100 ml de sangre, se aplicará las sanciones establecidas sin que sea necesario realizar pruebas adicionales para la determinación de la presencia de otras sustancias psicoactivas.

Parágrafo 5°. Para los conductores que incurran en las faltas previstas en el presente artículo no existirá la reducción de multas de la que trata el artículo 136 de la Ley 769 de 2002.

Reglamentación: Resolución 414 de 2002 Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

Artículo 1. Para determinar el estado de embriaguez alcohólica de una persona se podrán utilizar los siguientes procedimientos:

A. Por alcoholemia. La cual se obtiene de la medición de la cantidad de etanol en sangre y se expresa en mg de etanol/100 ml de sangre total. La correlación con la embriaguez, debe hacerse en todos los casos según lo estipulado en el artículo 2° de esta resolución.

Parágrafo. De las maneras de determinar la alcoholemia:

La alcoholemia se puede determinar de manera directa a través de la medición de etanol en sangre por diversos métodos de laboratorio, preferiblemente por cromatografía de gases. La alcoholemia también se puede determinar de manera indirecta midiendo la cantidad de etanol en aire espirado, para lo cual se podrá utilizar un equipo tipo alcohosensor que cuente con un dispositivo de registro.

Cualquiera que sea la metodología empleada para determinar la alcoholemia, debe demostrarse la aplicación de un sistema de aseguramiento de la calidad que incluya aspectos relacionados con la calibración del equipo, la idoneidad del personal que lo opera, el método utilizado y los demás componentes de este sistema;

B. Por examen clínico. Cuando no se cuente con métodos directos o indirectos de determinación de alcoholemia se realizará el examen clínico según el estándar forense establecido por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Artículo 2. Derogado Ley 1696 de 2013

Artículo 3. La presencia de alteraciones neurológicas y psíquicas asociadas al consumo de drogas o sustancias estupefacientes, alucinógenas o hipnóticas, se determinará mediante el examen clínico y la recolección de muestras de sangre y orina para análisis de laboratorio.

Artículo 4. Con el fin de garantizar la autenticidad y confiabilidad de los elementos físicos de prueba, se debe aplicar la cadena de custodia a todas las muestras recolectadas para la determinación de alcoholemia, o de drogas o sustancias estupefacientes, alucinógenas o

hipnóticas, acreditando sus condiciones de identidad, integridad, preservación, seguridad y continuidad de la custodia, según los lineamientos procedimentales y técnicos establecidos en la normatividad vigente al respecto.

Parágrafo. Son responsables de la aplicación de la cadena de custodia todos los servidores públicos y particulares que tengan relación con estos elementos, incluyendo el personal de servicio de salud, que dentro de sus funciones tengan contacto con ellos.

Las instituciones que practiquen estas pruebas deben contar con la infraestructura necesaria para la preservación y almacenamiento adecuado de las muestras recolectadas para análisis.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 577841 del 3 de octubre de 2008

“Cualquiera que sea la metodología empleada para determinar la alcoholemia, debe demostrarse la aplicación de un sistema de aseguramiento de la calidad que incluya aspectos relacionados con la calibración del equipo, la idoneidad del personal que lo opera, el método utilizado y los demás componentes de este sistema. El estado de alcoholemia se determinará mediante prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 21336 del 18 de abril de 2008

“1. Si el estado de embriaguez del conductor es concurrente con la presunta ocurrencia de cualquier acto delictivo, los agentes de policía estarían investidos de funciones de Policía Judicial, por tanto, deberán acudir al Fiscal para tramitar el permiso respectivo para la práctica de exámenes de tipo médico aún sin el consentimiento del implicado. 2. Si el hecho es el simple estado de embriaguez y el implicado se niega a la realización de toda prueba, puede darse aplicación al artículo 175 de CPC, y proceder a la expedición del respectivo comparendo reuniendo las demás pruebas que puedan conducir a determinar el estado de embriaguez y que puedan servir de fundamento a la investigación contravencional. 3. En todo caso, permitiendo o no la práctica de pruebas por el implicado, deberá llevarse a cabo la inmovilización del vehículo, ya que además de las funciones coercitivas por parte de las autoridades de tránsito, debe cumplirse la función de prevención de la accidentalidad y garantizarse la seguridad de los demás actores del tránsito.”

Artículo 153. Resolución Judicial. Para Efectos legales se entenderá como resolución judicial la providencia que impone una pena de suspensión de licencia de conducción.

Legislación Complementaria: Ley 1696 de 2013

Artículo 6°. Medidas Especiales para Procedimientos de Tránsito. El Gobierno Nacional implementará los mecanismos tecnológicos necesarios para garantizar que los procedimientos de tránsito, adelantados por las autoridades competentes, queden registrados en video y/o audio que permita su posterior consulta.

Artículo 7°. Registro de Antecedentes de Tránsito. Para efectos de contabilizar las sanciones contempladas en el artículo 152 de la Ley 769 de 2002 y establecer la

posible reincidencia, estos datos permanecerán en el RUNT o en el registro que haga sus veces.

Después de cumplidas las sanciones, esta información no será de acceso público y solo podrá ser consultada por las autoridades de tránsito, el titular de la información u orden judicial.

Artículo 9°. Publicación de Sanciones y Obligaciones por Conducción en Estado de Embriaguez. Las sanciones y obligaciones consignadas en esta ley, deberán hacerse notoriamente públicas en todos los establecimientos donde se expendan bebidas embriagantes y en los parqueaderos de vehículos automotores.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte por medio de la Sentencia C-712 de 2009 decidió

Declararse INHIBIDA para emitir un pronunciamiento de fondo sobre la constitucionalidad del Artículo 153 de la Ley 769 de 2002, por ineptitud sustancial de la demanda.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-712 de 2009.

“...lo que establece el precepto acusado, es que en aquellos casos en los cuales se imponga la sanción de suspensión de la licencia de conducción como pena, es decir, por conductas tipificadas como delito en el Código Penal, la decisión es de naturaleza judicial, para distinguirla de las demás hipótesis en las cuales la sanción es de índole administrativa. Esto es más claro, cuando la propia disposición legal alude a una providencia, la cual sólo puede ser proferida por un juez”.

CAPITULO IX.

Sanciones especiales

Artículo 154. Modificado Ley 1397 de 2010 Artículo 4°. **Centros de Enseñanza.** El incumplimiento de las normas que regulan el funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística será sancionado de acuerdo con la gravedad de la falte y al procedimiento establecido en el presente Código.

Las sanciones serán impuestas por la autoridad encargada de la vigilancia, supervisión y control de los Centros de Enseñanza Automovilística y consistirán en:

1. Multa.
2. Suspensión de la habilitación de los centros de enseñanza.
3. Suspensión de la licencia de los instructores en conducción.
4. Cancelación de la habilitación de los centros de enseñanza.
5. Cancelación de la licencia de los instructores en conducción.

Parágrafo 1°. Será sancionado con multa que oscilará entre uno (1) y trescientos (300) salarios mínimos legales diarios vigentes, teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción, el Centro de Enseñanza Automovilística que incurra en violación a la

reglamentación que con base en el artículo 15 de la Ley 769 de 2002, expida el Ministerio de Transporte.

Cuando se trate de infracciones a la reglamentación establecida para los instructores en conducción, la multa se le aplicará al instructor y oscilará entre uno (1) y cincuenta (50) salarios mínimos legales diarios vigentes.

Parágrafo 2°. Será sancionado con la suspensión de la habilitación hasta por seis (6) meses, de acuerdo con la gravedad de la falta, el centro de enseñanza automovilística que reincida, en el incumplimiento de las normas que regulen su constitución y funcionamiento.

Cuando la reincidencia de que trata este parágrafo sea a las normas que regulen la actividad de los instructores en conducción, se le suspenderá la licencia al respectivo instructor hasta por dos (2) meses, según la gravedad de la infracción.

Parágrafo 3°. Será sancionado con la cancelación de la habilitación, el centro de enseñanza automovilística que incurra por tercera vez en la causal de suspensión de que trata el parágrafo anterior. De igual forma, cuando se compruebe que los hechos que dieron origen al otorgamiento de la habilitación, no corresponden a la realidad y cuando se compruebe la injustificada cesación de actividades.

Para el caso de los instructores en conducción, la licencia se les cancelará, cuando igualmente incurran por tercera vez en la causal de suspensión, contemplada en el parágrafo anterior.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 340981 del 9 de septiembre de 2010:

"... la ley 1397 de 2010 del 14 de julio de 2010 modificó algunos aspectos contenidos en la Ley 769 de 2002, y estableció en el artículo 4° las sanciones a imponer de acuerdo con la gravedad de la falta en que se encuentren incursos los Centros de Enseñanza Automovilística."

Artículo 155. Ensambladoras. 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, semi-remolques y similares, que los vendan sin el respectivo mecanismo de identificación.

Artículo 156. Propietario. 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.

Artículo 157. Incapacidad. Quien incumpla la obligación consagrada en el artículo 24, 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 legales diarios vigentes, y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por cinco (5) años.

Artículo 158. Procedimiento. El procedimiento para regular las actuaciones a que se refiere este capítulo, se someterá a las siguientes reglas:

Apertura de la investigación mediante acto administrativo motivado, no susceptible de recurso alguno que señalará los hechos y las normas presuntamente violadas.

Rendición de descargos por escrito dentro de los diez (10) días siguientes.

Práctica de las pruebas pertinentes dentro de un plazo no superior a quince (15) días.

Toma de la decisión dentro de los seis (6) meses siguientes a la apertura de la investigación.

Parágrafo 1°. Los recursos se ejercitarán de conformidad con las normas del Código Contencioso Administrativo.

Parágrafo 2°. Igualmente, se someterán a este procedimiento todas aquellas infracciones de las normas de este Código que, dada su naturaleza, no tengan señalado un procedimiento específico para su definición.

Legislación Complementaria: Ley 1287 de 2009

Artículo 6°. Para aquellos que incumplan con lo establecido en la presente ley se les aplicarán las siguientes sanciones:

Para las personas naturales o jurídicas privadas se aplicará una sanción que irá entre cincuenta (50) y hasta doscientos (200) salarios mínimos legales diarios vigentes.

Para las autoridades gubernamentales que incumplan los preceptos establecidos por esta Ley y las demás normas de discapacidad serán sancionadas conforme lo prevé la Ley de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos y demás normas aplicables, como faltas graves y causales de mala conducta.

Artículo 7°. El Ministerio de Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y el Ministerio de Transporte, vigilarán el cumplimiento de lo establecido en la presente ley.

CAPITULO X.

Ejecución de la sanción

Artículo 159. Cumplimiento. Modificado Ley 1383 de 2010 Artículo 26. Modificado Decreto-Ley 019 de 2012 Artículo 206. La ejecución de las sanciones que se impongan por violación de las normas de tránsito, estará a cargo de las autoridades de tránsito de la jurisdicción donde se cometió el hecho, quienes estarán investidas de jurisdicción coactiva para el cobro, cuando ello fuere necesario.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sección Tercera Sentencia del 8 de junio de 2011

“... la imposición de multas y comparendos así como su cobro coactivo por parte de las autoridades municipales son una manifestación del carácter imperativo del ordenamiento jurídico. El ius puniendi del Estado no sólo se manifiesta a través de la delimitación de las infracciones de carácter administrativo sino que además se prevé una reacción de la administración: la conminación de un derecho individual (el patrimonio económico) o de una situación jurídica particular y concreta a través de un acto administrativo.”

“... la función administrativa de cobro coactivo se concreta mediante un procedimiento que se divide en dos etapas: una de “...preparación, instrumentación o de proyección de documentos, constituido por las actuaciones previas, concomitantes o posteriores que deben surtirse como...” presupuesto de la potestad de ejecución que se radica en cabeza del Estado, y otra “... de decisión, representada por los actos de cobro coactivo, en sentido propio.” Por esta razón, la Sala en anterior oportunidad, señaló que precisamente son algunas actuaciones de instrumentación aquellas que pueden atribuirse, bajo el entendimiento que la Administración en estos supuestos no puede perder en momento alguno la regulación, control, vigilancia y orientación de la función confiada; cuestión que no ocurre con el cobro propiamente dicho, pues se trata del ejercicio mismo de prerrogativas de poder, específicamente de la capacidad de coacción reconocida a la administración por el ordenamiento jurídico. En consecuencia, no puede ser confiado a particulares “...la expedición del mandamiento de pago, el decreto de embargo o secuestro, notificación, decisión de excepciones, celebración de acuerdos de pago, investigación de bienes de los deudores, etc”. En cuanto a las actuaciones de instrumentación, se ha admitido por la jurisprudencia la posibilidad de colaboración de los particulares, Por consiguiente, tampoco es jurídicamente posible que se entregue el ejercicio total de funciones administrativas, toda vez que esto implicará que la competencia de la autoridad se vacíe completamente y se utilice de forma indebida un instrumento (la llamada descentralización por colaboración) diseñado para conseguir la colaboración del particular. Admitir, en gracia de discusión, que un privado asuma la materialidad de la totalidad de las fases de instrucción y cobro coactivo en estricto sentido, conlleva a asegurar que el ordenamiento jurídico admite que éste ocupe completamente el lugar de la autoridad, lo cual de suyo contraría abiertamente el artículo 122 de la Constitución pues se admitiría la existencia de empleos públicos que aun cuando cuenten con un titular y formalmente tenga detalladas sus funciones en la ley y el reglamento (manual específico de la entidad) en la praxis sean simplemente figuras decorativas al ejercerse las tareas propias que lo definen como un sujeto ajeno a la estructura de la Administración. Refuerza los argumentos expuestos, el que la Ley 1383 de 2010 haya prohibido de forma expresa confiar a los particulares, a través de contrato, la función de cobro coactivo.”

Las sanciones impuestas por infracciones a las normas de tránsito prescribirán en tres (3) años contados a partir de la ocurrencia del hecho; la prescripción deberá ser declarada de oficio y se interrumpirá con la notificación del mandamiento de pago. La autoridad de tránsito no podrá iniciar el cobro coactivo de sanciones respecto de las cuales se encuentren configurados los supuestos necesarios para declarar su prescripción.

Las autoridades de tránsito deberán establecer públicamente a más tardar en el mes de enero de cada año, planes y programas destinados al cobro de dichas sanciones y dentro de este mismo periodo rendirán cuentas públicas sobre la ejecución de los mismos.

Parágrafo 1°. Las autoridades de tránsito podrán contratar el cobro de las multas que se impongan por la comisión de infracciones de tránsito.

Parágrafo 2°. Las multas serán de propiedad exclusiva de los organismos de tránsito donde se cometió la infracción de acuerdo con su jurisdicción. El monto de aquellas multas que sean impuestas sobre las vías nacionales, por parte del personal de la Policía Nacional de Colombia, adscrito a la Dirección de Tránsito y Transporte, se distribuirá en un cincuenta por ciento (50%) para el municipio donde se entregue el correspondiente comparendo y el otro cincuenta por ciento (50%) para la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, con destino a la capacitación de su personal adscrito, planes de educación y seguridad vial que adelante esta especialidad a lo largo de la red vial nacional, locaciones que suplan las necesidades del servicio y la construcción de la Escuela de Seguridad Vial de la Policía Nacional.

Concepto Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos No 9213 del 21 de Enero de 2010 y 135711 del 16 de abril de 2010

“...esta Oficina Asesora Jurídica considera que la prescripción y el acuerdo de pago, son institutos legales que se deben aplicar por parte de los organismos de tránsito, así: 1. la prescripción se decreta en los términos consagrados en el artículo 159 de la ley 769 de 2002 en Referencia con la Ley 1066 de 2006, transcurridos tres años (3) contados a partir de la ocurrencia del hecho. 2. El acuerdo de pago se puede celebrar con anterioridad o con posterioridad al inicio del proceso coactivo, una vez suscritas las garantías exigidas para el efecto, lo cual habilita al deudor para adelantar los trámites de los documentos de tránsito, mientras se allana a cumplir los términos del acuerdo.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-495 de 1998:

Es claro, entonces, que las multas constituyen un ingreso no tributario y que su destinación no vulnera el Artículo 359 de la Constitución, porque la prohibición en él contenida se predica exclusivamente de las rentas tributarias nacionales. Si bien la ley puede autorizar que estas multas se cobren por los organismos territoriales donde se comete la infracción, no por ello se desnaturaliza la fuente de su origen que sigue siendo el Código Nacional de Tránsito Terrestre. En consecuencia, no quebranta el legislador la autonomía tributaria municipal o distrital cuando le asigna a una renta nacional una destinación especial. En el caso que nos ocupa, la referida cesión quedó condicionada a que la renta se empleara en los planes de tránsito, educación y seguridad vial. Por lo tanto, dicha condición pervive, sin que por ello, se vulnere la autonomía de las entidades territoriales beneficiarias de aquélla. Por lo demás, no debe olvidarse que tanto la Constitución anterior (art. 76-24) como la actual (art. 150-25) buscaron unificar por vía legislativa las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República y, por consiguiente, lo relativo a la regulación de las conductas constitutivas de infracción de tránsito y su sanción. De este modo, en razón de la protección que para los intereses públicos generales representa la educación y la seguridad vial es razonable la destinación impuesta.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 10401 del 15 de enero de 2010

“Si el comparendo es impuesto por la Policía de Carreteras la investigación la realiza el organismo de tránsito de la jurisdicción respectiva, pero aquella institución tendrá derecho al 50% de la multa recaudada para invertir en capacitación de su personal y en los planes de educación y seguridad, una vez descontados los gastos en que incurre el organismo de tránsito por su ejecución y descontado además un porcentaje del 10% que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios. Luego de descontar los gastos antes mencionados, se reparte el 50% para el organismo de Tránsito y el 50% para la Policía de Carreteras. Si el comparendo es ambiental el 50% es para el organismo de tránsito y el 50% restante para la autoridad ambiental.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 695481 del 26 de diciembre de 2008

“El término de prescripción de las multas impuestas por las autoridades de tránsito con ocasión de la violación de la Ley 769 de 2002 se presenta cuando una infracción de tránsito una vez ejecutoriada, la administración no inicia el respectivo proceso de jurisdicción coactiva dentro de los tres (3) años contados a partir de la ocurrencia de los hechos, tal como quedo establecido”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° 21344 del 18 de abril y 572261 del 29 de septiembre de 2008:

“Por lo anterior y teniendo en cuenta lo establecido en los artículos 3. Y 7. del Decreto 4473 de 2006 tratándose del cobro de multas, conceptos diferentes al cobro de tasas, contribuciones fiscales y contribuciones parafiscales, esta oficina considera que no es viable el cobro de intereses moratorios, máxime cuando en el reglamento de cartera de la entidad deben establecerse cláusulas aceleratorias en caso de incumplimiento.”

Artículo 160. Destinación. De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios y los particulares en quienes se delegue y participen en la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-477 de 2003 decidió declarar EXEQUIBLES las expresiones subrayadas contenidas en el Artículo 160 de la Ley 769 de 2002.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-477 de 2003

“El artículo 160 de la Ley 769 de 2002, establece que de conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas e infracciones de tránsito, se destinará a planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, “salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios”

y los particulares en quienes se delegue y participen en la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas.

La exclusión de la Federación Colombiana de Municipios de la destinación dada a los recaudos por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito se debe a que conforme a lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 769 de 2002 el 10% de los mismos debe ser entregado a dicha entidad por concepto de administración del sistema integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito -SIMIT-, lo que según lo decidido en la Sentencia C-385 de 2003 es constitucional pues para el cumplimiento de la función asignada a la mentada institución el legislador debe dotarla de los recursos necesarios.

Entonces, resulta ajustado al Ordenamiento Superior el segmento normativo acusado del citado artículo 160 de la Ley 769 de 2002, porque sencillamente lo que hace es reiterar la determinación contenida en el artículo 10 del citado ordenamiento legal según la cual el 10% de los recaudos por concepto de multas y sanciones de tránsito será destinado a la Federación Colombiana de Municipios para pagar la administración del SIMIT, por lo cual dicho porcentaje no puede ingresar a los fiscos territoriales para ser aplicado en los planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial."

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1589 de 2004.

"...los recursos que se recaudan por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito son ingresos corrientes de la Nación cedidos a los entes territoriales, los cuales deben ser aplicados a los fines previstos por el legislador"

"...la distribución de los recursos que se recaudan por concepto de sanciones pecuniarias derivadas del Código Nacional de Tránsito y su destinación están determinadas por el legislador, por lo que, en concepto de ésta Sala, no es viable jurídicamente modificar tal destinación por vía reglamentaria ni por vía de hermenéutica"

"...es al legislador al que le compete establecer la distribución de una renta que en principio es de la Nación, tal es el caso de los recursos derivados de la aplicación del régimen sancionatorio previsto en el Código Nacional de Tránsito".

Jurisprudencial: Corte Constitucional Sentencia C-321 de 2009

Naturaleza jurídica de las multas, su propiedad y regulación

"Las multas impuestas por causa de infracciones de tránsito, son rentas cedidas de la Nación a los entes territoriales, las cuales no gozan de la reserva municipal ni departamental de determinación y administración predicable de los ingresos tributarios. Así lo confirmó la Corte Constitucional al indicar que:

"La fuente externa o exógena de la renta sería aquella que proviene de la Nación a título de transferencia como el situado fiscal, las participaciones, los derechos por regalías y compensaciones, las rentas cedidas, los recursos transferidos a título de cofinanciación y, en suma, los restantes mecanismos que para estos efectos diseñe el legislador. Por

supuesto que sobre estos ingresos la ley tiene un mayor grado de injerencia, con la natural pero justificada afectación de la autonomía fiscal de las entidades territoriales.

La facultad constitucional de intervención del legislador en la determinación del uso y administración de las rentas cedidas a los entes territoriales en materia de tránsito fue avalada por la Corte en sentencia C- 925 de 2006, cuando señaló:

“En relación con el primer aspecto, la dualidad de poderes tributarios dispuesta por la Carta Política permite que puedan predicarse dos fuentes diferenciadas de financiación. La primera, de carácter exógeno, está conformada por la transferencia o cesión de las rentas nacionales y la participación en recursos derivados de regalías o compensaciones. En relación con fondos de esta naturaleza, la jurisprudencia constitucional ha reiterado que “admiten una amplia intervención del legislador dado que, en última instancia, se trata de fuentes de financiación nacionales. En particular, la Corte ha señalado que nada obsta para que la ley intervenga en la definición de las áreas a las cuales deben destinarse los recursos nacionales transferidos o cedidos a las entidades territoriales, siempre que la destinación sea proporcionada y respete las prioridades constitucionales relativas a cada una de las distintas fuentes exógenas de financiación.”⁹²

La segunda fuente de financiación de las entidades territoriales son las de carácter endógeno, categoría que corresponde al término “recursos propios” utilizado por la Constitución al momento de definir el ámbito de autonomía fiscal de las regiones. Al respecto, la Corte ha considerado que son recursos propios de las entidades territoriales los “que se originan y producen dentro de la respectiva jurisdicción y en virtud de sus decisiones políticas internas. En consecuencia, son recursos propios tanto los que resultan de la explotación de los bienes que son de su propiedad exclusiva, como las rentas tributarias que surgen gracias a fuentes tributarias – impuestos, tasas y contribuciones – propias”.⁹³

(...)

“Así las cosas, tratándose de una fuente exógena de financiación, estos recursos “admiten una amplia intervención del legislador dado que, en última instancia, se trata de fuentes de financiación nacionales. En particular, la Corte ha señalado que nada obsta para que la ley intervenga en la definición de las áreas a las cuales deben destinarse los recursos nacionales transferidos o cedidos a las entidades territoriales, siempre que la destinación sea proporcionada y respete las prioridades constitucionales relativas a cada una de las distintas fuentes exógenas de financiación.”⁹⁴

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 24740 del 13 de mayo de 2005, 494491 del 28 de agosto de 2012 y 129061 del 9 de abril de 2013

“Conforme a lo anterior, los dineros recaudados por concepto de multas y que le corresponde en un determinado porcentaje al municipio no pueden ser destinados a objeto diferente al de los planes de tránsito, que deberán ser elaborados teniendo en cuenta el plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad elaborado por

⁹²Cfr. Corte Constitucional, sentencia C-720/99.

⁹³*Ibidem*.

⁹⁴Cfr. Corte Constitucional, sentencia C-720/99.

el Ministerio de Transporte como suprema autoridad en materia de tránsito;: educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial.”

CAPITULO X.

Caducidad

Artículo 161. Caducidad. La acción o contravención de las normas de tránsito caduca a los seis (6) meses, contados a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a ella y se interrumpe con la celebración efectiva de la audiencia. El no cumplimiento por parte del funcionario con este término será causal de mala conducta.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 81431 del 2 de marzo de 2009

“En conclusión la acción contravenciones caduca cuando transcurren 6 meses de la ocurrencia del hecho y no se ha iniciado el proceso administrativo, y la multa prescribe en 3 años si no se ha iniciado su cobro coactivo por la autoridad competente.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 236181 del 30 de junio de 2010

“La figura jurídica de la caducidad, se encuentra contemplada en el artículo 161 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual prevé que la acción o contravención de las normas de tránsito caduca a los seis (6) meses, contados a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a ella y se interrumpe con la celebración efectiva de la audiencia, al respecto, vale la pena indicar, que la caducidad es un fenómeno procesal en virtud del cual, por el solo transcurso del tiempo sin que la administración haya hecho uso de la acción legal, pierde la posibilidad de sancionar al infractor de la contravención. Para la ocurrencia de la caducidad, no se requiere de ningún elemento adicional, basta el simple transcurso del tiempo hasta completar el término de los seis (6) meses señalados en la Ley 769 de 2002, contados a partir de la ocurrencia del hecho. Ahora bien, existen leyes que establecen determinados plazos perentorios e improrrogables para intentar ciertos procesos, como es el caso de los seis (6) meses de que trata la precitada norma, que equivale al tiempo con que cuentan las autoridades competentes (organismos de Tránsito del país) para iniciar la actuación administrativa correspondientes para celebrar la audiencia de que aluden los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, ya que al no realizarla en ese lapso, se presentaría la figura de la caducidad para poder hacer efectiva la acción de cobro de una multa por contravención a las normas de tránsito. (...) pero si el contraventor no comparece a la audiencia sin justa causa comprobada dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, la autoridad de tránsito después de treinta (30) días de ocurrida la presunta infracción seguirá el proceso, entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en la audiencia pública y notificándose en estrados. Lo anterior para significar que si el infractor no comparece ante la Inspección de Tránsito competente, una vez notificado con la expedición del comparendo, para que le fijen fecha y hora de audiencia pública, la autoridad de tránsito queda facultada para expedir el acto administrativo o resolución, la cual queda ejecutoriada una vez notificada en estrados, toda vez que los recursos de la vía gubernativa se interponen y sustentan en la propia audiencia, conforme lo establece el artículo 142 del Código Nacional de Tránsito. En conclusión la acción contravencional

caduca cuando trascurren seis (6) meses desde la ocurrencia del hecho y no culminó el proceso administrativo. De lo anterior se deduce que el proceso se lleva a cabo en una sola audiencia que puede ser suspendida cuantas veces sea necesario para practicar las pruebas; no existe dentro de las normas de tránsito un número determinado de suspensiones pero debe resaltarse que dependerá de las pruebas decretadas por la autoridad administrativa bajo los principios de pertinencia y congruencia, el proceso administrativo entonces, deberá terminar dentro de los seis (6) meses contados a partir del momento de la ocurrencia de los hechos. Es necesario señalar que el proceso mediante el cual se imponen las sanciones por infracciones a las normas de tránsito es un proceso abreviado, que se surte en una audiencia, dentro del cual no existen etapas, toda vez que las pruebas se practican dentro de la misma audiencia, tampoco es posible la aplicación de otras normas procesales por ser un proceso administrativo reglado, en donde la carga de la prueba corresponde al inculpaado.”

Circular 68811 de 2011. Ministerio de Transporte:

1. La Caducidad

La caducidad ha sido definida como la extinción del derecho de la acción por el transcurso del tiempo. El legislador ha establecido un término concreto para que se inicien las acciones correspondientes, vencido el cual, no podrá iniciarse.

El Consejo de Estado, en sala de Consulta y Servicio Civil de fecha 13 de noviembre de 1997, definió la caducidad de la siguiente manera:

“La caducidad es la pérdida de una potestad o acción por falta de actividad del titular de la misma dentro del término fijado por la ley. Se configura cuando se dan esos dos supuestos, el transcurso del tiempo y la no imposición de la sanción”

Como se observa, la caducidad es reconocida como una institución jurídico procesal que no protege intereses subjetivos sino que salvaguarda intereses públicos; se constituye como un requisito de procedibilidad que impide el ejercicio de la respectiva acción e impone al juzgador la obligación de decretarla oficiosamente, cuando se percate de su ocurrencia; y, finalmente, por su naturaleza pública no puede ser objeto de suspensión, interrupción o renuncia.

La figura de la caducidad se encuentra contemplada en el artículo 161 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual prevé que la acción o contravención de las normas de tránsito caduca a los seis (6) meses, contados a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a ella y se interrumpe con la celebración efectiva de la audiencia de que trata el artículo 136 del mismo código.

El término de seis (6) meses contemplado en esta norma corresponde al tiempo con que cuentan las autoridades de tránsito competentes (Organismos de Tránsito del país), para iniciar la actuación administrativa correspondiente para celebrar la audiencia a que aluden los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, ya que al no realizarla en ese lapso, se presentaría la figura de la caducidad para poder hacer efectiva la acción de cobro de una multa por contravención a las normas de tránsito.

De acuerdo con lo anterior, se debe entender que la acción contravencional de tránsito caduca cuando transcurren seis (6) meses de la ocurrencia del hecho que origina el comparendo y no se culmina el proceso administrativo, es decir, sin que se hubiese celebrado de manera efectiva la audiencia a través de la cual se declara contraventor al infractor de las normas de tránsito y dicha decisión quede en firme.

En caso que se haya configurado la caducidad, la administración podrá declarar la misma de oficio o a solicitud de parte.

2. La Prescripción

La prescripción es una institución jurídica de regulación legal, en virtud de la cual se adquieren o extinguen derechos, por haberse agotado un término de tiempo fijado por la Ley.

La Corte Constitucional en sentencia C-556 de 2001, al analizar la prescripción la definió como un “instituto jurídico liberador”, que opera por el transcurso del tiempo y cuya consecuencia, no es otra, que la pérdida de la facultad sancionatoria por parte del Estado, en este sentido el Alto Tribunal advirtió:

“La prescripción de la acción es un instituto de orden público, por virtud del cual, el Estado cesa su potestad punitiva –ius puniendi- por el cumplimiento del término señalado por la Ley”

Del texto transcrito, se desprende que si el Estado dentro del término concedido por la ley, no ejercita su potestad sancionatoria, mediante la expedición de una decisión, que dicho sea de paso, debe estar ejecutoriada antes del vencimiento del término de prescripción, pierde la posibilidad de hacerlo, es decir, su facultad decae por expreso mandato legal.

Es de especial importancia, anotar que la figura de la prescripción se produce por el vencimiento del término preclusivo, puede ser alegada por el interesado o decretarse de oficio, de acuerdo con el artículo 8 de la ley 1066 de 2006.

El fenómeno de la prescripción tiene operancia en materia de ejecución de las sanciones que se impongan por violación de las normas de tránsito cuando la administración, representada por los organismos de tránsito deja vencer el plazo señalado por el legislador, sin haber iniciado el proceso coactivo, el cual se entiende surtido cuando se dicta el mandamiento de pago.

El artículo 159 de la Ley 769 de 2.002, modificado por el artículo 26 de la ley 1383 de 2010, faculta a las autoridades de tránsito de la jurisdicción donde se cometió el hecho generador de sanciones por violación a las normas de tránsito a adelantar el procedimiento respectivo para hacer efectivo el cobro de dichas sanciones, invistiéndolas de jurisdicción coactiva para el efecto. Señala igualmente esta disposición que el término de prescripción es de tres (3) años, contados a partir de la ocurrencia del hecho constitutivo de penalidad.

En este orden de ideas, prescripción en materia de tránsito se presenta cuando la administración no inicia el proceso de jurisdicción coactiva dentro de los tres (3) años

contados a partir de la ocurrencia del hecho, el cual se entiende interrumpido cuando se dicta mandamiento de pago.

La prescripción puede ser alegada por el interesado o decretada de oficio.

(...)

Son claras estas normas en determinar la competencia para adelantar el trámite administrativo de investigación, el cual puede derivar o no en la imposición de la respectiva sanción y en consecuencia pronunciarse sobre la declaratoria de los fenómenos de Caducidad o Prescripción, en los términos establecidos en el numeral precedente

Finalmente, es menester precisar que los organismos de tránsito, de conformidad con el mandato constitucional establecido en el artículo 6, en caso de encontrarse frente a la caducidad o la prescripción y estando facultados para decretarlas de oficio, deben en ejercicio de sus funciones proceder de conformidad.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 400911 del 6 de agosto de 2012

El término de seis (6) meses contemplado en esta norma (artículo 161) corresponde al tiempo con que cuentan los Organismos de Tránsito del país para celebrar la audiencia mencionada en el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito Terrestre y culminar la actuación administrativa con decisión en firme, que al no realizarse en este lapso se presentaría la figura de la caducidad para poder hacer efectiva la acción de cobro de una multa por contravención a las normas de tránsito.

CAPITULO XI.

Aplicaciones de otros códigos y disposiciones finales

Artículo 162. Compatibilidad y Analogía. Las normas contenidas en el Código Contencioso Administrativo, Código Penal, Código de Procedimiento Penal y Código de Procedimiento Civil, serán aplicables a las situaciones no reguladas por el presente código, en cuanto no fueren incompatibles y no hubiere norma prevista para el caso en análisis.

Artículo 163. Norma Aplicable. Las actuaciones en curso continuarán sujetas a las disposiciones con base en las cuales se iniciaron.

Artículo 164. Facilidades. Las autoridades de tránsito a que se refiere el presente código, adoptarán las medidas requeridas para que los usuarios de los servicios puedan cumplir con las obligaciones que les correspondan desde cualquier otro lugar en que se encuentre, cuando ello fuere procedente.

Legislación Complementaria: Decreto-Ley 019 de 2012

Artículo 27. Pago de Obligaciones A Favor Del Estado O De Los Particulares Que Por Virtud De La Ley Recauden Recursos Públicos. El artículo 4 del Decreto 2150 de 1995, quedará así:

"Artículo 4. Pago de Obligaciones a Favor del Estado de los Particulares que Por Virtud de la Ley Recauden Recursos Públicos. El pago de obligaciones dinerarias relacionadas, entre otros, con tributos, estampillas, derechos, regalías, multas, a favor de las autoridades o de los particulares que por virtud de la ley recauden recursos públicos podrá realizarse a través de cualquier medio de pago, incluyendo las transferencias electrónicas de fondos, abono en cuenta y sistemas de crédito mediante la utilización de tarjetas.

Para tal efecto, tales autoridades y particulares deberán difundir las tablas y las tarifas que con fundamento en la ley les permitan a los deudores efectuar la liquidación y pago de tales obligaciones. En caso de que la entidad incumpla esta obligación, el particular podrá cancelarla en el mes siguiente a su vencimiento.

Las entidades y organismos públicos y particulares que prestan función administrativa deberán adelantar las gestiones necesarias para viabilizar los pagos por medios electrónicos".

Artículo 165. Presupuesto. Autorízase al Gobierno Nacional y a las autoridades locales de tránsito para adoptar las medidas presupuestales que fueren necesarias para dar cumplimiento a lo que en este Código se dispone y para difundir su contenido y alcance.

Artículo 166. Vidrios Oscuros. El Ministerio de Transporte definirá lo atinente a la circulación de vehículos que posean vidrios oscuros de fabricación.

Reglamentación: Resolución 3777 de 2003 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Definición. Se entiende por vidrio polarizado, entintado u oscurecido, aquel que mediante un proceso físico o químico ha perdido su estado incoloro, impidiendo parcial o totalmente la visibilidad desde el exterior hacia el interior del vehículo.

Artículo 2. Circulación de vehículos que posean vidrios polarizados, entintados u oscurecidos. Podrán circular por las vías del territorio nacional sin requerir autorización alguna, por este concepto, aquellos vehículos que posean vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, que cumplan las siguientes características, de acuerdo con la ubicación de los vidrios en el automotor:

1. Materiales de acristalamiento requeridos para la visión directa del conductor. Vidrios para parabrisas laminados, algunos ventanales y puertas delanteras, cuya transmisión luminosa sea superior o igual al setenta por ciento (70%), y

Adicionado Resolución 10000 de 2003 Artículo 1°. Cuando los vidrios para parabrisas laminados, algunos ventanales y puertas delanteras corresponden a materiales de vidrio de seguridad para uso en escudos resistentes a las balas, la transmitancia luminosa regular con incidencia normal debe ser de por lo menos 60%, tanto a través del escudo como de los vidrios permanentes del vehículo.

Adicionado Resolución 10000 de 2003 Artículo 1. Por razones de seguridad vial, ningún vehículo podrá transitar por el territorio nacional con vidrios instalados en parabrisas laminados, algunos ventanales y puertas delanteras, cuyo porcentaje de transmisión luminosa sea inferior al establecido en los incisos anteriores, según corresponda".

2. Materiales de acristalamiento requeridos para la visión indirecta del conductor en vehículos dotados de espejos retrovisores externos a ambos lados del mismo. Vidrios laterales traseros cuya transmisión luminosa sea superior o igual al cincuenta y cinco por ciento (55%) y, vidrios cuartos traseros y de la quinta puerta, cuya transmisión luminosa sea superior al catorce por ciento (14%).

Parágrafo 1. Previamente a la comercialización, los fabricantes, importadores o comercializadores de vehículos y/o autopartes y materiales de acristalamiento para el uso en vehículos automotores, deberán asegurarse y demostrar el cumplimiento de las características exigidas, a través de un certificado de conformidad expedido bajo las condiciones de ensayo establecidas en el numeral 3.3, R2 del Reglamento Técnico RTC 002 MDE, Resolución número 0322 de 2002 del Ministerio de Desarrollo (hoy Ministerio de Comercio, Industria y Turismo), o aquel que lo modifique o sustituya. El rotulado del material para acristalamiento, a que se refiere el numeral 3.2.3 del mismo reglamento, en el ítem de categorías, deberá especificar el porcentaje de transmisión luminosa que ha sido certificado.

Parágrafo 2. El certificado de conformidad deberá ser expedido por un organismo acreditado o reconocido por el Organismo Nacional de Acreditación, conforme a lo establecido por el Artículo 8° del Decreto 2269 de 1993, o aquel que lo modifique o sustituya.

Artículo 3. Modificado Resolución 10000 de 2003 Artículo 2. Permisos para la circulación de vehículos que posean vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, con porcentajes de transmisión luminosa inferior. Para circular por el territorio nacional con vehículos que posean vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, cuyo porcentaje de transmisión luminosa sea inferior al establecido en el numeral 2° del Artículo 2° de la Resolución 03777 de 2003, se deberá solicitar un permiso ante el Ministerio de Defensa a través de la Policía Nacional".

Parágrafo 1. Los permisos se expedirán solo en casos especiales determinados por la Policía Nacional, entidad que establecerá además las dependencias ante quienes debe hacerse la solicitud y los requisitos que debe acreditar el interesado.

Parágrafo 2. La Policía Nacional deberá mantener actualizado, con la reserva de seguridad necesaria, un registro a nivel nacional que contenga claramente los datos correspondientes a los permisos expedidos y un listado de los vehículos objeto de la excepción de que trata el Artículo 4° de esta resolución.

Artículo 4. Excepción del permiso. No requerirán el permiso de que trata el Artículo anterior los siguientes vehículos oficiales:

1. Los destinados al transporte del Presidente y Vicepresidente de la República, Ministros, Viceministros, Jefes de Departamento Administrativo, Directores o Gerentes de Institutos Descentralizados del Orden Nacional, Gerentes de Empresas Industriales o Comerciales del Estado, Gobernadores y Alcaldes.
2. Los destinados al transporte de: Congresistas, Contralor General de la República, Procurador General de la Nación, Defensor del Pueblo y Fiscal General de la Nación

3. Los destinados al transporte de: Consejeros de Estado y Magistrados de las Cortes Suprema de Justicia, Constitucional, Consejo Superior de la Judicatura y Consejo Electoral.
4. Los pertenecientes a las Fuerzas Militares destinados al transporte: del Comandante General de las Fuerzas Militares, Jefe del Estado Mayor Conjunto, Inspector General, Director y Subdirector de la Escuela Superior de Guerra.
5. Los pertenecientes al Ejército Nacional destinados al transporte: del Comandante del Ejército, Jefe del Estado Mayor, Inspector General, Comandantes de División y Comandantes de Brigada.
6. Los pertenecientes a la Armada Nacional destinados al transporte: del Comandante y segundo Comandante de la Armada Nacional, Jefe del Estado Mayor, Inspector General y Comandantes de fuerza.
7. Los pertenecientes a la Fuerza Aérea, destinados al transporte: del Comandante de la Fuerza Aérea, Jefe de Estado Mayor Conjunto, Inspector General y Comandantes de Bases.
8. Los pertenecientes a la Policía Nacional destinados al transporte: del Director, Subdirector, Inspector General, Directores Especializados y Comandantes de Departamento.
9. Los pertenecientes al Departamento Administrativo de Seguridad, DAS, destinados al transporte del Director y de los Directores Generales de Inteligencia y Operativa.

Parágrafo 1. En todo caso, las entidades antes mencionadas, deberán enviar y mantener actualizada ante la dependencia que designe la Policía Nacional una relación detallada de los vehículos oficiales a su servicio, objeto de la excepción a que se refiere este Artículo.

Parágrafo 2. No requerirán el permiso de que trata la presente disposición, los vehículos de servicio diplomático o consular. Las Misiones Diplomáticas y Consulares, deberán registrar los vehículos objeto de esta excepción ante El Ministerio de Relaciones Exteriores, quien a su vez los mantendrá debidamente actualizados ante el Registro de la Policía Nacional.

Artículo 5. Transitoriedad. Conceder un plazo de un (1) año contado a partir de la vigencia de la presente resolución, para que los propietarios de los vehículos que porten vidrios polarizados, entintados u oscurecidos de fábrica; los productores, importadores y comercializadores de vehículos y/o autopartes y materiales de acristalamiento para uso en automotores y demás sectores involucrados, puedan adaptarse a las condiciones y requisitos aquí establecidos.

Artículo 6. Régimen sancionatorio. De conformidad con lo establecido en el literal b) del Artículo 131 de la Ley 769 de 2002, será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos diarios vigentes, quien conduzca un vehículo con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos contrariando las disposiciones de la presente resolución.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 574451 del 24 de octubre de 2012.

“En el evento que el automotor porte vidrios entintados, polarizados u oscurecidos, que superen los límites establecidos para el efecto en la precitada normatividad, sin portar el permiso respectivo, se procederá de manera inmediata a notificar al conductor, la respectiva orden de comparendo, sin necesidad de dar espera para que el mismo los

retire, toda vez que ya se encuentra incurso en la infracción codificada B.10 del artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, modificatoria del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 (...) Así las cosas, el conductor y/o propietario del vehículo deberá retirar dicho elemento, con el único propósito de no volver a incurrir en dicha infracción.”

Artículo 167. Vehículos Inmovilizados por Orden Judicial. Los vehículos que sean inmovilizados por orden judicial deberán llevarse a parqueaderos cuya responsabilidad será de la Dirección Ejecutiva de la Rama Judicial. Las autoridades de tránsito no podrán inmovilizar en los parqueaderos autorizados, vehículos por acciones presuntamente delictuosas.

Artículo 168. Tarifas Que Fijarán Los Concejos. Los ingresos por concepto de derechos de tránsito solamente podrán cobrarse de acuerdo con las tarifas que fijen los Concejos. Las tarifas estarán basadas en un estudio económico sobre los costos del servicio, con indicadores de eficiencia, eficacia y economía.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 008711 del 15 de enero de 2014.

Así las cosas, el pago de los derechos de tránsito constituyen una tarifa establecida por la ley como requisito legal y reglamentario para la inscripción, ingreso de información, expedición de certificados y servicios prestados por el Registro Único Nacional de Tránsito, así mismo es preciso aclarar que la determinación de la tarifa a cancelar no se realiza en consideración a la cuantía del documento, por lo tanto no le es aplicable la excepción establecida en el artículo 68 de la Ley 1116 de 2006.

Legislación Complementaria: Ley 1005 de 2006

Artículo 15. Licencia de Conducción, Licencia de Tránsito y Placa Única Nacional. Corresponde a las Asambleas Departamentales, Concejos Municipales o Distritales de conformidad con el artículo 338 de la Carta Política, y el artículo 168 de la Ley 769 de 2002, fijar el método y el sistema para determinar las tarifas por derechos de tránsito, correspondientes a licencias de conducción, licencias de tránsito y placa única nacional.

Dichas tarifas estarán basadas en un estudio económico sobre los costos del servicio con indicadores de eficiencia, eficacia y economía.

Dentro de ese cálculo deberá contemplarse un 35% que será transferido por el correspondiente organismo de tránsito al Ministerio de Transporte, por concepto de costos inherentes a la facultad que tiene el Ministerio de Transporte de asignar series, códigos y rangos de la especie venal respectiva.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 24191 del 25 de mayo de 2006:

“(…) de acuerdo con el Artículo 15 de la Ley 1005 de 2.006, que las asambleas departamentales o los concejos municipales o distritales establezcan el método y el sistema para determinar las tarifas por derechos de tránsito, correspondientes a la licencia de conducción, licencia de tránsito y placa única nacional (...). Vale la pena advertir que de acuerdo con la precitada Ley las tarifas a que hemos hecho referencia

deberán tasarse con base en un estudio económico sobre los costos del servicio con indicadores de eficiencia, eficacia y economía.”

Artículo 17. Sujetos Pasivos y Activos. Son sujetos activos beneficiarios de la tarifa de que trata el artículo anterior el organismo de tránsito correspondiente y el Ministerio de Transporte, en el porcentaje señalado derivado de la facultad de asignar series, códigos y rangos de la licencia de conducción, licencia de tránsito y placa única nacional. Son Sujetos Pasivos de la tarifa, el titular en el caso de la licencia de conducción y el propietario del vehículo para los casos de la licencia de tránsito y la Placa Única Nacional.

Artículo 18. Organismos de Tránsito. El Ministerio de Transporte, fijará las pautas a las cuales se deben sujetar los organismos de tránsito, para su creación, funcionamiento y cancelación.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-931 de 2006 La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-931 de 2006 decidió declarar inexecutable los apartes tachados del Artículo 18 de la Ley 1005 de 2006

Parágrafo. El Gobierno Nacional, determinará el régimen de sanciones aplicables a los organismos de tránsito, en un plazo no mayor de noventa (90) días calendario⁹⁵, después de sancionada esta ley.

De todas maneras no se autorizará trámite de especies venales a los organismos de tránsito que no se encuentren a paz y salvo por concepto de pagos o contribuciones con el Ministerio de Transporte, el SIMIT o con entidades que hayan recibido por delegación o por ley funciones en el tránsito.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-318 de 2010, decidió declarar inexecutable en su integridad el inciso 2º del Parágrafo del Artículo 18 de la Ley 1005 de 2006

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-318 de 2010.

“Como se precisó en la citada Sentencia C-925 de 2006, las rentas provenientes de las especies venales delegadas son recursos endógenos de las entidades territoriales y, según se consignó en la misma providencia, esa condición tiene especial incidencia en el control de constitucionalidad de la ley, pues “el alcance de la potestad legislativa tributaria en lo que tiene que ver con los recursos propios de las entidades territoriales es limitado y excepcional”, porque se trata “de otorgar eficacia a los derechos de las entidades territoriales” y, en particular, a la posibilidad de administrar sus recursos

⁹⁵**Consejo de Estado Sección Primera Sentencia del 9 de julio de 1998.** Expedición de reglamentos por fuera del término fijado por el Legislador. “Cuando mediante determinada norma se confieren facultades de reglamentar los mandatos básicos contenidos en otras disposiciones, ello obedece a la necesidad de que el titular de dichas facultades desarrolle los detalles requeridos para su debida aplicación y, por principio general, esa facultad reglamentaria y complementaria es intemporal, a diferencia de las facultades extraordinarias que, verbi gracia, confiere el Congreso de la República al Presidente, por un término máximo de seis meses, para los efectos previstos en el Artículo 150-10 de la Carta Política y, por consiguiente, el término que se establezca para el ejercicio de tal facultad de reglamentación es de los que la doctrina denomina como “indicativos”, de tal manera que su incumplimiento eventualmente podría configurar una falta disciplinaria, pero en momento alguno viciar de ilegalidad la reglamentación que se expida, ya que, de no ser así, el efecto que se produciría sería el de que la norma superior resultaría inaplicable por falta de reglamentación, cuando la intención de quien la expidió fue, precisamente, la de su efectiva aplicación...”

para cumplir sus funciones, “en tanto que es evidente que la garantía del uso autónomo de los recursos de las regiones es un presupuesto ineludible para la viabilidad de la descentralización administrativa”.

Sin embargo, como también se trata de conciliar el principio unitario con el autonómico y de coordinar las competencias de las entidades territoriales con las funciones del Congreso de la República, establecidas en el artículo 150 superior, la Corte ha considerado que, en ocasiones, se abre un margen mayor a la intervención legislativa respecto de los recursos propios de las entidades territoriales y que ello ocurre cuando la intervención aparece expresamente señalada en la Constitución, la medida es necesaria para proteger el patrimonio de la Nación o resulta conveniente para mantener la estabilidad económica interna o externa y cuando las condiciones sociales y la naturaleza de la medida así lo exijan por trascender el ámbito simplemente local o regional.

La Corte ha explicado que la autonomía de los departamentos, distritos y municipios “no constituye una barrera infranqueable válida para enervar o paralizar en forma absoluta la facultad del legislador al punto de impedirle revocar, reducir o revisar un tributo a favor de aquellos”, pero también ha advertido que una intervención semejante debe hallar justificación en circunstancias de gran peso, de modo que procedería “cuando los intereses nacionales vinculados al desarrollo de una política económica general así lo demanden, en aras de afianzar, por ejemplo, un proceso de estabilización macroeconómica a través de una política fiscal, porque aquí hay un juego de intereses en el cual prima la solución de las necesidades públicas generales sobre las regionales y locales”.

Tratándose de las especies venales y a propósito de la licencia de conducción, la Corporación no encontró “una norma constitucional que prevea la intervención del legislativo en relación con las tasas generadas por derechos de tránsito”, e igualmente estimó que “no concurren razones que permitan inferir que la restricción en comento esté fundada en el imperativo de proteger el patrimonio de la Nación, conjurar amenazas sobre el presupuesto nacional o garantizar la estabilidad económica interna o externa”, pero, en cambio, encontró que la intervención legislativa tenía justificación, en razón de la trascendencia en el nivel nacional de las materia relacionadas con el tránsito.

A la anterior conclusión arribó la Corte tras considerar que un documento como la licencia de conducción autoriza a una persona para conducir vehículos en todo el territorio nacional, fuera de lo cual el artículo 1º del Código Nacional de Tránsito, modificado por la Ley 1383 de 2010, señala que las disposiciones de ese código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de 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 circulan vehículos, así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

La Corte estima que la anterior conclusión es válida en el caso que ahora ocupa su atención, pues, como más adelante se puntualizará, la no autorización del trámite de especies venales a los organismos de tránsito que no se encuentren a paz y salvo constituye una medida de presión para que se pongan al día y, de otra parte, el

legislador no hizo explícita una situación que comprometiera gravemente el patrimonio público o el presupuesto nacional o que urgiera garantizar la estabilidad económica interna o externa. A lo anterior cabe agregar que de la materia abordada por una ley, cuyo propósito es la adición y modificación del Código Nacional de Tránsito Terrestre, no se desprende que el legislador persiguiera finalidades tan importantes como las anotadas.

Así pues, la única justificación que cabe es la relacionada con el alcance nacional de las cuestiones atinentes al tránsito, ya que, conforme lo enfatizó la Corte, los efectos del trámite de las especies venales “no se restringen a la jurisdicción de cada región, sino que tienen implicaciones en el ámbito nacional, habida cuenta del carácter general de la regulación sobre tránsito terrestre”.

Ahora bien, que una intervención legislativa referente a la autonomía fiscal de las entidades territoriales tenga justificación en una de las situaciones en las que se abre un margen mayor a la potestad configuradora del legislador no significa que, por esa sola circunstancia, sea legítima y que, sin más razonamientos, deba ser declarada constitucional. En efecto, aún en estos casos, la Corte ha precisado que “verificada la concurrencia de uno de los supuestos fijados por la jurisprudencia constitucional para la intervención del legislador en los recursos endógenos de las entidades territoriales, debe la Corte analizar si esa restricción se ajusta a criterios de necesidad, utilidad y proporcionalidad, al fin constitucional buscado por el legislador, de forma tal que resulte protegido el grado de autonomía de las entidades territoriales”.

(...)

Para examinar la legitimidad de la medida, en primer lugar, conviene tener en cuenta que, como se ha expresado, el aparte demandado del parágrafo del artículo 18 de la Ley 1005 de 2006, al impedir la autorización del trámite de especies venales a los organismos de tránsito que no se encuentren a paz y salvo, por conceptos de pagos o contribuciones con el Ministerio de Transporte, el SIMIT o con entidades que hayan recibido, por delegación o por ley, funciones en el tránsito, busca establecer un medio para lograr que, efectivamente, los organismos de tránsito cancelen las sumas debidas por los conceptos mencionados en el precepto.

Que esa es la finalidad surge del trámite legislativo de la Ley 1005 de 2006, pues en el primer debate surtido en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes el presidente de la Comisión manifestó que “como el Ministerio es quien autoriza que los organismos de tránsito ejerzan su función de ofrecer especies venales como por ejemplo, el pase, la licencia de tránsito, la matrícula de un vehículo, hay varios organismos de tránsito que a veces no se encuentran a paz y salvo con el Ministerio de Transporte, que el Ministerio tenga el instrumento para decirle, estos organismos que están a paz y salvo pueden expedir, los otros no pueden expedir hasta que no se pongan a paz y salvo (...). Esa sería la intención del artículo”.

En cuanto hace al Ministerio de Transporte, la obtención de las sumas dejadas de pagar por los organismos de tránsito le permitiría asumir los costos inherentes a la facultad que tiene de asignar series, códigos y rangos de la especie venal respectiva. En lo atinente al sistema integrado de información sobre multas y sanciones por

infracciones de tránsito -SIMIT-, que ha ocupado gran parte de la discusión surtida en la presente causa, la Corte ha indicado que mediante su creación se pretende facilitar el cobro de las sumas debidas por ese concepto en cualquier parte del territorio colombiano, lo que “trae como consecuencia una mayor posibilidad de recaudo de las sumas de dinero causadas por ese concepto a las entidades territoriales”.

El artículo 10 del Código Nacional de Tránsito Terrestre autoriza a la Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado el referido sistema a nivel nacional, por lo cual, en los términos del mismo artículo, “percibirá el 10% por la administración del sistema cuando se cancele el valor adeudado”, luego es claro que el pago de las sumas debidas por los organismos de tránsito le facilita a la Federación administrar el sistema, tal como se lo ha encomendado la disposición citada.

Desde esta perspectiva, la finalidad consistente en asegurar que el Ministerio de Transporte, la Federación Colombiana de Municipios y las demás entidades que hayan recibido, por delegación o por ley, funciones en el tránsito cuenten con los recursos provenientes de pagos o contribuciones que los organismos de tránsito no les han cancelado es una finalidad legítima, como, incluso, lo admiten los actores, para quienes la disposición “pretende dar las herramientas necesarias para asegurar la implementación y operación de los sistemas de información de tránsito y transporte creados en la Ley 769 de 2002”.

(...)

Sin embargo, conforme lo ha sostenido la Corte, la demostración de la legitimidad del fin “no permite predicar, por sí sola, la constitucionalidad de la norma demandada, pues habrá de determinarse si la restricción dispuesta por el legislador se muestra proporcional respecto del grado de autonomía de las entidades territoriales”. La proporcionalidad que se debe observar implica que, a pesar de la intervención legislativa en la autonomía de las entidades territoriales, el legislador reconozca la competencia de estas entidades y no las torne ilusorias o vacías, so pretexto de la intervención.

Así lo ha reconocido la Corte en varias oportunidades al indicar, por ejemplo, que en materia tributaria, cuando la Carta estatuye que los cuerpos de elección popular de las entidades territoriales deben ejercer sus competencias de conformidad con la ley, no se da lugar “a la absorción de la facultad por parte del Congreso, de tal manera que las asambleas y los concejos deban ceder absolutamente su poder de imposición al legislador”, pues éste, aún cuando tiene competencia para fijar pautas y directrices, “tiene que dejar a ellas el margen que les ha sido asignado constitucionalmente para disponer, cada una dentro de las circunstancias y necesidades específicas de la correspondiente entidad territorial, lo que concierne a las características de los gravámenes que vayan a cobrar”.

En otra ocasión la Corte consideró inadmisibles las tesis según las cuales el sometimiento de la autonomía de las entidades territoriales a la Constitución y a la ley autoriza la intervención del legislador “en la gestión de los intereses propios de estas entidades cuando lo considere oportuno”, pues “el legislador debe respetar el reducto mínimo

de la autonomía, constituido, entre otras cosas, por el derecho de las entidades territoriales a administrar sus propios recursos” y debe abstenerse de privar “completamente a las autoridades competentes de los departamentos, distritos y municipios de la posibilidad de diseñar un plan de gastos e inversiones con arreglo a objetivos económicos, sociales o culturales, definidos según sus propias necesidades y prioridades”.

A lo anterior, la Corporación agregó que “la autonomía financiera de las entidades territoriales respecto de sus propios recursos, es condición necesaria para el ejercicio de su propia autonomía”, ya que “si aquella desaparece, ésta se encuentra condenada a permanecer sólo nominalmente”, motivo por el cual “para que no se produzca el vaciamiento de competencias fiscales de las entidades territoriales, al menos los recursos que provienen de fuentes endógenas de financiación -o recursos propios strictu sensu- deben someterse, en principio, a la plena disposición de las autoridades locales o departamentales correspondientes, sin injerencias indebidas del legislador”.

Más adelante la Corte precisó que “al contrario de lo que ocurre con la potestad para crear o establecer tributos, a los organismos territoriales se les reconocen atribuciones mucho más amplias para administrar sus rentas presupuestales, es decir, para asumir gastos y comprometer sus ingresos, a menos que la propia Constitución haya preestablecido el destino del recurso”.

(...)

Al juzgar, con base en los criterios precedentes, la situación ahora examinada, la Corte advierte que la no autorización del trámite de especies venales a los organismos de tránsito que no se encuentren a paz y salvo es una medida radical y extrema, pues su aplicación priva totalmente al organismo de tránsito y a la entidad territorial respectiva de la posibilidad de adelantar los trámites y de recibir a cambio las correspondientes rentas endógenas, con lo cual las funciones a cargo del ente territorial se entorpecen notoriamente y se afecta en forma grave la autonomía que, sin recursos, queda vaciada de su contenido y reducida a una figuración apenas nominal.

En otros términos, la falta de autorización del trámite de especies venales no deja siquiera un margen mínimo al recaudo de tarifas por concepto de derechos de tránsito, dado que cercena en su totalidad la fuente de la que el ente territorial recibe las rentas propias, de modo que la medida prevista en el párrafo parcialmente demandado desatiende la autonomía de las entidades territoriales que, como garantía institucional, tiene un núcleo esencial indisponible para el legislador. Según lo dispuesto en el artículo 362 de la Constitución, ese núcleo básico de la autonomía cobija “a los bienes y rentas tributarias o no tributarias o provenientes de la explotación de monopolios de las entidades territoriales”, que son “de su propiedad exclusiva y gozan de las mismas garantías que la propiedad y renta de los particulares”.

En conclusión, al impedir el trámite de especies venales a los organismos de tránsito que no se encuentren a paz y salvo por los conceptos antes destacados, el legislador intervino en la autonomía fiscal de las entidades territoriales de una manera desproporcionada, ya que la medida desconoce sus competencias relacionadas con el

tránsito y, en particular, el recaudo de los ingresos provenientes del trámite cuya autorización se niega.

Frente a lo anterior se podría argumentar, como lo han hecho algunos intervinientes y el Procurador, que le bastaría al organismo de tránsito atrasado ponerse al día por todo concepto y recuperar así la autonomía perdida de su ente territorial. En contra de este argumento conviene reiterar lo expuesto en la primera parte de estas consideraciones, en el sentido de que lo juzgado por la Corte no es la eficacia de la disposición cuestionada, ni su cumplimiento o incumplimiento, sino su contenido normativo, así que, de conformidad con ese contenido y con independencia del cumplimiento o del incumplimiento del mandato incorporado en el precepto por parte de los organismos de tránsito, lo cierto es que la medida legislativa adoptada, en sí misma considerada, resulta desproporcionada cuando se aprecian sus efectos sobre la autonomía fiscal de las entidades territoriales, autonomía que goza de una protección constitucional reforzada, más aún cuando se trata de los denominados recursos endógenos.

Para los fines de apreciar la constitucionalidad de la medida puesta en tela de juicio, no se trata, entonces, de evaluar que las entidades territoriales hayan incumplido y tengan la posibilidad de recuperar la autonomía fiscal de la cual se les ha privado por su previo incumplimiento, pues lo importante es, precisamente, que se les priva de esa autonomía y que la han perdido a causa de una intervención legislativa desproporcionada y, por lo mismo, inconstitucional.

Quienes afirman que basta conminar al cumplimiento para superar la situación también contribuyen a demostrar la tesis que sostiene el carácter desproporcionado e inconstitucional de la medida, ya que el presupuesto o condición lógica de una recuperación es que algo se haya perdido y, por lo tanto, no habría lugar a recuperar la autonomía si previamente no se le hubiera desconocido a las entidades territoriales. La Corte fija su atención en el desconocimiento total de la autonomía y, de conformidad con las consideraciones hechas, estima que ese desconocimiento proviene de una intervención legislativa desproporcionada y que tal intervención vulnera la Carta.

En efecto, tratándose del aspecto examinado se priva a los entes territoriales de la autonomía fiscal y de los consiguientes recursos, en aras de asegurar el pago de unas sumas que, ciertamente, facilitan el cumplimiento de unas funciones asignadas al Ministerio o a la Federación Colombiana de Municipios, función”

El párrafo parcialmente demandado, el servicio público en materia de tránsito y los derechos de los usuarios

“Los demandantes aducen que la medida contemplada en el párrafo parcialmente acusado vulnera los derechos de los usuarios del servicio público en materia de tránsito y transporte, por cuanto la no autorización del trámite de las especies venales impide que los interesados cuenten con la posibilidad de adelantar las gestiones necesarias en su propio municipio y en esta apreciación los acompaña la Universidad del Rosario, en cuya intervención se pone de presente que “no es legítimo en un estado constitucional de derecho que el órgano de regulación facilite cualquier forma

que redunde en la parálisis del servicio público”, puesto que “se trata de una actividad cuya prestación es continua y por ello se justifica el poder de dirección y control de la administración titular”.

Aunque los actores mencionan varios derechos que podrían resultar vulnerados, la Corte estima indispensable precisar que el derecho fundamental principalmente comprometido es el previsto en el artículo 24 de la Constitución, de acuerdo con el cual “todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional”.

Así lo recoge el Código Nacional de Tránsito Terrestre en su artículo primero, modificado por la Ley 1383 de 2010, al indicar que, “en desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público”.

Por su parte, la Corte Constitucional ha destacado que una de las razones de la autonomía territorial radica en “el hecho incontrovertible de ser las autoridades locales las que mejor conocen las necesidades a satisfacer, las que están en contacto más íntimo con la comunidad y sobre todo, las que tienen en últimas el interés, así sea político de solucionar los problemas locales”, motivo por el cual “cada departamento o municipio será el agente más idóneo para solucionar las necesidades y problemas de su respectivo nivel” y, en tal sentido, el artículo 287 superior habla de la “gestión de sus intereses”.

En concordancia con lo anterior, la Corte, al resolver una demanda presentada en contra de apartes de los artículos 2º, 3º y 119 de la Ley 769 de 2002 consideró que “los límites recíprocos entre los principios de unidad y autonomía territorial resultan aplicables en torno de las competencias que, en lo atinente a la regulación de los servicios públicos, y en particular al servicio público de transporte establece la Constitución”.

En este sentido la Corporación recordó que, de conformidad con el artículo 150-23 de la Carta, le corresponde al Congreso expedir las leyes que regirán la prestación de los servicios públicos y que, según el artículo 365 superior, tales servicios son inherentes a la finalidad social del Estado que, en todo caso, mantendrá la regulación, el control y vigilancia de dichos servicios; al paso que “los artículos 298, 300-1 y 2, 311 y 313-1, de la Constitución, así mismo confieren en esta materia determinadas competencias a las corporaciones públicas de elección popular de los ámbitos departamental y municipal”.

Así pues, a las asambleas departamentales y a los concejos municipales les corresponde “reglamentar la eficiente prestación de los servicios”, según lo que al respecto establezcan la Constitución y la ley que, conforme al artículo 288 de la Carta, es la encargada de establecer “los términos en los que, de acuerdo a los principios de

coordinación, concurrencia y subsidiariedad, los distintos niveles territoriales ejercerán las competencias que les son atribuidas por la Constitución”.

A juicio de la Corte, “los criterios de distribución de competencias entre los distintos niveles territoriales en materia de servicios públicos y el carácter concurrente de los mismos son integralmente aplicables al servicio público de transporte a que alude específicamente el numeral 2º del artículo 300, conforme al cual a las asambleas departamentales por medio de ordenanzas corresponde: 2º Expedir disposiciones relacionadas con... el transporte”.

A esta conclusión llegó la Corte basada en jurisprudencia anterior, en la cual se había consignado que “es competencia exclusiva del legislador la creación de la normatividad contentiva de las reglas generales que han de regular lo concerniente a los servicios de los sistemas de transporte masivo de pasajeros”, competencia que le permite señalar “las directrices de la política sobre dichos sistemas y la manera de financiarlos” y que no desconoce “las facultades de que gozan las instancias regionales y locales para la gestión autónoma de sus propios intereses, dentro del ámbito de la competencia que les es propia en materia de servicios públicos, pues se trata de niveles de competencia que tienen campos propios y específicos de operación que no se interfieren, sino que se complementan, con arreglo a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad”.

Ahora bien, en la citada Sentencia C-568 de 2003, la Corte hizo un recuento normativo y recordó que, “en acatamiento de lo dispuesto en el artículo 24 de la Constitución Política”, la Ley 105 de 1993 definió el transporte como “una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados, a cada una de las infraestructuras del sector (aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre), en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica”.

Así mismo, la Corporación destacó el contenido de la Ley 336 de 1996 que le otorgó al transporte el carácter de servicio público esencial, resaltó “la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en lo que tiene que ver con la garantía de prestación del servicio y la protección de los usuarios conforme a los derechos y obligaciones establecidos en la Constitución, la ley y los reglamentos” y, a propósito de la seguridad del servicio, puso en el primer plano la protección de los usuarios “como prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte”.

Lo expuesto es plenamente aplicable a la cuestión ahora debatida y en especial a lo relacionado con el trámite de las especies venales que corresponde a un desarrollo del derecho a la circulación establecido en el artículo 24 de la Constitución, ya que, por ejemplo, la licencia de conducción autoriza a su titular para conducir vehículos en todo el territorio nacional. Además, la materia que ocupa a la Corte hace parte de un servicio público esencial, en cuya prestación las entidades territoriales ejercen importantes competencias, por cuanto el tránsito terrestre involucra el ejercicio de derechos correspondientes a personas que tienen un primer nexo con el municipio, el distrito o el departamento en el que habitualmente residen, cumplen sus actividades y realizan sus trámites.

En este orden de ideas, la no autorización del trámite de especies venales a los organismos de tránsito de las entidades territoriales afecta el derecho a la circulación de los usuarios, pues les impone condiciones más gravosas para acceder a los documentos que les autorizan ciertas actividades indispensables para su movilización, pero además, implica la interrupción en la prestación de un servicio público, una de cuyas notas distintivas es, precisamente, la continuidad en la prestación, a más de lo cual afecta el ámbito de gestión de “sus propios intereses” que le atañe a las entidades territoriales.

En contra de lo anterior se aduce que los usuarios tienen a su disposición una cantidad de oficinas que, según alguno de los intervinientes, supera las 200, también que el interés general prevalece sobre el particular y que, en últimas el organismo de tránsito es el responsable que, como tal, tiene en sus manos la solución del problema mediante la cancelación de los pagos y contribuciones adeudadas.

En cuanto a la existencia de otros organismos de tránsito, la Corte considera que el argumento es débil, no sólo porque el nexo primario de un usuario sea el municipio, distrito o departamento en que vive, sino también porque la creación de los organismos de tránsito obedece a una evaluación que la respectiva entidad territorial hace de las necesidades de sus habitantes y de las posibilidades reales de satisfacerlas, luego la sola creación de estos organismos ya indica que en la respectiva jurisdicción hay un interés atendible y digno de protección, más aún si se tiene en cuenta que para el cumplimiento de las funciones de los organismos de tránsito, sean del ámbito nacional o delegadas, “estos deben sujetarse a ciertas pautas de funcionamiento, sin el cumplimiento de las cuales no estarían en condiciones de adelantar adecuadamente las tareas que les corresponden”.

Adicionalmente, como lo ha señalado la Corte, “en aplicación del principio de subsidiariedad, la organización y dirección de lo relacionado con el tránsito y transporte es, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, una competencia primaria de las entidades territoriales” que, “con sujeción a la ley y en ejercicio de su autonomía, podrán crear las dependencias administrativas que estimen necesarias para ese efecto”, siendo obvio que esas dependencias están llamadas a cumplir sus cometidos, no por el interés del propio organismo, sino en función de los derechos y necesidades de los usuarios que requieran la prestación del servicio.

La sola pluralidad de los organismos de tránsito que funcionan en el país no es garantía del respeto al derecho del usuario, pues fuera de que, como más adelante se precisará, se le impone un costo que jurídicamente no debe soportar, es claro que no todas las personas que requieran el trámite de especies venales van a tener la oportunidad de acceder a otro organismo de tránsito en un municipio cercano, pues en la geografía nacional hay zonas apartadas o todavía no comunicadas debidamente, en las cuales el desconocimiento del derecho del usuario se torna aún más evidente, siendo de interés anotar que el número de organismo de tránsito es bajo en relación con el número de municipios que asciende a 1102.

En lo relativo a la pretendida superioridad del interés general sobre el particular, la Corte considera que la regla ha perdido el carácter absoluto que otrora se le asignaba, pues la Constitución misma, en su artículo 5º, le otorga prevalencia a los derechos inalienables de las personas y aunque, ciertamente, los derechos tienen límites, su

limitación le corresponde establecerla al legislador con criterios justificados que respeten su núcleo esencial y, por lo tanto, no le basta al juez o a quien aplica el derecho hacer una invocación abstracta del interés general y de inmediato proceder a limitar los derechos o a justificar limitaciones desproporcionadas sin otra pauta que su criterio.

Además, es corriente identificar el interés general con aquello que tenga que ver con el Estado o con las instituciones y el interés particular con lo atinente a la persona, bajo el supuesto de que invariablemente la persona, en cuanto titular del interés particular debe ceder y sucede que esas identificaciones no siempre operan de conformidad con esa concepción. Precisamente, en el caso que ahora se resuelve, si se atiende el contenido de la Ley 336 de 1996, que la Corte en su momento destacó, se tiene que en materia de tránsito y transporte el interés general está dado por la necesidad de brindar condiciones de seguridad y de proteger a los usuarios como "prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte".

Tampoco se debe olvidar que, de conformidad con lo previsto en el artículo 88 de la Carta, el interés colectivo e incluso el correspondiente a "un número plural de personas" gozan de protección constitucional y son de tal importancia que la propia Constitución establece que el legislador "regulará las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos, lo cual dio lugar a la expedición de la Ley 472 de 1998, que contempló tanto las acciones de grupo, como las populares y les otorgó a estas últimas el carácter de "medios procesales para la protección de los derechos e intereses colectivos", dentro de los cuales contempló "el acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna", según se lee en sus artículos 2º y 4º, literal j), respectivamente.

Coincide lo precedente con la enunciación de los fines del Estado que, según el artículo 2º de la Carta, comprenden el servicio a la comunidad y la garantía de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución, así como con los principios de igualdad, eficacia, economía y celeridad que, según el artículo 209 superior, guían la función administrativa que se cumple "mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones" y, más aún, con la finalidad social de los servicios públicos, cuya "prestación eficiente", al tenor de lo dispuesto en el artículo 365 superior, debe ser asegurada por el Estado "a todos los habitantes del territorio nacional"

Fuera de lo anterior, conviene mencionar que bastante arraigada en la jurisprudencia de la Corte referente a los derechos fundamentales está una regla de conformidad con la cual las discrepancias existentes entre entidades encargadas de la prestación de un servicio público no pueden afectar al usuario de ese servicio. Así, por ejemplo, en materia de salud se impone garantizar el acceso del usuario y prestarle el servicio de inmediato, sin esperar a que dos entidades prestadoras diriman su controversia acerca de cuál debe hacerse cargo y otro tanto acontece en materia pensional cuando, en determinadas circunstancias, se obliga a reconocer y pagar una pensión al trabajador que ha cotizado, aunque el empleador no haya hecho los aportes y mantenga por este hecho una divergencia con la entidad llamada a reconocer y pagar la prestación.

La Corte considera que la misma regla debe ser aplicada al usuario de los organismos de tránsito, en lugar de trasladarle el costo de la imposibilidad de adelantar un trámite

que antes era ofrecido por el organismo creado por la entidad territorial en la que, de ordinario, se desenvuelve su vida y desarrolla sus actividades. Esa intención de impedir que el usuario asuma costos que no le corresponden estuvo presente durante el debate que condujo a la expedición de la Ley 1005 de 2006, pues tratándose del ya comentado cambio de la licencia de conducción para procurar mejores condiciones de seguridad, en una de las ponencias se expresó que “No obstante, en la Comisión VI del Senado, estuvimos de acuerdo en que, para facilitar el proceso que se pretende implantar, no debería trasladarse al ciudadano común los costos del registro como tampoco el valor, por una sola vez, del cambio de la licencia de conducción”.

Si esa finalidad presidió la discusión referente al cambio de la licencia de conducción, la Corte no ve motivo para estimar que el hecho de que un organismo de tránsito no se halle a paz y salvo, por concepto de pagos o contribuciones al Ministerio, a la Federación Colombiana de Municipios y a otras entidades con funciones de tránsito, sí llegue a tener el peso suficiente para desconocer el derecho fundamental de las personas a la circulación y someterlas a asumir los mayores costos causados por la imposibilidad de que, en su lugar de residencia, se tramiten especies venales.

Aparece de nuevo aquí el asunto ya tratado de la finalidad legítima que, sin embargo, es perseguida mediante una intervención legislativa desproporcionada, pues mayor importancia tienen los derechos fundamentales comprometidos y los cometidos del servicio público, sacrificados a la postre, para obtener la cancelación de las sumas adeudadas.

A partir de esta constatación se responde la tercera objeción que consiste en afirmar que se debe declarar la asequibilidad de lo acusado, porque basta que el organismo de tránsito atrasado se ponga al día y que es en su actitud en donde reside la inconstitucionalidad y no en el precepto. Conforme lo expuesto, la Corte reitera que la inconstitucionalidad deriva del contenido del precepto demandado, pues aún siendo legítima la finalidad de obtener el pago de lo adeudado, resulta desproporcionado obtener ese pago con cargo a los derechos fundamentales y a los cometidos del servicio público que, se repite, son desconocidos por el legislador.

En atención a las precedentes consideraciones se impone, entonces, declarar la inexecutable de lo acusado y estima la Corte que la claridad de las razones expuestas la releva de adelantar el examen de otros cargos de inconstitucionalidad formulados por los actores, pues algunos encuentran respuesta en los argumentos expuestos y, de cualquier modo, ante la inconstitucionalidad demostrada, resulta inane abundar en razones que no van a conducir a conclusión distinta, fuera de lo cual se debe resaltar que se han abordado los cargos de mayor peso, como es el caso de la afectación de los derechos de los usuarios, mientras que otros importantes motivos de inconstitucionalidad han surgido, con total evidencia, del análisis integral que a la Corte Constitucional le corresponde realizar.

Los pagos y contribuciones adeudados por los organismos de tránsito

“La declaración de inexecutable que surge como consecuencia del análisis adelantado implica la autorización del trámite de especies venales a los organismos de tránsito, aún cuando no se encuentren a paz y salvo por concepto de pagos y contribuciones al

Ministerio de Transporte, al SIMIT o a las otras entidades que cumplen funciones de tránsito, pero de ninguna manera puede comportar la exoneración de esos pagos y contribuciones, pues la Corte no se ha pronunciado en esta sentencia sobre ellos y es apenas obvio que tales obligaciones están vigentes.

La desproporción de la medida que el legislador estableció en el párrafo del artículo 18 de la Ley 1005 de 2006 explica su inconstitucionalidad, mas no alcanza a desvirtuar los principios de coordinación y concurrencia que, en materia de tránsito terrestre, orientan las relaciones entre las entidades territoriales dotadas de autonomía, la Nación y el principio unitario.

Lo primero que al respecto observa la Corte es que los pagos y contribuciones están ordenados por disposiciones de ley, tales como el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006 en lo relativo al Ministerio de Transporte y el artículo 10 del Código Nacional de Tránsito Terrestre en lo que atañe a la Federación Colombiana de Municipios, preceptos que en nada resultan afectados por lo que aquí se decide.

La Corte comparte el argumento de los demandantes y de la Universidad del Rosario en el sentido de que “existen mecanismos de control y medios judiciales en nuestro ordenamiento jurídico que tienen la virtud de obligar al deudor al pago oportuno de las acreencias, sin llegar al extremo de la parálisis del servicio público” y advierte que el motivo por el cual se dejan de hacer los pagos y contribuciones no puede ser la simple liberalidad o el capricho del organismo de tránsito o de las autoridades del respectivo ente territorial, caso en el cual los correspondientes organismos de control, dentro del marco de sus competencias, deberán tomar las medidas pertinentes para asegurar el pago e imponer, si es del caso, las condignas sanciones.

El mismo párrafo del artículo 18 señala, en su primer inciso, que el Gobierno Nacional determinará el régimen de sanciones aplicables a los organismos de tránsito y, por supuesto, el Congreso de la República, en uso del margen de intervención que le corresponde, y sin desconocer la autonomía fiscal de las entidades territoriales ni los derechos de los asociados, podrá modificar las regulaciones existentes o adoptar fórmulas orientadas a obtener las sumas debidas, a asegurar su pago oportuno, establecer sanciones e incluso examinar la posibilidad de implantar formas de compensación.

(...)

En esta oportunidad resulta claro que la declaración de inconstitucionalidad ampara la autonomía de las entidades territoriales y la prestación de un servicio público a los usuarios, pero no la opción de dejar de pagar las sumas que legalmente se deben, motivo por el cual sería deseable que el problema suscitado por la falta de pago fuera abordado por el Congreso de la República, a fin de que arbitre soluciones eficaces para asegurar el pago efectivo o hacer más dinámico su cobro, sin quebrantar la autonomía territorial ni los derechos de los usuarios del respectivo servicio.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 000401 del 2 de enero de 2014.

“Por otro lado, la ley 769 de 2002 en su artículo 168 autoriza a los consejos a fijar la tarifa por concepto de derechos de tránsito, dichas tarifas estarán basadas en un estudio económico sobre los costos de servicio con indicadores de eficiencia, eficacia y economía. En este orden de ideas, la Ley autoriza a los consejos municipales o distritales a establecer la tarifa por concepto de grúas y parqueo, así mismo les otorga la facultad a los organismos de tránsito de ejercer el recaudo de dichos dineros, para lo cual podrá celebrar convenios con entidades financieras. Ahora bien, (...) la Ley no fijó una cifra exacta como tampoco fijó un tope en la tarifa para el pago de parqueadero de vehículos inmovilizados.”

Artículo 169. Sobretasa a los Trámites de Tránsito. Ninguna entidad pública podrá cobrar sobretasas a los trámites de tránsito salvo autorización legal de acuerdo con el artículo 338 de la Constitución Política.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° 363301 del 11 de septiembre de 2009:

“Las sobretasas establecidas por los concejos municipales a las multas por comparendos, representadas en estampillas, que deben cancelarse al momento de pagar las multas, no obstante ser contrarias al artículo 169 de la Ley 769 de 2002, se consideran vigentes y gozan de la presunción de legalidad de que trata el artículo 66 del Código Contencioso Administrativo, hasta tanto su legalidad sea determinada por la Jurisdicción Contencioso Administrativa.”

Artículo 170. Vigencia. El presente código empezará a regir transcurridos tres (3) meses contados a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias. Derógase el Decreto 1344 de 1970 y sus disposiciones reglamentarias y modificatorias.

REGULACIÓN COMPLEMENTARIA

AGENTES DE TRANSITO

LEY 1310 DE 2009

CAPÍTULO I

Disposiciones Generales

Artículo 1. Ámbito de Aplicación. Las normas contenidas en la presente ley serán aplicables a los organismos de tránsito y transporte y a los agentes de tránsito y transporte del ámbito territorial.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-306 de 2009, decidió declarar exequible esta norma por los cargos planteados en las objeciones Presidenciales de Inconstitucionalidad⁹⁶.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-306 de 2009.

“...si bien el legislador está facultado para regular el tema del transporte – como se lo autoriza el mismo numeral 25 del Artículo 150 de la Carta, que dispone que le corresponde al Congreso “unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República” -, esa facultad no puede afectar el núcleo esencial del derecho a la autonomía territorial en lo que se refiere a que las entidades territoriales determinen su estructura administrativa”

Artículo 2. Definición. Para la aplicación e interpretación de esta ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Organismos de Tránsito y Transporte: Son entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción.

Autoridad de Tránsito y Transporte: Toda entidad pública o empleado público que esté acreditado conforme al artículo 3° de la Ley 769 de 2002.

Agente de Tránsito y Transporte: Todo empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.

Grupo de Control Vial o Cuerpo de Agentes de Tránsito: Grupo de empleados públicos investidos de autoridad como agentes de tránsito y transporte vinculados legal y reglamentariamente a los organismos de tránsito y transporte.

⁹⁶ Las objeciones formuladas fueron por vulneración de los arts. 300-7 y 313-6, en virtud a que de acuerdo con el art. 150-7 de la Carta, “la competencia del legislador para determinar la estructura orgánica de las entidades públicas se restringe materialmente a la administración nacional, lo cual supone que dicha atribución no es predicable en ningún caso de la administración territorial, que encuentra para tales propósitos asignada dicha atribución a las asambleas y a los concejos.”

Artículo 3. Profesionalismo. La actividad de Agente de Tránsito y Transporte es una profesión y como tal deberán recibir una formación académica integral acorde con su rango que permita una promoción profesional, cultural y social, con acento en la instrucción ética, moral, física, ecológica, de liderazgo y de servicio comunitario.

Para efectos de la formación técnica en la materia, exigida para desempeñarse como autoridad de tránsito y transporte, los organismos de tránsito con jurisdicción en las capitales de departamento podrán crear escuelas no formales encargadas de dicha formación académica, cumpliendo con el pènsum reglamentado por el Ministerio de Transporte o en su defecto para esta capacitación o la tecnológica se contratará con Universidades Públicas reconocidas.

Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte, dentro de los seis (6) meses siguientes a la publicación de la presente ley, fijará los parámetros para actualizar el pènsum de capacitación, inducción, reinducción y formación técnica para ser agente de tránsito.

Reglamentación. Resolución 4548 de 2013.

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto determinar las áreas del plan de estudio del programa académico, técnico o tecnológico requerido para garantizar la idoneidad de los agentes de tránsito y transporte.

Artículo 2. Instituciones para impartir educación. La formación de que trata el artículo 4 de la presente resolución, podrá ser impartida por instituciones de educación superior o instituciones para el trabajo y desarrollo humano, legalmente constituidas y aprobadas por la entidad respectiva.

Artículo 3. Formación requerida. Teniendo en cuenta la jerarquía y nivel determinado en el artículo 6 de la Ley 1310, en razón a las funciones que exigen el desarrollo de procesos y procedimientos en labores técnicas misionales y de apoyo, los agentes de tránsito deberán acreditar la siguiente formación, para ocupar el cargo:

Código	Denominación	Nivel
290	Comandante de tránsito	Título Profesional
338	Subcomandante de tránsito	Técnico profesional
339	Técnico operativo de tránsito	Técnico laboral
340	Agentes de tránsito	Técnico laboral

Artículo 4. Sin perjuicio del nivel de educación requerida en el artículo anterior, el agente de tránsito deberá acreditar mediante certificaciones expedidos por instituciones debidamente registradas ante las Secretarías de Educación o el Ministerio de Educación Nacional, la siguiente formación profesional o técnica:

EJE ESTRUCTURANTE	DEFINICIÓN DEL EJE	OBJETIVO DEL EJE	SUBTEMAS MÍNIMOS POR EJE
Normatividad	Comprende toda la normatividad relacionada con la actividad de	Brindar herramientas jurídicas, para que cada una de las actuaciones que se realice a lo largo	-- Introducción al Derecho. -- Constitución Política. --

	tránsito y transporte en Colombia, la estructura normativa y los preceptos superiores.	de su desempeño como Agente de Tránsito, se haga en el marco del respeto y garantía de los derechos de los diferentes actores del tránsito, y se propenda por la búsqueda de la equidad y valor de las normas de tránsito, respetando la competencias que le asiste como autoridad.	Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario. -- Normatividad de Tránsito. -- Normatividad de Transporte. -- Derecho Público y Privado (diferencias y ramas). -- Normatividad Ambiental.
Ejercicio de la autoridad de tránsito	Desarrollo de técnicas básicas para el control, la regulación del tráfico y la asistencia técnica a conductores.	Capacitar al cuerpo de agentes de tránsito en las técnicas básico que le permitan actuar de manera idónea ante las situaciones cotidianas del ejercicio de la autoridad en el tránsito, el transporte, el tráfico y el uso adecuado del espacio público.	-- Procedimientos de regulación y control del tránsito. -- Procedimientos de control de embriaguez -- Actuaciones contravencionales en tránsito y transporte. -- Planes de tránsito: formulación, evaluación de los mismos. -- Conducción, maniobra de vehículos y mecánica básica. -- Regulación y accesibilidad del espacio público
Ética	Analizar los actos que el ser humano realiza de modo consciente y libre (es decir, aquellos actos sobre los que ejerce de algún modo un control racional), sin limitarse sólo a ver cómo se realizan esos actos, sino que busca emitir un juicio sobre estos,	Brindar a los cuerpos de Agentes de Tránsito, un componente de desarrollo moral y ético en relación con las actitudes y aptitudes que permitan llevar a cabo la ejecución de sus actividades con transparencia, celeridad, honestidad, ética, moral, equidad, justicia y responsabilidad dentro del marco del respeto por todos.	-- Ética. -- Moral. -- Valores. -- Cultura Ciudadana -- Responsabilidad del servidor público -- Penal -- Fiscal -- Disciplinaria -- Administrativa

	que permite determinar si un acto ha sido éticamente bueno o éticamente malo.		
Seguridad vial	Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.	Brindar orientaciones teóricas y metodológicas a los cuerpos de Agentes de Tránsito en los componentes de la seguridad vial, para que con base en esta ejecuten todas las acciones de control en vía, procurando por la minimización y prevención de los accidentes de tránsito.	-- Planes de Seguridad vial. - - Transporte. -- Movilidad. -- Papel de los actores del tránsito en la movilidad. -- Espacio público e infraestructura. - - Conductas de riesgo. -- Transgresión de la norma desde lo compartamental y lo sociológico. -- Biocinemática de los accidentes de tránsito. -- Mecánica básica. -- Nociones en auditorías de seguridad vial.
Criminalística	El estudio de técnicas y procedimientos de investigación cuyo objetivo es el descubrimiento, explicación y prueba de los hechos de tránsito.	Brindar herramientas técnicas a los cuerpos de agentes de tránsito, para que cuenten con conocimientos respecto a las actividades que como policía judicial deben adelantar en el proceso de atención de un accidente de tránsito que produzca daños, lesiones o muerte de actores en la vía o de eventos que sin involucrar accidentes, requieren la atención primaria del agente.	-- Procedimientos de Policía Judicial. -- Metodología de la Investigación. -- Topografía Forense. -- Fotografía forense. -- Actuaciones ante autoridades judiciales. -- Sistema de identificación. -- Procedimientos de investigación. -- Medicina Legal.
Resolución de	Compendio de conocimientos y	Capacitar a los cuerpos de agentes en vía, para	-- Habilidades. co

conflictos y comunicación asertiva.	habilidades para comprender e intervenir en la resolución pacífica y no violenta de los conflictos sociales.	que cuenten con herramientas para llevar a cabo el manejo de los diferentes conflictos que como agentes deben enfrentar en vía. De manera específica se busca generar conocimiento respecto o los derechos y deberes de los ciudadanos y se desarrollen habilidades conciliatorias en el agente.	municativas. -- Manejo de las emociones. -- Asertividad y empatía. -- Manejo y resolución de conflictos. -- Normatividad relacionada con resolución de conflictos. -- Conciliación extrajudicial. -- Técnicas de conciliación.
-------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

EJE ESTRUCTURANTE	DEFINICIÓN DEL EJE	OBJETIVO DEL EJE	SUBTEMAS MÍNIMOS POR EJE
Pedagogía	Orientar, capacitar y aportar instrumentos a los agentes respecto a las normas de tránsito y transporte, para que se conviertan en agentes transformadores de la cultura.	Brindar herramientas de carácter educativa al agente, para que a través de las diferentes actividades de control en vía, promueva comportamientos adecuados en los diferentes actores del tránsito.	-- Educación y pedagogía. -- Didáctica. -- Manejo del lenguaje. -- Uso de herramientas para la pedagogía. -- Técnicas de educación y pedagogía.
Primeros auxilios	Capacitar al personal en la respuesta y atención inicial a un paciente, controlando los factores que puedan complicar su condición mientras llega personal y equipo especializado a la escena.	Conocer y controlar los peligros presentes en la escena donde se ha presentado un accidente y adquirir destrezas en la valoración inicial de un paciente.	-- Uso de Botiquín de emergencia. -- Técnicas de valoración Inicial del paciente -- Técnicas de valoración secundaria. -- Conocimiento en lesiones, osteomusculares (Fracturas, Esquinces y Luxaciones. -- Conocimiento de alteraciones de tejidos blando -- Conocimiento en heridas, hemorragias, quemaduras, etc. -- Conocimiento en identificación de Signos Vitales. --

			Conocimiento en alteraciones de la Conciencia.
--	--	--	------------------------------------------------

Artículo 5. Las personas que se encuentren ocupando el cargo de agente de tránsito en un organismo de tránsito, para el cual hayan acreditado el cumplimiento de los requisitos vigentes al momento de su incorporación al empleo, podrán continuar desarrollando dicha actividad. Sin embargo, el organismo de tránsito deberá garantizar que estos funcionarios realicen un curso de reinducción que abarque las áreas de formación de que trata el artículo 3 de la presente resolución.

Por su parte, las personas que al momento de la entrada en vigencia de la presente resolución, deseen vincularse como agente de tránsito a un organismo de tránsito, deben acreditar la formación determinada en el artículo 3 del presente acto administrativo, sin perjuicio de los demás requisitos contenidos en el artículo 7 de la Ley 1310 de 2009.

Artículo 6. A partir de la entrada en vigencia de la presente resolución y por un periodo de dos (2) años, los organismos de tránsito deberán adelantar las acciones respectivas ante la Comisión Nacional del Servicio Civil para efectos de actualizar el perfil de Agente de Tránsito, que garantice la formación académica integral determinados en el artículo 3, numeral 5 del artículo 7 de la Ley 1310 de 2009 y artículo 3 de la presente resolución.

Artículo 7. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.

Parágrafo 2. Los organismos de tránsito y transporte deberán organizar como mínimo anualmente un (1) curso de actualización en normas y procedimientos de tránsito y transporte, seguridad vial y policía judicial, relaciones humanas, éticas y morales dirigido a todos sus empleados e impartidos por personas o entidades idóneas en el ramo.

Artículo 4. Jurisdicción. Sin perjuicio de la colaboración que deben prestar las distintas autoridades de tránsito, cada una de ellas ejercerá sus funciones en el territorio de su jurisdicción, de la siguiente manera: La Policía de Carreteras⁹⁷ de la Policía Nacional en las carreteras nacionales; los agentes de tránsito de los organismos departamentales en aquellos municipios donde no hayan organismos de tránsito; los agentes de tránsito municipales o distritales en el perímetro urbano y rural de sus municipios.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1795 del 14 de diciembre de 2006

“Los competentes para ejercer el control de tránsito y transporte dentro de los terminales de transporte son los agentes de tránsito municipal o distrital.”

⁹⁷Entiéndase Dirección de Tránsito y Transporte

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 3024 de 2011

“La ley fija el ámbito de competencia territorial de los cuerpos de agentes de tránsito de tal manera que a unos corresponde actuar “en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios” (agentes de la Policía Nacional), y a los cuerpos de agentes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales “en su respectiva jurisdicción”.

(...)

De las normas mencionadas se deduce que los “cuerpos especializados de tránsito y transporte” a que alude el artículo de la ley son los grupos de empleados públicos investidos de autoridad vinculados legal y reglamentariamente a los organismos de tránsito y transporte. En la práctica, corresponden a los cuerpos especializados de la Policía Nacional, los cuerpos especializados de agentes de policía de tránsito y transporte dependientes de los organismos de tránsito de las entidades territoriales.

Son en concreto los integrantes de estos cuerpos especializados de tránsito y transporte, es decir, los agentes de tránsito de la Policía Nacional y los agentes de tránsito departamentales, distritales y metropolitanos, dependientes de los respectivos organismos de tránsito y transporte, los que ocasionalmente se ven expuestos a las situaciones de incertidumbre que, en materia de jurisdicción, dan origen a la presente consulta.

(...)

Como enseguida se observará, las disposiciones legales en materia de tránsito se han esforzado en territorializar la competencia de los agentes de tránsito en función de diferentes criterios, a saber: atribución de competencia según la jurisdicción de las distintas entidades territoriales; atribución de competencia según el nivel territorial del organismo de tránsito al que pertenezca el agente de tránsito; atribución de competencia según el carácter nacional, departamental o municipal de las carreteras; atribución de competencia según que existan o no autoridades de tránsito en el municipio; atribución de competencia a partir de los perímetros urbano y rural del municipio o distrito. Es de anotar que la diversidad de reglas que sobre esta materia ofrece la legislación se presta para algún grado de confusión, motivo por el cual es necesario hacer un análisis de conjunto de todas las reglas en procura de una síntesis que permita armonizarlas.

Regla fundamental se encuentra en el artículo 7° de la ley 769 de 2002 que dice así: “Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción”.⁹⁸ Dicha regla se complementa con esta otra, que aparece en el artículo 134 de la misma ley, que es igualmente fundamental: “Los organismos de tránsito conocerán de las faltas ocurridas dentro del territorio de su jurisdicción”.

⁹⁸Esta regla aparece reiterada en el artículo 4° de la ley 1310 de 2009: “Cada organismo de tránsito contará con un solo cuerpo especializado de agentes de tránsito y transporte, que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción...”

(...)

2.2 Jurisdicción de los agentes departamentales, municipales y distritales de tránsito

De acuerdo con el artículo 4° de la ley 1310 de 2009, son competentes para ejercer sus funciones “los agentes de tránsito de los organismos departamentales en aquellos municipios donde no haya organismos de tránsito”.

En tanto que la ley 769 de 2002 asigna a la Policía Nacional competencia sobre las carreteras nacionales, guarda silencio respecto de las carreteras departamentales y demás vías especificadas en el artículo 16 de la ley 105 de 1993. La ley 1310 de 2009 no señala tampoco de forma expresa su competencia; dicha ley, en el artículo 4°, se limita a reproducir el texto del literal e) del artículo 6° de la ley 769 de 2002, conforme al cual son organismos de tránsito en “su respectiva jurisdicción” las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito.

Ahora bien, puesto que los agentes de tránsito de la Policía Nacional carecen de competencia para actuar en las carreteras departamentales, y estas obviamente no forman parte de la infraestructura distrital y municipal de transporte de acuerdo con la ley 105 de 1993, no debiendo existir además vacío de competencia por el factor territorial, cabe concluir que la competencia de los organismos departamentales de tránsito recae sobre las vías departamentales, por fuera del perímetro urbano y rural de los distritos y municipios, y en los municipios donde no exista autoridad de tránsito, siendo esta “su respectiva jurisdicción”.

Finalmente, teniendo en cuenta que cada entidad territorial sólo puede tener un organismo de tránsito y a su vez un sólo cuerpo especializado de tránsito y transporte, la autoridad de tránsito del respectivo organismo territorial de tránsito puede elegir, según las necesidades particulares del municipio, distrito o departamento, si contrata los servicios de control del tránsito en su jurisdicción con el cuerpo especializado de la Policía Nacional, o con otro organismo de tránsito municipal, o si organiza su policía de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 8° inciso tercero de la ley 105 de 1993, la cual prescribe(...)

Las autoridades de tránsito locales ejercen jurisdicción sobre las vías que estén dentro del perímetro urbano y rural del municipio o distrito. Es interesante agregar que el párrafo del artículo 44 de la ley 105 de 1993 prevé, también, la modalidad de “asociaciones de Municipios creadas con el fin de prestar servicio unificado de transporte”.

(...)

“Es contrario a la ley que los cuerpos de policía nacional con funciones de policía de tránsito ejerzan sus funciones en municipios dotados de organismos de tránsito propios, los cuales actúan por medio de sus agentes de tránsito. En efecto, según se ha expuesto, repugna a la racionalidad del diseño legal que dos autoridades de tránsito ejerzan funciones en la misma jurisdicción, dado que la ley se ha propuesto, precisamente, deslindar las jurisdicciones con criterio territorial para que se distingan con toda precisión los ámbitos de actuación de los diversos organismos, autoridades

y cuerpos especializados de agentes de tránsito en los órdenes nacional, departamental, municipal y distrital.

Cuando los cuerpos de policía nacional con funciones de policía de tránsito invaden la jurisdicción asignada por la ley a las entidades territoriales, actúan por fuera de su propia jurisdicción, que de acuerdo con la ley son las carreteras nacionales, excepción hecha de los tramos de estas que estén localizadas dentro del perímetro urbano y rural de los municipios y distritos, y de contera violan la regla legal conforme a la cual los cuerpos especializados de agentes de tránsito actuarán únicamente en su respectiva jurisdicción.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 330361 del 19 de agosto de 2009

“... la Ley 769 de 2002 en el inciso 2 del artículo 7° fue derogada por la expresión “...Por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios. “Por consiguiente la jurisdicción de la Policía de Carreteras queda circunscrita a todas las carreteras nacionales.

Cada organismo de tránsito contará con un solo cuerpo especializado de agentes de tránsito y transporte, que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción (o bajo convenios con otros municipios), los cuales por su rango de autoridad y tener funciones de policía judicial no podrán ser objeto de delegación o contratar con particulares.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1826 del 20 de septiembre de 2007

“Para el ejercicio de las funciones de agentes de tránsito en su respectiva jurisdicción, las entidades territoriales pueden celebrar contratos con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito de la Policía Nacional, pero no con particulares, sean personas naturales o jurídicas”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° 254071 del 24 de junio de 2009 y 349471 del 15 de septiembre de 2010

“... la ley define quiénes tienen la calidad de autoridades de tránsito, establece una distribución de competencias entre los niveles de la administración territorial y determina la manera como deberá articularse el ejercicio de las mismas. Como regla básica de esa articulación se dispone que el manejo del tránsito en el territorio de su respectiva jurisdicción sea competencia primaria de los municipios y que solo en ausencia de autoridad de tránsito en el nivel municipal de la Administración, la función sea asumida por las secretarías departamentales de tránsito.”

Artículo 5. Funciones Generales. Los cuerpos de agentes de tránsito y transporte de las Entidades Territoriales están instituidos para velar por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte y garantizar la libre locomoción de todos los ciudadanos y ejercer de manera permanente, las funciones de:

1. Policía Judicial. Respecto a los hechos punibles de competencia de las autoridades de tránsito de acuerdo al Código de Procedimiento Penal y Código Nacional de Tránsito.
2. Educativa. A través de orientar, capacitar y crear cultura en la comunidad respecto a las normas de tránsito y transporte.
3. Preventiva. De la comisión de infracciones o contravenciones, regulando la circulación vehicular y peatonal, vigilando, controlando e interviniendo en el cumplimiento de los procedimientos técnicos, misionales y jurídicos de las normas de tránsito.
4. Solidaridad. Entre los cuerpos de agentes de tránsito y transporte, lo comunidad y demás autoridades.
5. Vigilancia Cívica. De protección de los recursos naturales relacionados con lo calidad del medio ambiente y lo ecología, en los ámbitos urbanos y rural contenidos en los actuales normas ambientales y de tránsito y transporte sus empleados e impartidos por personas o entidades idóneas en el ramo.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-687 de 2004

“Los agentes de tránsito no pueden retener una cédula de ciudadanía a un conductor.”

Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1826 de 2007. “Para efectos del control operativo o regulación en vía del tránsito, las funciones de los agentes de tránsito se pueden clasificar así:

a) De prevención y seguridad vial: garantizan y regulan la circulación vehicular y peatonal; vigilan, controlan e intervienen en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte terrestre -art. 116 de la ley 769 del 2002 ; preservan y controlan el espacio público, controlan el estacionamiento sobre andenes, zonas verdes, separadores viales y vías peatonales en general; atienden quejas ciudadanas en relación con el buen funcionamiento del tránsito y transporte; ejercen control vehicular en las entradas y salidas de la ciudad; con el fin de prevenir accidentes realizan operativos de embriaguez, de control del transporte escolar, de control de taxis y de vehículos de carga; imponen comparendos (Arts. 129, 135 y 147, ley 769 del 2002).

b) De educación y prevención: tales como campañas en las vías públicas, universidades, colegios, centros comerciales, entre otros, y charlas educativas a los conductores, a peatones, motociclistas, ciclistas, etc.

c) De atención de hechos de accidentalidad en el área de su jurisdicción. En desarrollo de tal función los Agentes de Tránsito levantan informes descriptivos en caso de accidentes de tránsito y los remiten al organismo de tránsito competente (arts. 144, 145 y 149 ibídem).

d) Funciones de policía judicial de acuerdo con la ley 906 del 2004, código de Procedimiento Penal.”

CAPÍTULO II

De la Jerarquía, Creación e Ingreso

Artículo 6. Jerarquía. Es la organización interna del grupo de control vial que determina el mando en forma ascendente o descendente. La jerarquía al interior de estos cuerpos para efectos de su organización, nivel jerárquico del empleo en carrera administrativa, denominación del empleo, lo mismo que para todas las obligaciones y derechos consagrados en esta ley, será lo determinado en el presente artículo.

La profesión de agente de tránsito por realizar funciones que exigen el desarrollo de procesos y procedimientos en labores técnicas misionales y de apoyo, así como las relacionadas con la aplicación de la ciencia y la tecnología como policía judicial, pertenecerá en carrera administrativa al nivel técnico y comprenderá los siguientes grados en escala descendente:

CODIGO	DENOMINACION	NIVEL
290	Comandante de Tránsito	Profesional
338	Subcomandante de Tránsito	Técnico
339	Técnico Operativo de Tránsito	Técnico
340	Agentes de Tránsito	Técnico

Parágrafo. No todas las Entidades Territoriales tendrán necesariamente la totalidad de los Códigos y denominaciones estos serán determinados por las necesidades del servicio.

Artículo 7. Requisitos de Creación e Ingreso. Para ingresar a los cuerpos de agentes de tránsito y transporte de las entidades territoriales se requiere, además:

1. Ser colombiano con situación militar definida.
2. Poseer licencia de conducción de segunda (2ª) y cuarta (4ª) categoría como mínimo.⁹⁹
3. No haber sido condenado en cualquier época por sentencia judicial, pena privativa de la libertad, excepto por delitos políticos culposos.
4. Ser mayor de edad.
5. Cursar y aprobar el programa de capacitación (cátedra de formación e intensidad mínima establecida por la autoridad competente).
6. Poseer diploma de bachiller, certificado o constancia de su trámite.

Parágrafo. Para la creación de los cargos de agentes de tránsito y transporte de las entidades territoriales deberá evaluarse la conveniencia y oportunidad según el número de habitantes y la cantidad de vehículos que transitan en el municipio.

⁹⁹ De acuerdo con las categorías actuales de las licencias de conducción establecidas por la Resolución 1500 de 2005, este requisito se cumple con las licencias categorías A2 y C1

CAPÍTULO III

Moralización y Sistema de Participación Ciudadana.

Artículo 9. Moralización. Los cuerpos de agentes de tránsito son responsables de su moralización, por lo tanto crearán tribunales o comités de ética, los cuales emitirán conceptos sobre el desempeño, conducta, comportamiento de sus componentes, que deberán ser atendidos por los jefes de las dependencias de tránsito.

Artículo 10. Sistema de Participación Ciudadana. Los cuerpos de agentes de tránsito y transporte de las Entidades Territoriales desarrollarán un sistema de participación ciudadana, con el objeto de fortalecer las relaciones entre el ciudadano y la institución, estableciendo mecanismos efectivos para que se expresen y sean atendidos distintos intereses sectoriales y regionales, atinentes al servicio de los agentes de tránsito.

Artículo 11. Comisión de Tránsito y Participación Ciudadana. Créase la Comisión de Tránsito y Participación Ciudadana, como mecanismo del más alto nivel, encargada de orientar y fiscalizar las relaciones entre la ciudadanía, los agentes de tránsito de las Entidades Territoriales y las autoridades administrativas. Esta comisión tiene por objeto atender las necesidades de distintos grupos sociales, con relación a los asuntos de tránsito y transporte, y emitir recomendaciones sobre el conjunto de normas procedimentales y de comportamiento que regulan los servicios de la institución.

Artículo 12. Composición. La Comisión de Tránsito de las Entidades Territoriales y Participación Ciudadana, estará integrada por:

1. El Alcalde o Gobernador, en cada nivel territorial o su delegado.
2. Un miembro del Consejo Territorial de Planeación.
3. Un delegado del Sindicato de Empleados de Tránsito y Transporte.
4. Un representante de las Juntas de Acción Comunal.
5. Un representante de las Empresas del Transporte.
6. Un representante de los Agentes de Tránsito.
7. Un delegado del Consejo Municipal o Asamblea Departamental, de acuerdo al ente territorial al cual esté adscrito el organismo de tránsito.

Artículo 13. Funciones. Son funciones básicas de la Comisión de Tránsito Territorial y Participación Ciudadana:

1. Proponer iniciativas para fortalecer la acción preventiva de los funcionarios públicos de los organismos de tránsito de entes territoriales de tránsito, frente a la sociedad, así como prevenir la comisión de faltas, delitos y omisiones.
2. Proponer iniciativas y mecanismos tendientes a determinar en forma prioritaria una orientación ética, civilista, democrática, educativa y social en la relación comunidad-agentes de tránsito y demás servidores públicos.
3. Promover la participación ciudadana en los asuntos de tránsito y transporte, en los niveles Departamental y Municipal.

4. Recomendar el diseño de mecanismo, proyectos, programas de planeación, prevención, seguridad y control vial, para asegurar el compromiso de la comunidad-agentes de tránsito y entidades del Estado con el apoyo y participación del Fondo de Prevención Vial.

5. Recomendar programas de desarrollo, salud, vivienda, educación y bienestar para los funcionarios de los organismos de tránsito en los entes territoriales.

6. Recomendar la ampliación de los grupos de control vial en cada ente territorial.

7. Las demás que los Entes Territoriales les asignen con relación al tránsito y transporte de la localidad.

Parágrafo. El Director o Secretario de tránsito territorial convocará cada tres meses a la Comisión de Tránsito Territorial y Participación Ciudadana.

CAPÍTULO IV

Uniformes, Uso y Disposiciones Finales.

Artículo 14. Uniforme y Uso. El Gobierno Nacional expedirá la reglamentación pertinente para definir los aspectos relacionados al uso de los uniformes, diseños y demás aspectos que permitan la identificación de los agentes de tránsito en los entes territoriales.

Estos empleados en servicio activo tendrán derecho a que la respectiva entidad les suministre en forma gratuita, tres (3) dotaciones anuales de uniforme completo, insignias, distintivos y equipo de acuerdo con la reglamentación que expida cada ente territorial. Esta prestación no es salario, ni se computará como factor del mismo en ningún caso.

Reglamentación: Decreto 2885 de 2013

Artículo 1. El presente decreto tiene por objeto reglamentar el diseño, uso y demás aspectos relacionados con los uniformes de los agentes de tránsito de los organismos de tránsito en todo el territorio nacional.

Artículo 2. En todo el territorio nacional, el uniforme del agente de tránsito y transporte vinculado de forma legal y reglamentaria al organismo de tránsito, estará integrado por las siguientes prendas y con las siguientes características, las cuales deberán acondicionarse a las necesidades del servicio y características climáticas:

1. Quepis. color azul turquí, ocho (08) centímetros de alto, escudo centrado del municipio donde labora el agente, cordón de mando blanco en la parte delantera, visera color negro de seis (06) centímetros.

2. Corbata. color azul turquí del mismo color del pantalón.

3. Camisa. color azul celeste, dos bolsillos delanteros con tapa y botón, cuello con botón, pasadores para presillas (estas deben ser del color del pantalón e indicarán el grado del agente de transita).
4. Pantalón color azul turquí, debe usarse con correa color negro.
5. Reata y chapuza, color negro en lona o cuero, acompañada de porta metro, con hebilla, ancho de correa de cinco (05) centímetros, chapuza de veintidós (22) por diecisiete (17) centímetros y siete (07) centímetros de fondo con pasador (se usa para portar libreta de comparendos y otros documentos).
6. Placa metálica. Llevará el nombre, apellido y código del agente y se ubica sobre el bolsillo derecho.
7. Escudo de los agentes de tránsito. Fondo azul con letras que dicen agente de transita y transporte y debajo el nombre del organismo de tránsito, letras en color plata y en el centro la imagen del ente territorial. Va en el hombro derecho de la camisa.
8. Escudo de Colombia. Puesto en el hombro izquierdo de la camisa.
9. Pito de color negro y-cadena en plata, puesto en el lado izquierdo, abotonado de la presilla izquierda.
10. Botas. En cuero color negro para desplazarse en motocicleta, suela de goma, con cierre lateral interno que cruza toda la bota.
11. Zapatos en cuero o charol color negro para las ceremonias y cruces de regulación fija o de cordones.
12. Chaleco en pvc, color azul de 1500 candelas, fondo color azul, ribetes laterales con reflectivo color amarillo limón de 1500 candelas, en la parte delantera el logo y nombre del organismo de tránsito, en la parte posterior el código del agente con la palabra agente de tránsito, cierre o broche lateral.
13. Impermeable o equipo de lluvia: color azul turquí, en la parte delantera el logo y nombre del organismo de tránsito, en la parte posterior el código del agente con la palabra agente de tránsito, con dos bandas laterales a la altura de las muñecas con reflectivo color amarillo de 1500 candelas de tres centímetros (3cm) de ancho, el pantalón con dos bandas laterales a la altura de los tobillos en reflectivo color azul de 1500 candelas, con cierre y adhesivo.
14. Chaqueta manga larga en color azul turquí para el trabajo nocturno y temporada de invierno, con dos bandas laterales a la altura de las muñecas con reflectivo color azul de 1500 candelas, en la parte delantera el logo y nombre del organismo de transita, en la parte posterior el código del agente con la palabra agente de transita, con dos bandas laterales incluye el dorso con reflectivo color azul de 1500 candelas, cuello alto, con cierre y adhesivo.

15. Equipos de comunicación: Equipo de comunicación bidireccional que permita la comunicación con la central respectiva.

16. Comparendera: Negra en cuero que permita el porte de manos libre e impermeable de la comparenderá

17. Tapa oídos: Elemento de protección auditiva de manos libres, que se encargue de bloquear ruido

18. Gafas: Elemento de protección visual de manos libres, que se encargue de bloquear el viento y los rayos de sol.

19. Guantes: Elemento de protección manual en cuero de caña larga con ajuste en la muñeca, compuestos por materiales gruesos y membrana impermeable.

Parágrafo 1. El material del uniforme deberá ser determinado por el Organismo de tránsito, de conformidad con el clima. En todo caso el material deberá garantizar la seguridad del agente en todas las actividades que realice bajo techo y en vida.

Los empleados en servicio activo tendrán derecho a que la respectiva entidad les suministre en forma gratuita, tres (3) dotaciones anuales de uniforme completo, insignias, distintivos y equipo de acuerdo con la reglamentación que expida cada ente territorial, de conformidad con lo señalado en la Ley 1310 de 2009.

Parágrafo 2. Los miembros de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional continuaran portando los uniformes instituidos en sus reglamentos.

Artículo 3. El presente decreto rige a partir del 01 de septiembre de 2014 y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Parágrafo Transitorio. Hasta la entrada en vigencia del presente decreto, los agentes de tránsito podrán continuar utilizando los uniformes diseñados por cada ente territorio

Artículo 15. Disposiciones Finales. El Gobierno Nacional dentro de los noventa (90) días a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, expedirá la reglamentación que permita la puesta en funcionamiento de esta ley.

MANUAL DE TRAMITES DE TRÁNSITO

AGENTES DE TRANSITO TRAMITES ASOCIADOS AL REGISTRO NACIONAL AUTOMOTOR, REGISTRO NACIONAL DE REMOLQUES Y SEMIREMOLQUES Y AL REGISTRO NACIONAL DE CONDUCTORES

RESOLUCIÓN 12379 DE 2012

CAPÍTULO I

Disposiciones Generales

Artículo 1. Objeto. La presente resolución adopta los procedimientos y determina los requisitos necesarios para adelantar los trámites asociados al Registro Nacional Automotor, Registro Nacional de Remolques y Semirremolques y al Registro Nacional de Conductores ante los organismos de tránsito, por parte de los usuarios. Por tanto ningún organismo de tránsito podrá, en la realización de los trámites aquí previstos, exigir requisitos diferentes a los establecidos en el presente acto administrativo.

Reglamentación: Resolución 366 de 2013

Artículo 1. Objeto y Ámbito de aplicación. El objeto de la presente resolución es reglamentar el procedimiento para el registro de la información que emiten las entidades financieras respecto de la inscripción, modificación y actualización de las prendas con y sin tendencia y de los locatarios y arrendatarios en el Sistema RUNT.

Artículo 2. Modificado Artículo 1 Resolución 5842 de 2013. Para el cumplimiento de lo establecido en los numerales 3 del artículo 8° y 4° del artículo 12 de la Resolución 12379 de 2012, el organismo de tránsito únicamente validará ante el RUNT que el locatario o arrendatario se encuentre a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito”.

Artículo 3. Obligación de migración de información histórica. Una vez entre en vigencia la presente Resolución, las entidades financieras deberán migrar la información histórica y actualizada señalada en el artículo anterior al Sistema RUNT, en un plazo no mayor a un mes (01) después que de el sistema RUNT culmen con los ajustes o desarrollos y pruebas del software del sistema, con el fin de depurar, consolidar la información asociada al sector y mantener actualizado el registro. Momento en el cual los organismos de tránsito llevaran a cabo la verificación a solo través del Sistema RUNT.

Hasta tanto este proceso de actualización se surta, los organismos de tránsito, deberán continuar con la realización de los diferentes trámites del Registro Nacional Automotor, llevando a cabo la verificación documental aportada por el interesado.

Artículo 4. Traspaso de vehículos dados en leasing o arrendamiento. Para el cumplimiento de lo establecido en el numeral cuarto del artículo 12 y en el numeral tercero del artículo 8 de la Resolución 12379 de 2012, el organismo de

tránsito únicamente validará ante el RUNT que el locatario o arrendatario se encuentre a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito.

Artículo 5. Aplicación. Las presentes disposiciones aplicaran solo a aquellas entidades financieras que decidan categorizarse como Otros Actores del RUNT y se encuentren en capacidad de interactuar y reportar la información de referencia al sistema RUNT. Las demás entidades que no se acojan a la categorización antes señalada y por consiguiente a las instrucciones aquí expresadas deberán seguir utilizando los organismos de tránsito del país como canal para realizar los trámites de la referencia.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera Subsección C. Sentencia del 20 de Marzo de 2013.

“La legislación vigente al momento de los hechos no le ordenaba a la Dirección de Tránsito y Transporte que requiriera a otras autoridades para la revisión de los antecedentes del vehículo, de allí que, no existía la obligación de ejercer medidas de control adicionales para establecer la procedencia del mismo, por ende, se cumplieron plenamente los requisitos exigidos por las normas que regían, en esa época, estos procedimientos”. Así lo consideró la Corporación al exonerar de cualquier responsabilidad a la Dirección de Tránsito y Transporte de Tunja que ante la compraventa de un vehículo expidió un certificado de tradición en el que se verificó que los documentos estaban en regla. Sin embargo, el demandante señaló que años después la Policía retuvo el vehículo porque al parecer era robado y había ingresado en forma ilegal al país.

A juicio de la Sala “no es posible derivar algún error o irregularidad en el trámite adelantado por la Dirección de Tránsito y Transporte del municipio de Tunja, toda vez que esta entidad se limitó -como se lo ordena la ley- a verificar que en el acta de adjudicación constara la procedencia y características del vehículo que se iba a inscribir, sin que fuera obligatorio solicitar el original o la copia auténtica del documento ni comprobar con la entidad que lo expedía -Banco Popular- la veracidad del mismo”.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

65. ¿Qué requisitos deben acreditarse con respecto a los trámites relacionados con vehículos de propiedad de menores de edad?

Además de los requisitos de cada trámite, señalados en la Resolución 12379 de 2012, se deben acreditar los descritos en el Código Civil, respecto de la representación legal por parte de los padres o cuando se requiere la designación de un curador.

Artículo 2. Proceso de inscripción de personas ante el Registro Único Nacional de Tránsito. Para adelantar los trámites descritos en la presente resolución ante los organismos de tránsito, es requisito indispensable que las personas naturales o jurídicas se encuentren debidamente inscritas en el sistema RUNT. Este proceso debe ser adelantado en cualquier organismo de tránsito o Dirección Territorial del Ministerio

y no generará costo alguno al usuario.

Para la realización del proceso de inscripción el organismo de tránsito registrará en el sistema los datos referentes a tipo y número del documento de identidad del usuario, nombres, apellidos, fecha de nacimiento, grupo sanguíneo y RH, sexo, dirección, teléfono fijo y móvil, correo electrónico, registro de la firma y captura de la huella del usuario.

Parágrafo. Las personas que residan en el extranjero podrán adelantar el proceso de inscripción de personas en el Registro Único Nacional de Tránsito a través de un tercero mediante contrato de mandato para tal efecto.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 de la citada resolución, el proceso de Inscripción se debe adelantar solamente en los organismos de tránsito y las direcciones territoriales del Ministerio, excluyendo, en consecuencia, otros actores, como CRC y CEA?

La Resolución 12379 de 2012 contempla los trámites de tránsito que deben adelantarse ante los organismos de tránsito, el proceso de inscripción de personas se realiza ante los organismos de tránsito y las direcciones territoriales del Ministerio, en este proceso se excluyeron los demás actores.

3. ¿Con la Resolución 12379 de 2012 se elimina la exigencia de la fotocopia de la cédula?

En efecto, la fotocopia del documento de identificación no constituye un requisito para la realización de trámites de tránsito y conforme al artículo 1 de la Resolución 12379 de 2012, ningún organismo de tránsito puede exigir requisitos distintos a los allí señalados.

4. ¿Indistintamente se cita el término usuario, pero desconocemos si con ello se refieren al propietario, apoderado o a un tercero?

El término de usuario se refiere a quien está realizando el trámite, sea en su propio nombre o de un tercero cuando actúa como mandatario.

Los trámites adelantados ante un organismo de tránsito los puede realizar el interesado que puede ser una persona jurídica o una persona natural y estas a su vez pueden adelantar los trámites a través de un tercero o mandatario quien debe contar con un poder mediante el cual el interesado le confía la gestión de realizar el o los trámites a que haya lugar por cuenta y riesgo del mandante.

No obstante, para adelantar cualquier trámite ante los organismos de tránsito contemplados en la Resolución 12379 de 2012, se requiere que tanto las personas jurídicas como las personas naturales, se encuentren debidamente inscritas en el sistema RUNT de conformidad con lo establecido en los artículos 2 y 3 de la citada resolución. Una vez inscrita la persona, sólo se requerirá la presentación del

documento de identificación para confrontar su información con la registrada en el sistema. El organismo de tránsito, previa presentación del documento de identidad y la captura de la huella del usuario, debe confrontar la información con la registrada en el sistema y confirmar que el ciudadano que adelanta el trámite es el mismo que se encuentra inscrito o registrado.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

5. ¿Con la expedición de la Resolución 12379 de 2012, se acaba con la autorización a terceros y la única posibilidad es que el propietario inscrito del vehículo, adelante directamente los trámites de tránsito ante el sistema RUNT?

Un trámite relacionado con el Registro Nacional Automotor ante el sistema RUNT, se puede realizar directamente por el propietario o titular del derecho o por un tercero cuando éste se realiza mediante el otorgamiento de un poder.

Artículo 3. Verificación de la inscripción del usuario en el Sistema RUNT. Para iniciar cualquier trámite asociado al Registro Único Nacional de Tránsito, el organismo de tránsito, previa presentación del documento de identidad y la captura de la huella del usuario, confronta la información con la registrada en el sistema y confirma que el ciudadano que adelanta el trámite es el mismo que se encuentra inscrito o registrado en el sistema.

Artículo 4. Trámites adelantados por una persona jurídica. Cuando quien adelanta el trámite ante un organismo de tránsito es una persona jurídica, deberá adjuntar copia del certificado de existencia y representación legal vigente para el momento del trámite, certificado que en ningún caso podrá tener más de treinta (30) días de expedida.

Para las personas de derecho público, bastará con la presentación del acto administrativo que contenga la delegación o autorización para la realización de los trámites de que trata la presente resolución.

Artículo 5. Trámites adelantados a través de un tercero. Cuando el trámite o trámites por adelantarse ante un organismo de tránsito se realice a través de un tercero, este deberá estar registrado en el sistema RUNT y para efectos de realizar la gestión deberá presentar el contrato de mandato o poder especial, a través del cual el propietario o titular del derecho le confía la gestión de realizar los trámites a que haya lugar por cuenta y riesgo del mandante.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

2. Cuál es el procedimiento que debe adelantar una persona que se encuentra en el extranjero y que requiere adelantar un trámite de tránsito?

En efecto, el ciudadano que se encuentra fuera del país y que requiera adelantar un trámite de tránsito, de acuerdo con lo señalado en el artículo 5 de la Resolución 12379 de 2012, deberá presentar el contrato de mandato o poder especial, a

través del cual el interesado le confía a un mandatario la gestión de realizar el o los trámites a que haya lugar por cuenta y riesgo del mandante.

Para el proceso de inscripción ante el sistema RUNT, igualmente el ciudadano que resida en el extranjero, de conformidad con el párrafo del artículo 2 de la Resolución 12379 de 2012, podrá adelantar el proceso de inscripción en el Registro Único Nacional de Tránsito a través de un tercero mediante contrato de mandato que suscriba para tal efecto,

En cuanto al Registro Nacional de Conductores el único trámite que se puede realizar a través de apoderado es el trámite de duplicado de la licencia de conducción.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

6. Según lo dispuesto en el artículo 5 de la Resolución 12379 de 2012, ¿se requiere que el mandato posea presentación personal?, ¿es admisible la presentación de poder general?, ¿podrá presentarse contrato de mandato privado, sin presentaciones personales ni escrituras públicas? ¿Esta exigencia no es contraria con lo contemplado en el Decreto Ley 019 de 2012?

Con base en lo establecido en el artículo 5 de la Resolución 12379 de 2012, todo trámite que se realice a través de un tercero, requiere del contrato de mandato o poder general o especial, mediante el cual el propietario o titular del derecho le confía la gestión de realizar el trámite o los trámites a que haya lugar por cuenta y riesgo del mandante, los cuales deben cumplir con las formalidades establecidas en la normatividad vigente.

Se precisa que algunos de los trámites relacionados en la Resolución 12379 de 2012, afectan o modifican los derechos sobre la titularidad del automotor del Registro Nacional Automotor por ello es un Registro Público, razón por la cual debe cumplir con los protocolos y las formalidades que los caracterizan.

Es importante anotar que con la expedición del Decreto 019 de 2012, se suprimieron o eliminaron requisitos de autenticación, notas de presentación personal y validación de huella dactilar, eliminaciones que no cobijan las actuaciones relacionadas con poderes especiales, cesión de derechos y trámites ante registros públicos.

Artículo 6. Formato. A partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, se adopta el “Formato Único de Solicitud de Trámite” para la realización de los trámites asociados al Registro Nacional Automotor y Registro Nacional de Remolques y Semirremolques que se adelanten ante los organismos de tránsito, el cual puede ser descargado desde la página web del Ministerio de Transporte y del RUNT de manera gratuita.

En un mismo “Formato Único de Solicitud de Trámite”, el usuario puede solicitar diversos trámites de manera simultánea, siempre y cuando todos se relacionen con el mismo vehículo.

Cuando no exista documento soporte para la realización de un trámite, las improntas se adherirán al formato de solicitud de trámite.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

7. ¿La Resolución 12379 de 2012 habla de Formato Único de Solicitud de Trámites, eso significa que éste reemplazo el Formulario de Solicitud de Trámites?

El formato sigue siendo el formulario que se ha utilizado y que está en la página web del Ministerio de Transporte y en la página web del RUNT, donde continuará disponible para el usuario. Cualquier modificación que se realice se verá reflejada allí.

8. ¿Qué alcance tiene la expresión contenida en el inciso tercero del artículo 6 de la Resolución 12379 de 2012 que dice: "Cuando no exista documento soporte para la realización de un trámite, las improntas se adherirán al formato de solicitud de trámite?"

Cuando se realiza un trámite que necesariamente exige la presentación de un documento, caso compra venta de un vehículo, se exige el contrato, allí se deberán adherir las improntas, cuando el trámite que se va a realizar no requiere la existencia de un documento, las improntas del vehículo se adherirán al formato de solicitud de trámite, ejemplo: cuando el trámite que se realiza es un cambio de color.

9. ¿Se pueden realizar dos o más trámites de manera simultánea?

Sí. El artículo 6 de la Resolución 12379 de 2012, prevé que en un mismo formato de solicitud de trámite, el usuario puede solicitar diversos trámites de manera simultánea, siempre y cuando todos se relacionen con el mismo vehículo.

Artículo 7. Validaciones y verificaciones o confrontaciones. Para el desarrollo de los procedimientos y el cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente resolución, el organismo de tránsito sólo podrá exigir la presentación de un documento que reposa en otra entidad pública, cuando dicha entidad no se encuentre en línea con el sistema RUNT, y hasta tanto se implemente la conectividad con la entidad respectiva. En caso contrario procederá a realizar la validación directamente a través del sistema.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

10. En varios trámites se encuentran los términos "verificada" y "validada", ¿a qué se refiere la norma, es decir, si la primera es físicamente y la segunda es a través del sistema RUNT?

El artículo 7 de la Resolución habla de validaciones y verificaciones o confrontaciones y establece que el Organismo de Tránsito solo podrá exigir la presentación de un documento requerido para adelantar un trámite, cuando la

entidad o actor que lo genera no se encuentra conectado con el sistema RUNT. Cuando el actor que lo genera se encuentra conectado al sistema es obligación del Organismo validarlo a través de éste.

Siempre que se hable de validación, ésta es a través de sistema RUNT. Por su parte, siempre que se hable de verificación, ésta es física o documental, por parte de cada organismo de tránsito.

En la medida en que el Ministerio de Transporte, autorice la conectividad de los actores públicos o privados que deben interactuar con el sistema se hará saber de manera oportuna.

Por lo anterior, no se puede exigir la validación de las revisiones técnicas que realiza la DIJIN, en los diferentes trámites que así se requiere, no se puede solicitar la validación de los talleres que realizan la conversión a gas de los vehículos, hasta tanto no se desarrolle la interconexión de estos entes con el sistema RUNT, entre otros. Para la realización de los trámites, el cumplimiento de los requisitos se verifica en documentos.

CAPÍTULO II

Matrícula de vehículos automotores, remolques y semirremolques

Artículo 8. Procedimiento y requisitos. Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, para adelantar la matrícula de un vehículo automotor, remolque o semirremolque ante los organismos de tránsito, se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

20. ¿Qué plazo tiene el usuario para realizar el registro de un vehículo? Lo anterior dado que la Resolución 4775 de 2009, establecía un plazo de 60 días, mientras que la Resolución 12379 de 2012, no establece plazo alguno.

La obligación de verificar los sesenta (60) días de expedición de la factura, para realizar la matrícula de vehículos nuevos, de que hablaba la derogada Resolución 4775 de 2009, estaba fundamentada en la disposición contenida en la Ley 1281 de 2009, la cual fue derogada mediante el artículo 276 de la Ley 1450 de 2011, por lo que desaparece la obligación de verificar el término de expedición de la factura de venta. En consecuencia el registro de un vehículo se puede realizar en cualquier tiempo.

1. Presentación de documentos. El organismo de tránsito requiere al usuario el formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado, la factura de venta, el certificado individual de aduana y/o la declaración de importación, según el caso.

Al reverso de la factura o declaración de importación, el usuario deberá adherir las improntas según corresponda. El organismo de tránsito procede a verificar, confrontar y validar la información allí contenida, con la información registrada previamente en el sistema RUNT por el importador o ensamblador.

Cuando el vehículo es ensamblado en Colombia y el importador y el comercializador es el mismo, se requiere para la matrícula la factura de venta y el certificado individual de aduana; cuando el importador no es comercializador se requiere la factura de venta del país de origen y declaración de importación; cuando es de fabricación nacional se requiere la factura de venta.

Las improntas que deben adherirse para los vehículos automotores son el número de motor, serie, chasis y/o VIN; para remolque o semirremolque, el número del chasis o VIN.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

14. De conformidad con lo establecido en el artículo 8 numeral 1, inciso 3 de la Resolución 12379 de 2012, en el caso de vehículos de fabricación nacional, ¿no se debe exigir el número y fecha de declaración de importación o certificado individual de aduana (número de aceptación), ni número y fecha de levante?

Efectivamente para el caso señalado, no se requiere la validación de éstos datos.

22. Frente a la factura que debe presentar el interesado en el trámite de registro inicial del vehículo, surgen los siguientes interrogantes: ¿El registro del vehículo puede realizarse a nombre de quien figura en la factura de venta o a nombre de un tercero?, ¿Puede recibirse un trámite en el que se presenten dos facturas: la primera, en la que el importador le facture al Concesionario y la segunda, en la que el concesionario a su vez, le factura a quien solicita el trámite de registro inicial y pretenda figurar en el registro como propietario?

De conformidad con la definición de la Ley 769 de 2002, el Registro Nacional Automotor, es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores. De otro lado, conforme al artículo 772 del Código de Comercio, la factura de compraventa es el título valor que el vendedor podrá librar y entregar o remitir al comprador y este a su vez podrá cederlo a un tercero. Es decir que la factura acredita al comprador del vehículo como tal, por tanto, es el comprador o su cesionario quienes están facultados para solicitar el registro del automotor a su nombre.

Por lo anterior, para realizar el trámite de registro de un vehículo en el Registro Nacional Automotor, el organismo de tránsito, de acuerdo con lo prescrito en el artículo 35 de la Ley 769 de 2002, debe verificar y/o validar la existencia de la factura de compra y el titular o cesionario de ésta para expedir la licencia de tránsito a su nombre.

En cuanto al segundo interrogante, se precisa:

Cuando se trata de vehículos importados por persona natural o persona jurídica en la que su objeto social no es la comercialización de vehículos, la factura que debe aportarse es la del país de origen;

Cuando el vehículo es ensamblado o fabricado en Colombia y cuando es importado por personas naturales o jurídicas dedicadas a la comercialización de vehículos, la factura que se requiere es la del comercializador.

63. ¿Cuándo se presentan trámites simultáneos, es decir varios trámites en una misma solicitud, cuantos juegos de improntas se deben aportar y en cuál documento irían adheridas? Ejemplo: se solicita cambio de motor, levantamiento de prenda, traspaso e inscripción de prenda ¿se solicitan 4 juegos de improntas?

El requerimiento de improntas para adelantar un trámite tiene como fundamento tener la certeza de que éstas corresponden al vehículo sobre el que recae el respectivo trámite, por tanto si los diversos trámites se realizan simultáneamente se requiere sólo un juego de improntas, las cuales podrán ser adheridas a cualquiera de los documentos soportes. La fecha de la realización de los diversos trámites quedará registrada tanto en el formulario de trámites como en el sistema RUNT, lo que evidenciará la simultaneidad de su realización y por tanto, la existencia de un solo juego de improntas.

64. ¿De acuerdo con la Resolución 12379 de 2012, qué trámites requieren adjuntar las improntas?

La Resolución 12379 de 2012, describe el procedimiento y los requisitos que se deben cumplir para cada trámite. Las improntas se requieren para los trámites de matrícula, traspaso, traslado y radicación de matrícula, rematrícula, cambio de características, renovación de la licencia de tránsito de un vehículo de importación temporal, cambio de servicio de público a particular de un vehículo automotor tipo taxi, cambio de placa de un vehículo por clasificación de vehículo antiguo o clásico o porque aún porta placas de vigencias anteriores e inscripción o levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de un vehículo.

68. Para los casos de vehículos que técnicamente no poseen improntas grabadas en el motor o chasis, o que las poseen micropunteadas que son imposibles de tomar ¿Qué requisito deben aportar los usuarios o qué mecanismo físico o técnico se puede emplear? ¿Es admisible recibir evidencia fotográfica de las improntas en lugar de las habituales improntas en cinta adhesiva?

Actualmente en aquellos eventos en los que las improntas no son susceptibles de tomarse a través de la cinta adhesiva, se aceptan imágenes fotográficas de los números de identificación. Por tanto, bajo la nueva disposición igualmente debe dársele validez a esa imagen fotográfica del número de motor, serie, chasis o VIN.

2. Confrontada y validada la información, el organismo de tránsito procede a preasignar una placa. El usuario con la placa preasignada procede a realizar el pago del impuesto del vehículo por matricular y a adquirir la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). Si en el término de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de la preasignación no se ha culminado el proceso de matrícula, el sistema RUNT libera la placa preasignada para que sea nuevamente asignada a otro vehículo.

La preasignación de la placa no procede para la matrícula de los remolques y

semirremolques.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

15. ¿Se requiere desarrollo tecnológico por parte del RUNT para realizar preasignación de placa de remolques y semirremolques?

No. para el registro inicial de remolques y semirremolques no se requiere preasignación de placa, por consiguiente no es necesaria la implementación tecnológica con éste fin.

3. Verificación y validación del pago de impuestos, SOAT e infracciones de tránsito. El organismo de tránsito verifica el pago de impuestos del vehículo para lo cual requiere la respectiva copia del recibo de pago; valida en el sistema RUNT la existencia del SOAT vigente para el vehículo que se pretende matricular y que el propietario se encuentre a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito.

De conformidad con lo establecido en la Ley 488 de 1998, el organismo de tránsito no debe verificar el pago de impuestos a los remolques y semirremolques, los cuales se encuentran exentos del pago de esta obligación.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

16. ¿Los remolques y semirremolques están exentos del Seguro Obligatorio de Accidentes de tránsito? La pregunta se formula porque en la resolución se observa que de manera expresa se eximen del pago de impuestos?

En lo que tiene que ver con el seguro obligatorio de accidentes de tránsito _ SOAT - la norma que dispone lo pertinente es el Decreto 663 de 1993 y a través de su artículo 192, determinó la obligatoriedad, para todo vehículo automotor que transite por el territorio nacional, de estar amparado por un seguro obligatorio vigente que cubra los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito. Por tanto, los remolques y semirremolques si están exentos del SOAT.

Como quiera que el remolque y semirremolque son una parte de un vehículo automotor cuando está transitando pues no puede moverse por si solo se entiende que lo cubre el SOAT del vehículo automotor al que está unido.

59. ¿La revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes no se contempló como requisito general? Lo anterior, teniendo en cuenta que en los siguientes trámites no se exige: matricula inicial, Traspaso a compañía de seguros por hurto del vehículo, traspaso a compañía de seguros por pérdida parcial o destrucción parcial, radicación de cuenta, cancelación de matrícula, rematrícula, transformación, Cambio de motor, Regrabaciones, Cambio de color, Blindaje, Duplicado de licencia de tránsito, Duplicado de placa, Cambio de servicio, Cambio de placa, Inscripción de Alerta, Levantamiento de Alerta.

Si bien es cierto que la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes es

un requisito necesario para la transitabilidad del vehículo y es obligación del conductor portar el certificado expedido por el centro de diagnóstico automotor mientras éste se desplaza por las vías, so pena de incurrir en la imposición de las sanciones legales previstas por su inobservancia, se ha implementado en el sistema RUNT, la validación de la existencia de este requisito para realizar algunos trámites por razones de seguridad y con el propósito de contribuir con el control que las autoridades competentes deben ejercer en la vía.

El exigir la existencia del certificado que acredita las adecuadas condiciones técnicas, mecánicas y de emisiones contaminantes para realizar el trámite de traspaso a compañía de seguros por hurto del vehículo, traspaso a compañía de seguros por pérdida parcial o destrucción parcial, desdibuja completamente la filosofía de la razón de ser de la citada revisión, pues en las situaciones descritas el vehículo no está en poder del titular y por tanto desconoce sus condiciones y en los otros casos el vehículo ha sufrido un daño tal que no está en condiciones de transitar.

60. ¿El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito no se contempló como requisito general? Lo anterior, teniendo en cuenta que en los siguientes trámites no se exige: Traspaso a compañía de seguros por hurto del vehículo, traspaso a compañía de seguros por pérdida parcial o destrucción parcial, cancelación de matrícula.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 42 de la ley 769 de 2002, el seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT, es un requisito para poder transitar por las vías públicas o privadas abiertas al público. Se ha implementado su validación para la realización de algunos trámites con el propósito de contribuir con el control operativo que deben ejercer las autoridades en la vía.

En los trámites de traspaso a compañía de seguros por hurto del vehículo, traspaso a compañía de seguros por pérdida parcial o destrucción parcial y cancelación de matrícula, es claro que el vehículo no estaría en condiciones de transitar y su exigibilidad en el evento de no contar con el documento antes de la pérdida o destrucción, obligarla al ciudadano a obtenerlo de manera irregular, desdibujando igualmente la razón de su exigibilidad.

62. ¿Los remolques y semirremolques, requieren de revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes?

No. De conformidad con lo establecido en el Código Nacional de Tránsito - Ley 769 de 2002- en su artículo 51, modificado por el artículo 12 de la Ley 1383 de 2010 y por los artículos 201 y 202 del Decreto Ley 019 de 2012, la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes se ha previsto solamente para los vehículos automotores.

4. Verificación o validación de la existencia del certificado de emisiones por prueba dinámica y visto bueno por protocolo de Montreal (CEPD). El organismo de tránsito procede a requerir al usuario y/o validar la certificación de emisión por prueba dinámica y visto bueno por protocolo de Montreal emitido por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, o la entidad en quien este delegue la función

mencionada. Este certificado solo será exigido por el organismo de tránsito a los vehículos descritos en las normas ambientales y en las condiciones establecidas por estas.

5. Validación y verificación del pago de los derechos del trámite. El organismo de tránsito valida en el sistema RUNT el pago realizado por el usuario por los derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y de la tarifa RUNT, y verifica la realización del pago correspondiente a los derechos del organismo de tránsito.

6. Otorgamiento de la licencia de tránsito y entrega de la placa del vehículo. Verificados y validados los requisitos enunciados anteriormente, el organismo de tránsito procede a expedir la licencia de tránsito o tarjeta de registro y a entregar las placas del vehículo matriculado.

Cuando la matrícula corresponda a un remolque o semirremolque, el documento que expide la autoridad de tránsito se denomina tarjeta de registro.

7. Para la matrícula de un vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y mixto. El organismo de tránsito, además, verificará y/o validará el certificado de disponibilidad de capacidad transportadora o concepto de ingreso expedido por la autoridad de transporte competente y la existencia de la carta de aceptación de la empresa que lo vincula.

El concepto de ingreso expedido por la autoridad municipal será exigido para los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros en Vehículo Taxi y será validado directamente por el organismo de tránsito.

La carta de aceptación de la empresa que lo vincula será exigida para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo, Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, de Pasajeros por Carretera, Especial, de Transporte Automotor Mixto e individual de pasajeros en vehículo taxi.

8. Modificado Resolución 3798 de 2013 Artículo 1. Para la matrícula de un vehículo clase taxi de servicio individual por reposición, el organismo de tránsito además deberá verificar que no ha transcurrido más de (1) año, contado a partir de la fecha de cancelación de la Licencia de Tránsito del vehículo por reponer.

En el evento que haya cambio de servicio de público a particular con fines de reposición, se deberá verificar el cambio de color del vehículo que sale del servicio y que haya permanecido en el servicio público por un término no menor de 5 años, contados a partir de la fecha de expedición de la licencia de tránsito

9. Para la matrícula de vehículos vendidos o donados por misiones diplomáticas. El organismo de tránsito, a cambio de la factura de venta y certificado individual de aduana, verificará y/o validará la autorización de venta expedida por el Ministerio de Relaciones Exteriores, declaración de importación inicial y modificatoria cuando haya lugar o ello.

La declaración de importación modificatoria debe contener como importador al

adquiriente o donatario del vehículo, salvo que la declaración de importación modificatoria haya sido presentada por el funcionario diplomático que importó el automotor.

Si el vehículo por matricular no fue importado por un funcionario diplomático, organismo internacional, misión diplomática o misión consular, sino que fue adquirido en Colombia, el organismo de tránsito verificará y/o validará la autorización de venta o donación otorgada por el Ministerio de Relaciones Exteriores, la factura de venta y certificado individual de aduana expedidos en su momento.

10. Para la matrícula de vehículos importados por funcionarios colombianos al término de una misión diplomática en el exterior. El organismo de tránsito, a cambio de la factura de venta y certificado individual de aduana, requiere la presentación de la declaración de importación y factura de venta del país de origen del vehículo por matricular, verifica la existencia del documento que acredite la disponibilidad del cupo para importar asignado por el Ministerio de Relaciones Exteriores y que el vehículo importado haya ingresado al país dentro de los seis (6) meses siguientes a la cesación de las funciones del diplomático en el exterior.

11. Para la matrícula de vehículos automotores donados por entidades extranjeras públicas o privadas a los cuerpos de bomberos oficiales o voluntarios. El organismo de tránsito verificará y/o validará la respectiva declaración de importación del automotor, el documento soporte de la donación y que el vehículo tenga una vida de servicio inferior a veinte (20) años contados a partir del año modelo.

Estos vehículos podrán ser registrados en el servicio oficial o particular, según el caso.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

17. El parágrafo del artículo 5, de la Resolución 0349 del 4 de febrero de 2009, estipula que para el ingreso y posterior registro de los vehículos de bomberos donados por entidades extranjeras de carácter público o privado, a los cuerpos de bomberos oficiales o voluntarios, deberán cumplir con la revisión técnico-mecánica y las condiciones de seguridad de acuerdo a la legislación vigente. No obstante lo anterior, ¿en la Resolución 12379 de 2012, no se estipula dicho requisito para ese tipo de vehículos, debe entonces cumplirse con este requisito?

De conformidad con la ley 57 de 1887, las disposiciones relativas a un asunto especial prevalecen sobre las disposiciones que tengan carácter general. El caso citado obedece a la reglamentación expedida para la matrícula de esta clase de vehículos usados autorizada por la ley 1281 de 2009, que de manera expresa en su texto exige concepto favorable de revisión técnico mecánica por autoridad competente, por tanto si debe cumplir con dicho requisito.

18. De conformidad con lo establecido en el numeral 11 del artículo 8 de la resolución, existe un cambio en cuanto al registro de éstos vehículos donados, en la norma anterior, sólo se definió que era para matricular como vehículos oficiales (parágrafo del artículo 16, de la Resolución 4775 de 2009) y la actual resolución prevé que pueden ser registrados en el servicio oficiala particular. Esto quiere decir

que se pueden matricular como oficiales o como particulares?

La ley 1281 de 2009 previo en su artículo primero que solamente se podría realizar el registro de vehículos de bomberos usados •... siempre que éstos sean donados a Cuerpos de Bomberos Oficiales o Voluntarios,..•", por tanto se precisa que la mayoría de los cuerpos de bomberos existentes en el país son de carácter privado o se podría afirmar que casi todos los voluntarios son privados, de ahí que la modificación introducida en la Resolución 12379 de 2012 atiende el postulado legal.

12. Para la matrícula de vehículos blindados. El organismo de tránsito además requiere al usuario, la resolución expedida por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada a través de la cual dicha entidad autorizó el uso del blindaje del vehículo y el certificado de la empresa blindadora que debe estar registrada ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada. Para los vehículos con blindaje nivel uno (1) y (2), solo se requerirá el certificado de la empresa blindadora que debe estar registrada ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.

El organismo de tránsito requerirá la presentación de los documentos descritos hasta tanto se implemente la conectividad de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada con el sistema RUNT, a partir del cual se validará en el sistema la existencia de esos documentos.

13. Para la matrícula de vehículos de importación temporal. El organismo de tránsito validará en el sistema RUNT la existencia del vehículo asociada a una declaración de importación temporal, y se expedirá la licencia de tránsito con la fecha de vencimiento que establezca la importación temporal.

El tiempo de la importación temporal lo define la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, conforme al Decreto número 2685 de 1999 y Resolución número 4240 de 2000.

14. Para la matrícula de un vehículo de carga. Modificado Resolución 3405 de 2013 Artículo 1. El organismo de tránsito, además, validará a través del sistema RUNT el cumplimiento de los requisitos específicos, establecidos en la Resolución 7036 de 2012 o la norma que la modifique, complemente o derogue.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

19. De conformidad con lo establecido en el numeral 14 del artículo 8 de la Resolución 12379 de 2012 se estipula que para la matrícula de un vehículo de carga, el certificado de cumplimiento de requisitos cubre la autorización por caución y por reposición o solamente la autorización por reposición.

El proceso y los requisitos para la matrícula de un vehículo de carga está regulado por La Resolución 7036 de 2012 "Por la cual se definen las condiciones y el procedimiento para el reconocimiento económico por desintegración física total de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de carga y para el registro inicial de vehículos de transporte de carga por reposición, y se dictan otras disposiciones",

siendo esta norma de carácter especial, prevalece sobre la de carácter general. No obstante para su claridad se contempla la inclusión de este numeral y artículo en la resolución modificatoria de la 12379 de 2012.

15. Adicionado Resolución 3405 de 2013 Artículo 2. Para la matrícula de vehículos rematados o adjudicados por entidades de derecho público y que no fueron registrados. Cuando no exista certificado individual de aduana, declaración de importación o factura de venta, el organismo de tránsito, verificará la existencia del acta de adjudicación en la conste la procedencia y características del vehículo. En tal caso, la entidad que remata o adjudica el automotor, expedirá un acta por cada vehículo y estos solo podrán ser matriculados en el servicio particular.

Adicionado Resolución 3405 de 2013. Artículo 3. Parágrafo. Excepcionalmente se podrá realizar traslado de matrícula de los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros y mixto de radio de acción metropolitano, distrital y municipal cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Que el traslado se efectúe para efectos de realizar la reposición de un vehículo de la misma modalidad, en el municipio hacia donde se solicita el traslado de la matrícula;
- b) Que el vehículo objeto de reposición, sea sometido al proceso de desintegración física total y cancelada la respectiva matrícula,
- c) Que el vehículo que ingrese en reposición del automotor objeto de desintegración física total, sea por lo menos de un modelo cinco (5) años menor que este último y,
- d) Que la autoridad de tránsito del municipio receptor, autorice la radicación de la matrícula del vehículo trasladado”.

El sistema RUNT, realizará los desarrollos necesarios para las validaciones en línea y tiempo real del cumplimiento de las condiciones señaladas en el presente artículo. Por tonto, a partir de la entrada en vigencia de la presente Resolución y mientras se implementan las validaciones referidas, los organismos de tránsito deberán verificar documentalmente el cumplimiento de las condiciones señaladas en el presente artículo.

16. Complementado Resolución 366 de 2013. Artículo 1. Para la matrícula de un vehículo adquirido por establecimiento bancario o compañía de financiamiento destinado a ser objeto de leasing. Se anexará además el formato de certificación del locatario o arrendatario o, en su defecto, copia del contrato, suscrito entre el establecimiento bancario o compañía de financiamiento y el locatario o arrendatario del vehículo, con el fin de que el organismo de tránsito verifique la inscripción del locatario o arrendatario en el RUNT y, en caso contrario, se proceda a la inscripción del mismo en el sistema.

Para el cumplimiento de lo establecido en el numeral 3 de este artículo, el organismo de tránsito únicamente validará ante el RUNT que el locatario se encuentre a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito.

El establecimiento bancario o compañía de financiamiento en su condición de propietaria del vehículo, deberá acompañar al organismo de tránsito en todo el proceso contravencional facilitando la información que repose en sus archivos para la identificación del conductor, locatario y/o arrendatario del vehículo.

Artículo 9. Matrícula de un vehículo de servicio público terrestre según el radio de acción. La matrícula de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de radio de acción metropolitano, distrital o municipal deberá realizarse en el organismo de tránsito de la jurisdicción donde se prestará el servicio.

Para el caso de áreas metropolitanas, la matrícula se efectuará en cualquier organismo de tránsito de los municipios que la conforman.

En aquellos municipios donde no exista organismo de tránsito municipal o departamental, la matrícula deberá realizarse en el organismo de tránsito más cercano al lugar donde se prestará el servicio.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

23. El registro inicial de vehículos de servicio público debe efectuarse en la jurisdicción en la cual se prestará el servicio o en el organismo de tránsito más cercano al lugar en el cual se prestará el servicio. ¿si no existen rangos de placas en dichos organismos, se puede efectuar en uno que si tenga rangos de placas disponibles?

No. La norma es clara al precisar que: •...En aquellos municipios donde no exista organismo de tránsito municipal o departamental, la matrícula deberá realizarse en el organismo de tránsito más cercano al lugar donde se prestará el servicio ... "

Cabe advertir que es obligación del organismo de tránsito disponer de las especies venales, so pena de enfrentarse a las investigaciones penales, administrativas y disciplinarias a que haya lugar.

Artículo 10. Matrícula de vehículos en importación temporal. La matrícula de vehículos ingresados al país en la modalidad de importación temporal se realizará en cualquier organismo de tránsito.

Los registros de vehículos en importación temporal que se encuentran en las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, serán trasladados a los organismos de tránsito de la jurisdicción donde se encuentra ubicada la respectiva dirección territorial, en los plazos y condiciones que indique la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte.

Artículo 11. Matrícula de vehículos de seguridad del Estado. La matrícula de vehículos de seguridad del Estado se realizará en el organismo de tránsito ubicado en la jurisdicción de la sede principal del Ministerio de Transporte donde actualmente se encuentran registrados estos vehículos. Dicho registro deberá realizarse bajo unas condiciones de registro especial que garanticen su reserva, por las actividades de inteligencia que desarrollan, las cuales definirá el Ministerio de Transporte.

Los registros de vehículos de seguridad del Estado que a la fecha de expedición de la presente resolución se encuentran en la Subdirección de Tránsito, serán trasladados al organismo de tránsito mencionado en el presente artículo.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 081941 del 4 de marzo de 2013

“Mientras el Ministerio de Transporte determina las condiciones en las que se efectuará el traslado a los organismos de tránsito, de la información relacionada en la norma y teniendo en cuenta la transitoriedad de que trata el artículo 32 ibídem, las solicitudes de registro inicial de los vehículos de seguridad del Estado se podrán radicar en la Subdirección de Tránsito de esta cartera ministerial, con la indicación del nombre de la entidad beneficiaria, una vez se haya habilitado la funcionalidad en el Sistema RUNT se podrá adelantar el trámite en el organismo de tránsito ubicado en la jurisdicción de la sede principal del Ministerio de Transporte, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 11 de la Resolución 12379 de 2012.”

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

11. En esta nueva disposición tampoco se tuvieron en cuenta los vehículos de régimen aduanero especial, ¿se contempla la posibilidad de incluirlo posteriormente en otra norma?

Bajo el régimen aduanero especial ya no está permitida la importación de Vehículos en consecuencia ya no existe el registro inicial de vehículos bajo el mismo. No obstante para los que actualmente se encuentran registrados, los demás trámites se continúan realizando tal como lo prevén los procedimientos generales.

12. No se señaló nada en relación con los vehículos importados por persona natural o persona jurídica que su objeto social no está referido a la venta de vehículos automotores, caso en el cual, el término de los sesenta (60) días de vigencia de la factura de venta del país de origen, se contarán a partir de la fecha del levante establecida por la OIAN en Colombia. ¿se contempla la posibilidad de incluirlo posteriormente en una norma?

La importación realizada por una persona natural o jurídica con fines diferentes a la comercialización, debe cumplir los mismos requisitos y adelantar el mismo procedimiento de cualquier importación normal. En lo que respecta a la factura solo se validará que el registro del vehículo se realice a nombre de quien aparece en la factura o a nombre del cedente si lo hubiere.

13. La resolución 4775 de 2009 contemplaba que en el departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina se podrá realizar la matrícula de vehículos cuyo año modelo no tenga más de cinco (5) años de fabricado y su matrícula no se podrá trasladar a otro organismo de tránsito. ¿se contempla la posibilidad de incluir esta disposición en una norma posterior?

El caso de San Andrés, Providencia y Santa catalina se encuentra regulado en una norma de carácter especial, esto es la Ley 915 de 2004, y por tanto no debe estar contemplada en esta norma.

CAPÍTULO III

Traspaso de propiedad de un vehículo

Artículo 12. Procedimiento y requisitos. Verificada la inscripción del vendedor o titular del derecho de dominio del vehículo y del comprador o nuevo titular del derecho de propiedad en el sistema RUNT, para adelantar el traspaso de la propiedad de un vehículo automotor, remolque o semirremolque ante los organismos de tránsito, se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

25. La norma no se refirió al traspaso de vehículos cuando éstos cuentan con vidrios entintados. ¿se contempla la posibilidad de incluirlo posteriormente en otra norma?

La norma prevé el procedimiento y los requisitos para el traspaso de un vehículo en los artículos 12 y 13; para la circulación de vehículos que posean vidrios polarizados, entintados u oscurecidos con porcentajes de trasmisión luminosa inferior a las establecidas por las autoridades en materia de seguridad, el Ministerio de Defensa expidió la Resolución N. 318 de 2004 a través de la cual establece las condiciones para autorizar, negar o cancelar el permiso requerido para la circulación o tránsito de estos vehículos.

1. Verificación de la transferencia del derecho de dominio del vehículo. El organismo de tránsito requiere al usuario el formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado, la presentación y entrega del contrato de compraventa, documento o declaración en el que conste la transferencia del derecho del dominio del vehículo, celebrado con las exigencias de las normas civiles y/o mercantiles, adhiriéndole las respectivas improntas en la parte final o al reverso del documento.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

29. ¿El trámite de traspaso puede ser solicitado en forma conjunta por las partes o en forma separada?

En el trámite de traspaso participan vendedor y comprador y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 12 de la Resolución 12379 de 2012, el organismo de tránsito debe verificar en el sistema RUNT, la inscripción tanto del vendedor o titular del derecho de dominio como del comprador y validar la identidad de los mismos. Sin embargo, en concordancia con los artículos 3 y 5 de la Resolución 12379 de 2012, cualquiera o ambas partes, podrán hacerse representar a través de un apoderado.

2. Confrontación de la información registrada en el sistema RUNT. El organismo de

tránsito procede a verificar los datos del vehículo registrados en el sistema RUNT, con las improntas adheridas en el documento y los datos de la licencia de tránsito o la tarjeta de registro según corresponda.

3. Verificación de la existencia de decisiones judiciales u otras medidas que afecten la propiedad del vehículo. El organismo de tránsito procede a verificar que no existen órdenes judiciales u otras medidas administrativas expedidas por autoridad competente que imponga limitaciones a la propiedad del vehículo. Si el vehículo presenta limitación o gravamen a la propiedad, deberá adjuntarse el documento en el que conste su levantamiento o la autorización otorgada por el beneficiario del gravamen o limitación, en el sentido de aceptar la continuación de este con el nuevo propietario.

4. Validación de la existencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, revisión técnico-mecánica e infracciones de tránsito. El organismo de tránsito valida a través del sistema RUNT que el vehículo automotor cuente con el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, con la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes y que tanto el comprador como el vendedor se encuentren a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

27. En el artículo 19 de la Resolución 4775 del 2009. Se cita que el formulario de solicitud de trámite debe estar suscrito por el vendedor y por el comprador o por una de las partes. En la nueva Resolución 12379 de 2012. No se hace referencia al respecto, ¿el Formulario de Solicitud de trámite debe estar firmado por las dos partes? Especificar si se puede realizar traspaso siendo voluntad de una de las dos partes y si fuera voluntad del vendedor. ¿Es obligación la exigencia de la revisión técnica mecánica y de emisiones contaminantes, seguro obligatorio de accidentes de tránsito e improntas?

El formulario de solicitud de trámite en el caso que señala puede estar firmado por el vendedor o por el comprador, por vendedor y comprador o por el apoderado para adelantar el trámite de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 de la Resolución 12379 de 2012. La exigencia del formulario tiene como propósito facilitar al organismo de tránsito la identificación del trámite que se adelantará.

El traspaso implica la expresión de voluntad de vendedor y comprador y entre los requisitos que se deben verificar y/o validar por parte del organismo de tránsito, de acuerdo con lo expresado en el numeral 4 del artículo 12 de la Resolución 12379 de 2012 están, la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes y el seguro obligatorio de accidentes de tránsito. Al igual se requiere la adhesión de las improntas en el contrato de compraventa para que el sistema pueda efectuar la respectiva validación con la información que allí reposa y de la licencia de tránsito.

30. ¿En el trámite de traspaso se requiere que ambas partes estén a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito?

La obligación de estar a paz y salvo por concepto de multas para adelantar el

trámite de traspaso es tanto del vendedor como del comprador.

31. ¿El sistema puede rechazar la solicitud de traspaso de un vehículo, cuando alguna de las partes se acoge a la Resolución 3275 de 2008?

El trámite de traspaso de propiedad de un vehículo está regulado en el artículo 12 de la Resolución 12379 de 2012, norma posterior a la Resolución 3275 de 2008 que reglamentaba el cambio de propiedad de un vehículo por traspaso, la cual fue derogada tácitamente por la Resolución 4775 de 2009. En consecuencia, el procedimiento que se debe adelantar para la realización del traspaso de un vehículo es el previsto en la Resolución 12379 de 2012, la cual en su artículo 12, numeral 4, describe la obligación de validar que tanto el comprador como el vendedor se encuentren a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito.

Por tanto, el sistema RUNT debe rechazar el trámite mientras existan infracciones de tránsito pendientes de pago de alguna de las partes.

5. Verificación del pago por concepto de retención en la fuente, impuesto sobre vehículos y validación del pago de los derechos del trámite. El organismo de tránsito verifica el pago por concepto de retención en la fuente y el pago de impuestos del vehículo automotor, para lo cual requiere las respectivas copias de los recibos de pago y valida en el sistema RUNT el pago realizado por el usuario por los derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y de la tarifa RUNT y verifica la realización del pago correspondiente a los derechos del organismo de tránsito.

6. Expedición de la nueva licencia de tránsito. El organismo de tránsito registra en el sistema RUNT los datos del nuevo propietario y procede a expedir la nueva licencia de tránsito.

Cuando el traslado de dominio o traspaso que se realiza es de un remolque o semirremolque, el documento que expide la autoridad de tránsito se denomina tarjeta de registro.

7. Para el traspaso de vehículos de servicio público de pasajeros y mixto. El organismo de tránsito además deberá requerir el contrato de cesión del derecho de vinculación o afiliación, suscrito por el cedente y el cesionario y la aceptación de la empresa.

8. Para el traspaso a una compañía de seguros por hurto del vehículo. El organismo de tránsito exceptúa la validación de la existencia del seguro obligatorio y de la revisión técnico-mecánica.

9. Para el traspaso a una compañía de seguros por pérdida parcial o destrucción parcial. El organismo de tránsito, además, requiere el peritaje de la compañía aseguradora que determina la pérdida parcial o destrucción parcial y exceptúa la validación de la existencia de la revisión técnico-mecánica y SOAT.

10. Para el traspaso de un vehículo blindado. El organismo de tránsito, además, requiere al usuario la resolución expedida por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada a través de la cual se autoriza al nuevo propietario el uso de

vehículo blindado o la resolución de la Superintendencia de Vigilancia que autoriza el desmonte del blindaje y la certificación expedida por la empresa blindadora que debe estar registrada ante la superintendencia de vigilancia y que efectuó el desmonte. La resolución que expide la Superintendencia de vigilancia a través de la cual autoriza el blindaje o el desmonte de este no se requerirá para los niveles 1 y 2.

11. Para el traspaso de vehículos producto de una decisión judicial o administrativa. El organismo de tránsito, además, requiere la sentencia judicial o el acto administrativo de adjudicación donde según el caso deberán adherirse las improntas del número de motor, serie, chasis, VIN o número único de identificación. Cuando el traspaso se realiza por decisión judicial, el organismo de tránsito exceptúa la validación de la identidad del propietario y registra los datos de la autoridad judicial que profirió la decisión judicial.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

28. ¿Qué hacer con los trámites de matrícula de vehículos rematados o adjudicados por Entidades de Derecho Público?

Sobre el particular es necesario advertir que con fundamento en la expedición del Decreto 198 de 2013, en virtud del cual fueron derogados los artículos 5, 6 Y 7 del Decreto 2640 de 2002 y en concordancia con lo establecido en la Resolución 12379 de 2012, ni la Fiscalía General de la Nación ni la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, podrán solicitar la cancelación de matrícula de un vehículo. En consecuencia cuando éste ha sido objeto de adjudicación o remate por las entidades señaladas, sólo procederá el traspaso.

Aquellos vehículos de entidades de derecho público que fueron rematados o adjudicados antes del 8 de enero de 2013, fecha en que entró a regir la Resolución 12379 de 2012, deben ser registrados por los organismos de tránsito conforme a lo previsto en la derogada Resolución 4775 de 2009. Lo anterior en virtud del principio de la aplicación de la norma en el tiempo.

En la resolución modificatoria de la Resolución 12379 de 2012, se prevé el trámite a seguirse, para realizar la matrícula de vehículos rematados o adjudicados por entidades de derecho público y que no fueron registrados.

12. Para el traspaso de vehículo por sucesión. El organismo de tránsito, además, requiere la presentación de la sentencia o la respectiva escritura pública a través de la cual se acredita el respectivo derecho.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

26. De conformidad con lo establecido en el artículo 12 numerales 11 y 12 de la resolución 12379 de 2012, ¿para adelantar el trámite de traspaso de vehículos producto de una decisión judicial o administrativa o por sucesión se debe validar la existencia de infracciones de tránsito de quien figuraba como propietario? Lo anterior, ya que la norma no establece este tipo de excepciones.

En el trámite de traspaso de vehículos producto de una decisión judicial o administrativa generalmente no se tiene identidad del propietario, de ahí que la Resolución 12379 de 2012, artículo 12, numeral 11 exceptúa para estos casos la validación de la identidad del propietario, lo que imposibilita igualmente validar si se tenían o no deudas por multas como consecuencia de la comisión de una infracción de tránsito.

Para el trámite de traspaso de vehículo por sucesión el numeral 12 del citado artículo no contempla dicha excepción, es decir que si debe estar a paz y salvo.

13. Para el traspaso de vehículos de importación temporal por sustitución del importador. El organismo de tránsito, además, requiere al usuario la declaración de importación modificatoria, donde se registra el nuevo importador autorizado por la DIAN y donde al reverso el usuario debe adherir las improntas de los números de VIN, motor, serie, chasis o número único de identificación según corresponda; posteriormente el organismo de tránsito procede a verificar, confrontar y validar la información allí contenida, con la información registrada previamente en el sistema RUNT del importador sustituto y a expedir la nueva licencia de tránsito provisional consignando en ella la fecha de vencimiento de la importación temporal según el plazo otorgado inicialmente por la DIAN.

Reglamentación: Resolución 10028 de 2012. Traspaso a Persona Indeterminada.

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto adoptar el procedimiento especial para inscribir ante un organismo de tránsito el traspaso de un vehículo a persona indeterminada y regular el procedimiento para que los organismos de tránsito procedan a realizar la cancelación del registro de aquellos vehículos que se encuentren registrados con la inscripción de persona indeterminada, una vez cumplidos los requisitos para tal fin.

Artículo 2. Titular del procedimiento para la inscripción del traspaso de un vehículo a persona indeterminada. Es titular del procedimiento para la inscripción del traspaso a persona indeterminada, el propietario registrado ante el organismo de tránsito, quien puede actuar directamente o por medio de apoderado, siempre y cuando se encuentre bajo las siguientes circunstancias:

- a) Que se encuentre a paz y salvo por concepto de multas, comparendos y obligaciones tributarias que graven el vehículo, salvo que goce de alguna exención tributaria.
- b) Que demuestre que han transcurrido al menos tres (3) años contados desde el momento en que dejó de ser poseedor.
- c) Que no cuente con el contrato de compraventa para efectuar el trámite de traspaso.
- d) Que las circunstancias en que se encuentre, no se ajusten a ninguna de las causales de cancelación de matrícula, previstas en el artículo [40](#) del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Artículo 3. Procedimiento para la inscripción del traspaso de un vehículo a persona indeterminada. Para obtener el cambio de propietario a persona indeterminada, el organismo de tránsito donde se encuentra registrado el vehículo verificará el cumplimiento de las condiciones señaladas en el artículo anterior.

El interesado deberá presentar ante la autoridad competente, dentro de los dos (2) años siguientes, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, los siguientes documentos:

- a) Formulario de Solicitud de Trámites del Registro Nacional Automotor, diligenciado en su totalidad y suscrito por el propietario registrado ante el organismo de tránsito. En el campo de comprador, debe hacerse la anotación: "Persona Indeterminada".
- b) Poder, cuando el propietario no actúe directamente.
- c) Constancia de estar a paz y salvo en el pago de impuestos sobre vehículos automotores, salvo que goce de alguna exención tributaria.
- d) Certificado de existencia y representación legal, con una vigencia no mayor a treinta (30) días, cuando el propietario sea una persona jurídica. Las entidades de derecho público deben presentar fotocopia del Acto Administrativo de creación legal de la entidad, Decreto de Nomenclación y Acta de Posesión del representante legal.
- e) Pago de los derechos del trámite (traspaso).
- f) Documento en el que conste el levantamiento de alguna limitación a la propiedad, en caso de existir. Previa o simultáneamente se llevará a cabo el levantamiento de la limitación de dominio, con el cumplimiento de los requisitos correspondientes.
- g) Documento suscrito por el propietario, en el que manifieste la fecha, las razones por las cuales perdió la posesión del vehículo y que desconoce su paradero.

Allegados los documentos y verificada la información por el organismo de tránsito, el vehículo quedará registrado a nombre de "Persona Indeterminada".

Parágrafo 1°. Tratándose de vehículos de propiedad de entidades públicas los Organismos de Tránsito no exigirán la presentación de paz y salvo por concepto del pago de impuestos sobre vehículos automotores.

Parágrafo 2. Para la realización del trámite de que trata el presente artículo, no se requerirá la validación por parte del RUNT del SOAT, ni de la revisión técnico-mecánica y de gases.

Artículo 4. Cancelación del registro. Transcurridos tres (3) años contados a partir de la inscripción del traspaso a persona indeterminada, para efectos de llevar a cabo la cancelación de oficio del registro del vehículo, el organismo de tránsito adelantará el siguiente procedimiento:

- a) Realizar un inventario de los vehículos que cuenten con la inscripción de traspaso a "Persona Indeterminada", en el que se determine, si sobre los mismos recae algún gravamen o limitación de dominio, el estado de impuestos y demás aspectos que lo puedan afectar.
- b) Publicar el inventario de que trata el literal anterior, en un periódico de circulación nacional, por una sola vez.

Dentro de esta publicación, se invitará a los interesados para que dentro de los seis (6) meses siguientes a la publicación del inventario, se acerquen al organismo de tránsito para llevar a cabo la formalización del traspaso a su nombre del vehículo registrado a nombre de persona indeterminada, según lo dispuesto en el artículo 5° de la presente resolución o para realizar las objeciones a que haya lugar.

c) Trascurrido este término, si no se presenta algún interesado en formalizar el traspaso, el organismo de tránsito procederá a cancelar de oficio el registro del vehículo.

d) Cancelado el registro del vehículo, el organismo de tránsito iniciará las acciones de control respectivas, para efectos de evitar que los vehículos circulen por las vías del país.

Parágrafo. Tratándose de vehículos de propiedad de entidades públicas registrados a nombre de persona indeterminada, los Organismos de Tránsito exigirán la presentación de paz y salvo por concepto del pago de impuestos sobre vehículos automotores, para llevar a cabo la cancelación del registro.

Artículo 5. Registro a favor del interesado. En cualquier momento después de realizada la inscripción del traspaso a persona indeterminada y hasta tanto no se haya cumplido el término señalado en el literal b) del artículo anterior, el interesado en legalizar el traspaso a su favor, solicitará la revocatoria del acto administrativo que lo originó y allegará los siguientes documentos:

a) Formulario de Solicitud de Trámites del Registro Nacional Automotor, diligenciado en su totalidad. En el campo de vendedor deberá llenarse con la anotación "Persona Indeterminada".

b) Certificado de existencia y representación legal del interesado en legalizar el traspaso a su favor, con vigencia no mayor a treinta (30) días, en caso de ser persona jurídica. Las entidades de derecho público, deben presentar fotocopia del Acto Administrativo de creación legal de la entidad, Decreto de Nombramiento y Acta de Posesión del representante legal.

c) Paz y salvo del pago de impuestos del vehículo objeto de traspaso, hasta la fecha en que se realiza el trámite.

d) Pago de los derechos del trámite de traspaso.

e) Documento que demuestre la posesión del vehículo objeto de traspaso.

Parágrafo 1. El Organismo de Tránsito ante el cual se realice el trámite verificará a través del Sistema RUNT, que el interesado esté a paz y salvo por infracciones de tránsito y que el vehículo objeto del trámite cuente con el SOAT y la revisión técnico-mecánica y de gases vigentes.

Parágrafo 2. Una vez revocado el acto administrativo de traspaso del vehículo objeto del trámite a favor de persona indeterminada, el organismo de tránsito procederá a registrar el traspaso a nombre de la persona que realiza la solicitud de trámite.

Artículo 6. Si con posterioridad a la inscripción de la cancelación de la matrícula, algún interesado solicita legalizar el traspaso a su favor, este deberá:

- a) Solicitar la revocatoria de cancelación de la matrícula del vehículo.
- b) Seguir el procedimiento determinado en el artículo 5° de la presente resolución.

Parágrafo. El procedimiento de que trata el presente artículo, se aplicará sin perjuicio de que la cancelación de la matrícula del vehículo se haya hecho en vigencia de la Resolución [5194](#) del 10 de diciembre de 2008 y sus normas modificatorias.

Artículo 7. Vigencia. La presente resolución rige a partir de su publicación en el Diario Oficial.

CAPÍTULO IV

Traslado y radicación de la matrícula de un vehículo

Artículo 13. Procedimiento y requisitos. Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, para realizar el traslado y radicación de la matrícula de un vehículo, remolque o semirremolque ante los organismos de tránsito, se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

1. Presentación de la solicitud. El usuario presenta ante el organismo de tránsito donde se encuentra matriculado el vehículo, el formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado, indicando la solicitud de traslado de matrícula y el organismo de tránsito a donde se pretende trasladar. En el anverso del formato de solicitud de trámite irán adheridas las respectivas improntas.

2. Confrontación de la información registrada en el sistema RUNT. El organismo de tránsito confronta en el sistema RUNT la información de las improntas adheridas en el formato de solicitud de trámite y los datos contenidos en el Registro Nacional Automotor.

3. Validación de la existencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y Revisión Técnico-Mecánica. El organismo de tránsito valida, a través del sistema RUNT, que el vehículo automotor cuente con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

4. Verificación y validación del pago por concepto de impuesto sobre vehículos, pago de la tarifa RUNT e infracciones de tránsito. El organismo de tránsito verifica el pago por concepto de impuestos del vehículo para lo cual requiere la respectiva copia del recibo de pago, valida el pago realizado por el usuario por concepto de la tarifa RUNT y valida que el usuario se encuentre a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito.

De conformidad con lo establecido en la Ley 488 de 1998, el organismo de tránsito no debe verificar el pago de impuestos a los remolques y semirremolques, los cuales se encuentran exentos del pago de esta obligación. De acuerdo con lo contemplado en la citada ley y la Ley 769 de 2002, el traslado de la matrícula de un vehículo no tiene costo alguno; por tanto solo se cobra la tarifa RUNT.

5. Validación y verificación del cumplimiento de requisitos para el traslado. Verificados y/o validados los requisitos del traslado de matrícula, el organismo de tránsito

registrará en el sistema RUNT la novedad del traslado.

6. Remisión de la carpeta que contiene los documentos del vehículo. El organismo de tránsito remite por correo certificado la carpeta que contiene los documentos originales del vehículo al organismo de tránsito receptor de la matrícula y deja una copia de estos en su archivo.

En el evento de extravío de los documentos originales remitidos, el organismo de tránsito que origina el traslado deberá enviar nuevamente copia auténtica de los documentos correspondientes al historial del vehículo para la formalización de la radicación de la matrícula.

7. Recibida la carpeta que contiene los documentos del vehículo por el organismo de tránsito receptor, este confronta en el sistema RUNT que la información de las improntas adheridas al formato de solicitud de trámite de traslado y los datos contenidos en la licencia de tránsito coincidan con los datos que aparecen en el Registro Nacional Automotor.

8. El organismo de tránsito receptor procede a radicar el traslado de matrícula, para lo cual verifica, con la exigencia de la presentación del documento de identidad y la captura de la huella del usuario, la confrontación con la información registrada en el sistema y la confirmación que el usuario que adelanta el trámite es el mismo que se encuentra inscrito con ese documento de identidad y quien solicitó el traslado.

Si transcurridos sesenta (60) días hábiles a partir de la fecha de radicación de la solicitud de traslado ante el organismo de tránsito de origen, el propietario no se ha hecho presente para adelantar el proceso de radicación de la matrícula ante el organismo de tránsito receptor, este último devolverá la documentación al organismo de tránsito de origen.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

32. De acuerdo con lo establecido en el artículo 13, numeral 8, inciso 2 de la Resolución 12379 de 2012, ya no existe el Certificado de Nueva Residencia, a partir del cual, se contaban los sesenta (60) días hábiles para efectuar la radicación de cuenta, en consecuencia, ¿a partir de qué documento podrá el sistema RUNT controlar ese término?

Es claro que hoy el trámite de traslado y radicación de la matrícula de un vehículo, se realiza en línea a través del sistema RUNT. De acuerdo con la disposición citada los sesenta (60) días que allí se contemplan se prevén para que el propietario se acerque al organismo de tránsito receptor y proceda a materializar el trámite de radicación de cuenta del vehículo, adquiriendo la placa con el nombre de éste último. El término de 60 días hábiles se cuenta a partir del registro del trámite de traslado de cuenta en el sistema RUNT.

Transcurridos los 60 días hábiles, sin que el propietario se presente ante el organismo de tránsito receptor, éste devuelve la carpeta al organismo de tránsito de donde ésta fue remitida y el propietario debe si así lo requiere iniciar el trámite

nuevamente.

9. Verificación del pago por concepto de impuesto sobre vehículos y validación de la existencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, infracciones de tránsito y pago de la tarifa RUNT. El organismo de tránsito verifica el pago por concepto de impuestos del vehículo para lo cual requiere la respectiva copia del recibo de pago, valida a través del sistema RUNT que el vehículo cuente con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, que el usuario se encuentre a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito y la realización del pago de la tarifa RUNT.

Se eximen de la validación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y el pago de impuesto sobre vehículos a los remolques y semirremolques.

10. Otorgamiento de la licencia de tránsito o tarjeta de registro según corresponda y entrega de la placa del vehículo. Verificados y validados los requisitos enunciados anteriormente, el organismo de tránsito receptor procede a expedir la nueva licencia de tránsito o tarjeta de registro según el caso y entregar las nuevas placas del vehículo, previa devolución de la licencia de tránsito o tarjeta de registro según el caso y placas anteriores.

En el proceso de traslado de la matrícula de los remolques y semirremolques, sólo se hará devolución de la respectiva tarjeta de registro al tiempo de entrega de la nueva. En el caso de los remolques y semirremolques, no se produce el cambio de placa.

Artículo 14. Inscripción de medidas que afectan la propiedad. Si en el transcurso del proceso del traslado y radicación de la matrícula de un vehículo se profiere un orden judicial o administrativa que afecta el derecho a la propiedad, esta orden deberá ser inscrita en el respectivo registro por parte del organismo de tránsito originador del traslado, siempre y cuando no se haya culminado el proceso de radicación del registro en el nuevo organismo de tránsito.

Artículo 15. Traslado de matrícula de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor colectivo, mixto, metropolitano, distrital y municipal de pasajeros. No podrá autorizarse ni realizarse el traslado de matrícula de los vehículos de servicio público colectivo e individual de pasajeros y mixto de radio de acción metropolitano, distrital y municipal.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

24. Según el artículo 9 de la Resolución 12379 de 2012, la matrícula de un vehículo de servicio público de cualquier radio de acción excepto del Nacional, deberá realizar el registro en el organismo de tránsito de la jurisdicción donde prestará el servicio; a su vez el artículo 15 ibidem prohíbe el traslado de cuenta de dichos automotores, ¿Puede el propietario de un vehículo de servicio público terrestre de transporte solicitar la desvinculación del equipo y posteriormente el traslado de cuenta hacia otro organismo de tránsito, para operar en otra jurisdicción?

El propietario de un vehículo de servicio público de transporte colectivo e individual

de pasajeros y mixto de radio de acción metropolitano, distrital y municipal puede solicitar la desvinculación del vehículo de una empresa para vincularla a otra que presta el servicio en la misma modalidad y jurisdicción. En principio está prohibido el traslado de la matrícula a un organismo de tránsito fuera de la jurisdicción donde se encuentra matriculado de conformidad con lo establecido en el artículo 15 de la Resolución 12379 de 2012, pero se prevé una modificación a ésta disposición, que próximamente se expedirá donde se permitirá en forma excepcional, trasladar la matrícula de ésta clase de vehículos bajo el cumplimiento de unos requisitos.

33. La Resolución 12379 de 2012 prohíbe el traslado de cuenta de vehículos de servicio público colectivo, individual pasajeros y mixto, de radio de acción municipal, distrital o metropolitano. Los vehículos de radio de acción metropolitano pueden estar registrados en cualquiera de los municipios que constituyen el área metropolitana, por lo que se pregunta ¿para estos vehículos es posible su traslado a cualquiera de los organismos del área metropolitana?

Sí. El objetivo de la prohibición es que el vehículo de servicio público permanezca hasta la cancelación de su matrícula en la jurisdicción donde presta el servicio.

34. ¿El propietario de un vehículo de servicio público de radio de acción municipal que pretenda operar en un determinado municipio que forma parte de un área metropolitana, puede matricular el vehículo en cualquiera de los organismos de tránsito de los municipios que la conforman?

No. Sólo los vehículos que prestan servicio en el área metropolitana, pueden matricularse en cualquier municipio que la integre; en consecuencia, los que prestan servicio municipal deben registrarse en el respectivo municipio y no podrán trasladar su matrícula.

CAPÍTULO V

Cancelación de la matrícula de un vehículo

Artículo 16. Procedimiento y requisitos. Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, para realizar la cancelación de la matrícula de un vehículo ante los organismos de tránsito se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

44. De acuerdo con los numerales 1, 2, 3, 4, Y 5, del artículo 16, de la Resolución 12379 de 2012, en los que se señalan los requisitos y el procedimiento para la cancelación de la matrícula no se contempla la exigencia de estar a paz y salvo por concepto de impuestos, ¿está facultado el organismo de tránsito para exigir el paz y salvo del impuesto del vehículo?

El artículo 148 de la Ley 488 de 1998 prevé que las autoridades de tránsito deben verificar que se está al día en el pago de impuesto sobre vehículos automotores sólo en los trámites de traspaso de propiedad y traslado del registro. A su vez, el

artículo 35 de la Ley 769 de 2002 exige al organismo de tránsito la verificación del pago de impuestos para realizar el registro inicial del vehículo.

En consecuencia, para la cancelación de la matrícula de un vehículo no se debe verificar ni validar el pago de impuestos.

48. ¿se puede autorizar la reposición de vehículos de servicio público individual tipo taxi, por cualquiera de las causales que contempla el artículo 16 de la Resolución 12379 de 2012?

Las causales de cancelación de la matrícula de un vehículo se encuentran consagradas en la Ley 769 de 2002 mientras que la Resolución 12379 de 2012 desarrolla el procedimiento y establece los requisitos para materializar la cancelación en cada una de las eventualidades previstas en el Código Nacional de Tránsito.

En consecuencia, la reposición de un vehículo de servicio público de transporte individual taxi, se puede dar por la ocurrencia de cualquiera de las causales contempladas en el artículo 16 de la Resolución 12379 de 2012, a excepción de las situaciones descritas en los numerales 10 Y 12.

1. Presentación de documentos. El organismo de tránsito requiere al usuario el formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado, el documento que soporta la solicitud de cancelación de matrícula según el caso y procede a confrontar con el sistema RUNT los datos del vehículo a cancelarle la matrícula contra los contenidos en la licencia de tránsito o tarjeta de registro allegada por el usuario según el caso, o en su defecto con los datos registrados en el documento soporte.

2. Validación y verificación de información. Validados los datos del vehículo a cancelarle su matrícula y verificados los documentos allegados dependiendo de la causal que origina la cancelación de la matrícula, el organismo de tránsito requerirá la entrega de la licencia de tránsito o tarjeta de registro según el caso y las placas.

La licencia de tránsito y las placas también deben ser devueltas cuando la cancelación de la matrícula se origina por vencimiento del término de la importación temporal del vehículo o cuando se exporten vehículos usados y matriculados en Colombia.

3. Validación del pago por infracciones de tránsito. El organismo de tránsito valida en el sistema RUNT que el usuario se encuentra a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito.

4. Validación y verificación del pago de los derechos del trámite. El organismo de tránsito valida en el sistema RUNT el pago realizado por el usuario por los derechos de tarifa RUNT y verifica la realización del pago correspondiente a los derechos del organismo de tránsito.

Se exceptúa del pago de la tarifa RUNT, cuando la solicitud de cancelación de una matrícula proviene de una decisión judicial.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

45. Frente a la cancelación de la matrícula de un vehículo por desaparición documentada y pérdida de la posesión cuando media una decisión judicial ¿debe el propietario acreditar el pago de derechos del RUNT?

No, el propietario no debe acreditar el pago de tarifa RUNT cuando la solicitud de cancelación de matrícula proviene de una decisión judicial. Así lo consagra de manera expresa, el Inciso segundo numeral 4 del artículo 16 de la Resolución 12379 de 2012.

5. Cancelación de la matrícula. Confrontada y validada la información, el organismo de tránsito procede a expedir el acto administrativo a través del cual se cancela la matrícula y del que deberá dejar copia en la carpeta del vehículo y a actualizar la información en el Registro Nacional Automotor del RUNT.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

35. Al cotejar la Resolución 12379 de 2012 frente a la Resolución 3671 de 2010 que versa sobre los documentos que genera el RUNT, ¿Para la cancelación de matrícula de un vehículo, se elimina el certificado de cancelación de matrícula? la norma indica que confrontada y validada la información, el organismo de tránsito procede a expedir el acto administrativo a través del cual se cancela la matrícula y del que deberá dejar copia en la carpeta del vehículo.

No. Son dos documentos diferentes. Uno es el certificado de cancelación de matrícula que el sistema RUNT genera y el otro es el acto administrativo que expide el organismo de tránsito en el que queda consignada la causal de cancelación de la matrícula del vehículo, el cual debe reposar en la carpeta como evidencia de la decisión.

6. Si la solicitud de cancelación de matrícula está originada en la decisión voluntaria del propietario de desintegrar su vehículo. El propietario del vehículo debe presentar ante el organismo de tránsito donde se encuentra matriculado el vehículo, la certificación expedida por la empresa desintegradora debidamente autorizada por el Ministerio de Transporte para que el organismo de tránsito proceda a validar a través del sistema los datos ingresados por la empresa desintegradora del vehículo y la certificación de la revisión técnica de la Dijín.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

36. De conformidad con lo establecido en el numeral 6 del artículo 16 de la resolución 12379 de 2012. ¿Se debe validar el registro de certificados de desintegración a las autoridades de tránsito locales? ¿Cómo autoriza el Ministerio de Transporte a la desintegradora que es la que debe expedir la certificación para cancelación de matrícula?

Con fundamento en el artículo 32 de la Resolución 12379 de 2012, que prevé un término de seis (6) meses para adoptar por parte del Ministerio de Transporte, las medidas administrativas y tecnológicas que se requieran para la implementación de las nuevas disposiciones, es pertinente precisar que la disposición descrita en el artículo 16, numeral 6 de la citada resolución que determina que las empresas desintegradoras deberán ser autorizadas por el Ministerio de Transporte y que el Organismo de Tránsito deberá validar la existencia del certificado expedido por la empresa desintegradora para proceder a realizar la cancelación de la matrícula de un vehículo, no se debe implementar hasta tanto el Ministerio de Transporte expida la norma que regule el proceso de desintegración en línea con el sistema y se establezcan las condiciones para las empresas desintegradoras de los vehículos de servicio particular y los de servicio público diferentes a los de carga.

Por lo anterior, la aplicación del proceso ya implementado para el transporte de carga, se debe seguir aplicando sólo para esta clase de vehículos, tal como se venía realizando antes de la expedición de la Resolución 12379 de 2012 y no puede hacerse extensivo a las demás clases de servicio hasta tanto sean expedidas las normas respectivas.

40. En el artículo 16 de la Resolución 12379 de 2012, se señalan las causales de cancelación de matrícula de un automotor, dejando de lado los casos en los que los vehículos se encuentran deteriorados o han cumplido con su vida útil. ¿para estos casos qué soportes se deben acreditar?

La causal enunciada esta descrita en el numeral 6 del citado artículo 16 de la Resolución 12379 de 2012, esto es, originada en la decisión voluntaria del propietario de desintegrar el vehículo cuando éste se encuentra deteriorado. Para el efecto y dentro del término de transitoriedad señalado en el artículo 32 de la Resolución 12379 de 2012, el Ministerio de Transporte expedirá el acto administrativo a través del cual se determinen los parámetros para el proceso de desintegración y las condiciones de quienes realizarán dicha actividad.

42. la norma no contempla los casos de destrucción por efecto del paso del tiempo, cuando los vehículos quedan abandonados en parqueadero o potrero y los van desvalijando. ¿Qué requisitos se deben acreditar en los que no se cuenta con el vehículo y la situación no se ubica en ninguna de las causales de cancelación estipuladas en las normas?

Para proceder a realizar la cancelación de la matrícula de vehículos que han quedado abandonados a la intemperie en parqueaderos u otros sitios y que se encuentran allí por cuenta de un organismo de tránsito, se requiere de la expedición de una Ley que así lo autorice previo el cumplimiento de algunos requisitos; en caso contrario, esto es, que el vehículo se encuentre bajo el dominio de su propietario, está prevista la causal de cancelación por decisión voluntaria, descrita en el artículo 16 numeral 6 de la Resolución 12379 de 2012.

Actualmente cursa en el Congreso de la República el proyecto de ley No. 115 de 2012 Cámara "Por el cual se adiciona un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002" cuyo propósito es construir una base legal para que los organismos de tránsito puedan disponer de los vehículos que se encuentran en los patios y no han sido reclamados.

43. Si la causal de cancelación que contempla el artículo 16 numeral 6 de la nueva reglamentación es de carácter voluntario, para el caso del servicio público individual podrá la autoridad local en aras de renovar el parque automotor de la ciudad, exigir a su propietario que el vehículo sea desintegrado en una empresa autorizada por la autoridad competente?

La causal de cancelación de matrícula contemplada en el numeral 6 del artículo 16 de la Resolución 12379 de 2012, está concebida para el propietario del vehículo de servicio particular que decida desintegrar su vehículo. Para el caso del proceso de desintegración física de vehículos de servicio público, existen normas de carácter especial que regulan los aspectos relacionados y por tanto son éstas las que prevalecen.

46. La cancelación de la matrícula de un vehículo por deterioro, se ha efectuado mediante la verificación pericial del organismo de tránsito, en el que consta la destrucción física del automotor, ¿Puede aplicarse este método a la causal del numeral 8 del artículo 16 de la Resolución 12379 de 2012, sin necesidad de que se efectúe la desintegración física total?

La cancelación de matrícula por deterioro no existe, las causales de cancelación de la matrícula se encuentran descritas en el artículo 40 de la Ley 769 de 2002.

Conforme a la situación planteada, la causal que se configura es la descrita en el numeral 6 del artículo 16 de la resolución 12379 de 2012 y para que proceda la cancelación de la matrícula, el vehículo debe ser desintegrado por una empresa que deberá cumplir con los requisitos que el Ministerio de Transporte determine, conforme al plazo establecido en el artículo 32 transitorio de la Resolución 12379 de 2012. La causal de cancelación descrita en el numeral 8 del artículo 16 ibídem, no exige la desintegración del vehículo.

7. Si la solicitud de cancelación de matrícula por destrucción total o pérdida total está originada en un accidente de tránsito. El organismo de tránsito valida mediante el sistema RUNT la ocurrencia del accidente de tránsito a través del Informe Policial de Accidente de Tránsito IPAT, el propietario, además, deberá allegar la certificación técnica de la Dijín en la que se detallen las características de identificación del vehículo y concepto técnico sobre el daño que amerita la declaratoria de la destrucción total, emitido por perito de la compañía aseguradora si el vehículo estaba asegurado, en caso contrario por perito nombrado por autoridad administrativa de la jurisdicción donde este haya tenido ocurrencia y registro fotográfico del accidente de tránsito en el lugar de los hechos.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

41. En la cancelación de matrícula por parte de las aseguradoras, cuando se trata de accidentes de tránsito, se ha detectado un inconveniente porque no en todos los casos cuentan con IPAT, ni con certificación de autoridad competente, pues muchos de los casos no se reportan a la autoridad, en especial aquellos que ocurren en carreteras nacionales. La pregunta es ¿se haría una excepción en estos

casos? ¿Cuál sería el soporte que deben presentar, si es imposible expedir el IPAT? ¿Qué sucede con los accidentes ocurridos antes de la vigencia de la resolución 12379 de 2012?

Cuando la solicitud de cancelación de matrícula por destrucción total o pérdida total está originada en un accidente de tránsito, se requiere la validación o verificación de la ocurrencia del accidente de tránsito a través del Informe Policial de Accidente de Tránsito IPAT. Se ha previsto en el artículo 17 de la Resolución 12379 de 2012 que en aquellas entidades territoriales donde no hay organismo de tránsito habilitado por el Ministerio de Transporte y no hay organismo de tránsito departamental quien tiene competencia residual para ejercer las funciones en estos entes, es el Alcalde Municipal quien debe generar el Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT).

La obligación de reportar la ocurrencia de un accidente de tránsito no nace con la expedición de la Resolución 12379 de 2012.

49. Cuando el vehículo está asegurado, para la cancelación de la matrícula por destrucción total o pérdida total originada en un accidente de tránsito, ¿es procedente que el organismo de tránsito solicite un peritaje adicional al emitido por la compañía aseguradora?

No. La norma es clara al requerir el concepto técnico sobre el daño que amerita la declaratoria de la destrucción total emitida por un perito nombrado por la autoridad administrativa de la jurisdicción donde se haya presentado el hecho, únicamente cuando el vehículo no se encuentre asegurado.

8. Si la solicitud de cancelación de matrícula por destrucción total o pérdida total está originada en un caso fortuito o fuerza mayor. El propietario del vehículo debe presentar certificación del hecho expedida por la autoridad administrativa de la jurisdicción donde se haya presentado el caso fortuito o fuerza mayor; concepto técnico sobre el daño que amerita la declaratoria de la destrucción total emitido por perito de la compañía aseguradora si el vehículo estaba asegurado, en caso contrario por perito nombrado por autoridad administrativa según corresponda; registro fotográfico que demuestre la presentación del caso fortuito o fuerza mayor y que como consecuencia se genera la pérdida total y la certificación de la revisión técnica de la Dijn.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

37. Para la causal de cancelación de matrícula descrita en el numeral 8 del artículo 16 de la Resolución 12379 de 2012, la autoridad administrativa es sólo el Alcalde Municipal por tanto ya no se requiere la certificación de la Dirección de Tránsito de la Policía - DITRA-?

Sí. La dirección de tránsito y transporte de la policía -DITRA- conoce o certifica la ocurrencia de accidentes de tránsito. Para el caso señalado en el numeral 8 del artículo 16 de la Resolución 12379 de 2012, esto es fuerza mayor o caso fortuito debe, ser certificado por la autoridad administrativa local, en cabeza del Alcalde

Municipal.

47, En el literal 8 del artículo 16 de la Resolución 12379 de 2012, se exige, entre otros, la verificación de la DIJIN, para que proceda la cancelación por destrucción total originada en caso fortuito o fuerza mayor. Existen algunos eventos en los cuales no es posible la recuperación del automotor para que la DIJIN efectúe la verificación y expida la certificación de que habla el artículo. ¿Cómo se subsana este evento?

Si se hace imposible la recuperación del vehículo para expedir el concepto técnico por parte de la DIJIN, la misma autoridad administrativa de la jurisdicción donde se presentó el caso fortuito o fuerza mayor, así debe certificarlo.

9. Si la solicitud de cancelación de matrícula está originada por pérdida definitiva, hurto o desaparición documentada. Modificado Artículo 4º Resolución 3405 de 2013. Si la solicitud de cancelación de matrícula está originada por pérdida definitiva, hurto o desaparición documentada. El organismo de tránsito requerirá al usuario la presentación de la denuncia instaurada ante la autoridad respectiva por el hurto del vehículo y la certificación expedida por autoridad competente, que constate que se desconoce el paradero final del vehículo.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

38. ¿Conforme a la redacción del numeral 9 del artículo 16 de la resolución 12379 de 2012 se diferencia la pérdida definitiva, del hurto y de la desaparición documentada?

El Consejo de Estado en concepto cuya radicación correspondió al No. 1826 del 20 de septiembre de 2007 determino que hurto, pérdida definitiva y desaparición documentada son sinónimos.

Se anexan los siguientes apartes del pronunciamiento:

- ... En relación con el primer aspecto, se considera que la frase hurto o desaparición documentada sin que se conozca el paradero final del vehículo que utiliza la norma, es una sola hipótesis legal, de modo que la desaparición documentada equivale al hurto del vehículo, entre otras razones, porque en sana lógica, solamente en caso de hurto puede aducir el propietario que perdió la posesión y que desconoce el destino final del vehículo, pues mientras tenga la posesión siempre deberá conocer la ubicación espacial del mismo .. , "

"...Ahora bien, el calificativo de "documentada" que impone la norma al hurto remite a la manera de comprobarse este hecho, esto es, que el vehículo le fue robado a su propietario y que no se ha encontrado por las autoridades. Es claro que tanto la Fiscalía que investiga el caso, como el juez penal que lo juzga, están en condiciones de certificar ambos hechos, tanto el del hurto como el de no haberse recuperado el vehículo, de manera que el propietario pueda solicitar la cancelación de la licencia de tránsito del mismo ... "

En el caso de los vehículos de carga y para efectos de la reposición de esta clase de vehículos, el tiempo que debe transcurrir para la cancelación de la matrícula, será el contemplado en la Resolución 7036 de 2012 o la norma que la modifique o sustituya.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

39. ¿Sólo se puede declarar la pérdida definitiva luego de transcurrir un año a partir de la presentación de la denuncia instaurada por hurto del vehículo?

De acuerdo con la redacción del inciso 2 del numeral 9 del artículo 16 de la resolución 12379 de 2012 efectivamente debe transcurrir un (1) año para poder realizar la cancelación de la matrícula. Esta redacción será modificada mediante una resolución dado que lo que se pretende es establecer un término máximo para evitar que vehículos que han sido hurtados y no recuperados sigan existiendo en el registro, además de continuar generando la obligación del pago de impuesto.

10. Si la solicitud de cancelación de matrícula está originada por la exportación o la reexportación del vehículo. El organismo de tránsito requerirá al usuario la presentación de la declaración de exportación expedida por la autoridad competente, la certificación de la revisión técnica realizada por la Dijín, la devolución de la placa y la licencia de tránsito o tarjeta de registro según el caso. En caso contrario la manifestación escrita sobre la pérdida.

11. Si la solicitud de cancelación de matrícula está originada por decisión judicial. El organismo de tránsito requiere la presentación del acto que contiene la decisión judicial que ordena la cancelación, procede a registrar dicha orden y actualizar el registro.

12. Si la solicitud de cancelación de matrícula está originada por vencimiento del término de la importación temporal de un vehículo. El organismo de tránsito requiere al usuario la presentación de la declaración de exportación expedida por la DIAN y procede a confrontar con el sistema RUNT, los datos del vehículo a cancelarle la matrícula contra los contenidos en la licencia de tránsito allegada por el usuario y procede a requerir la devolución de la licencia de tránsito y las placas del vehículo.

Artículo 17. Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT). En aquellas entidades territoriales donde no hay organismo de tránsito habilitado por el Ministerio de Transporte y no hay organismo de tránsito departamental quien tiene competencia residual para ejercer las funciones en estos entes, es responsabilidad del Alcalde Municipal generar el Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT).

Adicionado Artículo 5° Resolución 3405 de 2013. Parágrafo. Cuando el trámite de cancelación de la matrícula de un vehículo se realiza simultáneamente con otro u otros trámites, no se validarán el seguro obligatorio de accidente de tránsito, SOAT ni la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes. Tampoco se validarán dichos requisitos, cuando se realice el trámite de traspaso a persona indeterminada

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

61. Cuando se trata de trámites conjuntos o en combo en el que en uno de ellos no se requiere validación de revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes y seguro obligatorio de accidentes de tránsito, ¿cómo debe

procederse?

Es claro que cuando el trámite de cancelación de matrícula va acompañado de otro u otros trámites no se debe validar la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, ni la existencia del SOAT, el fin perseguido con la exigencia de estos requisitos queda desnaturalizado, teniendo en cuenta que son requisitos para transitar por las vías públicas o privadas abiertas al público.

En los demás casos en los que un trámite exige como requisito RTMyG y SOAT pero en el otro no, se debe validar para ambos trámites.

Legislación Complementaria: Ley 1630 de 2013

Artículo 1. Dentro de los dos años siguientes a la expedición de esta ley, se exonera del pago del impuesto sobre vehículos automotores de que trata el artículo 138 de la Ley 488 de 1998, a los propietarios o poseedores de vehículos automotores, que con ocasión de un proceso de desintegración física total requieran el paz y salvo del pago de dicho impuesto para el cumplimiento de requisitos para acceder a la cancelación de la matrícula.

La exoneración se hará por la totalidad de la obligación que se adeude hasta la fecha de la cancelación de la matrícula del respectivo vehículo.

Una vez recibido el paz y salvo por concepto del impuesto de vehículos automotores, el propietario deberá dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes, solicitar la cancelación de la matrícula del respectivo automotor, so pena de perder los beneficios establecidos en el presente artículo. '-

Parágrafo. Lo contenido en el presente artículo no aplica para los procesos de liquidación o de cobro coactivo que se hubieren iniciado antes de la entrada en vigencia de la presente Ley.

Artículo 2. Para acceder al proceso de desintegración física total de un vehículo automotor de servicio particular, no se exigirá que este cuente con el certificado de revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, ni el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, ni se requerirá que llegue por sus propios medios a la entidad desintegradora.

Sin embargo, no podrán ser objeto de desintegración física y/o cancelación de matrícula aquellos vehículos que estén afectados por prendas, medidas cautelares, o que sean objeto de depósito provisional en procesos penales.

Artículo 3. Sin perjuicio de las demás causales establecidas en las normas vigentes, para efectos de la cancelación de la matrícula de un vehículo automotor también se tendrá como causal la desintegración física total del mismo, tratándose de vehículos particulares por la voluntad del propietario de someterlo a dicho proceso.

Artículo 4. El Ministerio De Ambiente y Desarrollo Sostenible reglamentará dentro los seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente ley, las CONDICIONES y requisitos ambientales por medio de los cuales las entidades desintegradoras y/o

centros de tratamiento de vehículos fuera de uso deben desarrollar el proceso de desintegración física total vehicular.

Parágrafo. Las empresas desintegradoras deberán expedir un certificado de chatarrización o desintegración física del vehículo.

Artículo 5. El Ministerio de Transporte reglamentará dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta ley un procedimiento, ágil y expedito que contenga estas disposiciones para la cancelación de la licencia de tránsito de vehículos particulares.

Parágrafo. Únicamente se beneficiarán de la exclusión que trata el artículo 1 de la presente ley: los vehículos particulares que corresponden a los modelos 2000 y anteriores.

Reglamentación: Resolución 646 de 2014

CAPÍTULO I

Objeto

Artículo 1. Objeto. la presente Resolución tiene por objeto reglamentar el procedimiento para la cancelación de la licencia de tránsito así como los requisitos que deben cumplir las entidades desintegradoras para obtener la habilitación por parte del Ministerio de Transporte para realizar la desintegración física de vehículos automotores en el país.

Artículo 2. Cancelación de matrícula. Para la cancelación de matrícula ante el organismo de tránsito donde se encuentra matriculado el vehículo, el propietario del mismo deberá presentar ante dicho organismo, la certificación expedida por una entidad desintegradora debidamente habilitada por el Ministerio de Transporte.

CAPÍTULO II

Requisitos Para La Habilitación de las Entidades integradoras

Artículo 3. Requisitos para la habilitación como entidad desintegradora. la entidad interesada en registrarse y obtener la habilitación como entidad desintegradora; y para expedir el certificado de desintegración vehicular para vehículos de servicio particular y público, deberá solicitar su habilitación ante la Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte acreditando el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Solicitud suscrita por la persona natural o el representante legal en el caso de las personas jurídicas, indicando nombre o razón social, NIT, dirección, teléfono, correo electrónico, estructura organizacional y planta de personal.

b) Certificado de existencia y representación legal de la persona jurídica, expedido por la Cámara de Comercio con vigencia no mayor a treinta (30) días, en donde su objeto esté relacionado con la actividad de desintegración

vehicular.

e) Certificado de matrícula de la persona natural propietario del registro mercantil del establecimiento de comercio en el caso de persona natural, expedido por la Cámara de Comercio, en el que se indique que dentro de su actividad comercial se encuentra la desintegración vehicular, con una vigencia no mayor a treinta (30) días en el que conste la dirección del domicilio y teléfono.

d) Certificado Único Tributario- RUT, en el que conste que dentro de su actividad comercial y tributaria se encuentra el CIIU Revisión 4- 2410 Industrias básicas del hierro y el acero y el C1IU4-3830 recuperación de materiales.

e) Certificado expedido por la persona natural propietaria del establecimiento de comercio o por el Representante Legal en el caso de personas jurídicas, en donde conste que desarrolló una actividad de compra- venta de chatarra o de fundición igualo superior a cinco mil (5.000), toneladas de hierro o acero, durante el año anterior a la solicitud de autorización como Entidad Desintegradora.

f) Certificación suscrita por el revisor fiscal, en el caso de estar obligado a tenerlo o del representante legal en caso contrario, o de la persona natural propietaria del establecimiento de comercio, en la que se indique que cuenta con un capital pagado o patrimonio líquido igualo superior a mil (1.000) smmlv.

g) Póliza que cubra el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con los procesos de desintegración de que trata el capítulo V de la presente resolución y la veracidad de la información que suministre y conste en el certificado que expida.

La póliza deberá:

* Constituirse a favor del Ministerio de Transporte, con una vigencia anual y renovable por periodos iguales. En caso de que la persona natural o' jurídica elimine de su actividad comercial o tributaria, la establecida en el literal d), la póliza deberá extenderse por un año más a partir de que declare este hecho ante el Ministerio de Transporte o la entidad en la que este delegue, con el fin de que ampare el riesgo que se corre en virtud de la información que haya suministrado y conste en el certificado que expidió.

* El valor de la cobertura de cumplimiento será de dos mil (2000), salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv).

* La póliza de seguros deberá incluir en su texto el contenido que refleje sin condicionamientos los términos y alcances que se han indicado de manera expresa en lo presente Resolución, mediante cláusulas adicionales o complementarios o los generales de lo póliza de seguro de ser necesario, sin que se admita en ningún caso la inclusión de cláusulas, disposiciones o previsiones dentro del texto de lo póliza o en cualquier otro documento público o privado asociado o relacionado con lo mismo, que afecten, modifiquen,

condicionen, restrinjan o limiten el alcance y contenido de los provisiones obligatorios.

h) Certificado expedido por lo autoridad ambiental competente, en el que se autorice lo actividad de desintegración vehicular, de conformidad con los requisitos que establezco el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

i) Copia de los permisos, licencias, autorizaciones o conceptos expedidos por los autoridades locales competentes que requiero el inmueble en donde se prestará el servicio conforme o lo dispuesto en lo ley 232 de 1995 o los normas que lo modifiquen, sustituyan o complementen.

j) Certificación emitido por el representante legal o persono natural en el que consta que se cuento con lo infraestructura de software, hardware y de conectividad determinado por el Ministerio de Transporte para lo conectividad con el sistema RUNT, para la expedición del Certificado de Desintegración Física Total.

Parágrafo: lo Entidades desintegradoras que o lo fecho tengan habilitación expedido por el Ministerio de Transporte poro efectuar lo desintegración de vehículos de servicio público de cargo, se entenderán autorizados para efectuar este proceso, siempre y cuando dentro de los 6 meses siguientes o lo expedición del presente ocio administrativo acredite el cumplimiento de los requisitos antes mencionados.

Artículo 4. Otorgamiento de lo habilitación. Verificado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo anterior, lo Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte expedirá el acto administrativo motivado, habilitando a la entidad desintegradora poro que realice lo desintegración de vehículos.

Una vez habilitado lo entidad desintegradora, lo Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte informará 01 RUNT los datos del acto administrativo, para que el representante legal de lo entidad, procedo o realizar lo inscripción como persona prestadora de servicios al sector, de acuerdo con lo contemplado en la ley 1005 de 2006.

Para tal evento deberá cumplir con las condiciones y protocolos establecidos para la adecuada y eficiente interconexión con el Registro Único Nacional de Tránsito.

Artículo 5. Vigencia de lo habilitación. La habilitación emitido o los entidades desintegradoras, se otorgará por tiempo indefinido, sin embargo, estará supeditado al mantenimiento de los requisitos y condiciones señalados en lo presente resolución.

Parágrafo: Cuando desaparezcan los fundamentos de hecho o de derecho que dieron origen al otorgamiento de lo habilitación, lo Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte, declarará lo pérdida de fuerza ejecutorio del acto administrativo por medio del cual esto le fue otorgado, teniendo en cuenta lo

previsto en artículos [91](#) y [92](#) de la ley 1437 de 2011 o aquello que lo modifique o sustituya.

Todos los empresas desintegradoras, deberán cumplir el procedimiento de desintegración vehicular descrito en lo presente Resolución. Sin perjuicio de lo establecido en lo Resolución 7036 de 2012 y los normas que la modifican o sustituyan.

CAPÍTULO III

Certificado de Desintegración.

Artículo 6. Certificado de desintegración física total. Las entidades desintegradoras deberán expedir un certificado de desintegración física total del vehículo, en el que se acredite el cumplimiento de la inhabilitación definitiva e irreversible de todas las piezas, equipos y demás elementos integrantes del automotor. El certificado deberá incluir la siguiente información:

- a) Nombre e identificación del propietario del vehículo sometido al proceso de desintegración.
- b) Número y fecha de certificación emitida por la Dijon o quien haga sus veces, de conformidad con lo estipulado en la presente Resolución.
- c) Características de identificación del vehículo: configuración, marca, clase, tipo de servicio (público o particular), línea, modelo, número de chasis, número del motor, número de ejes y peso bruto vehicular.
- d) El certificado de desintegración física total indicará de manera expresa que todas las piezas, equipos y demás elementos integrantes del vehículo desintegrado fueron inhabilitadas de forma definitiva e irreversible y que su disposición final se hace conforme las normas ambientales expedidas por la autoridad competente.

Parágrafo: Es responsabilidad de la desintegradora, dejar constancia expresa y filmica de la destrucción de las placas del vehículo y del proceso por el cual fue desintegrado.

Artículo 7. Responsabilidad. Corresponderá a la desintegradora, asumir la responsabilidad que se derive de la información que reporte al Ministerio de Transporte y a las demás entidades públicas competentes.

Si la información no concuerda o no es entregada en los términos exigidos, el Ministerio de Transporte podrá declarar la ocurrencia del siniestro y hacer efectiva la póliza.

Artículo 8. Control de la información. Corresponderá a las entidades, almacenar y custodiar en físico o en discos ópticos debidamente marcados en forma individual el proceso de desintegración física de los vehículos, el cual deberá estar disponible para las autoridades que lo requieran en el ejercicio de sus competencias.

Los discos ópticos deben ser del tipo no borrables ni modificables para guardar

la información de todos los Certificados de Desintegración que expida.

CAPÍTULO IV.

Procedimiento de Desintegración Vehicular.

Artículo 9. Certificación emitida por la Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL - DIJIN. Todos los vehículos que deban someterse al proceso de desintegración física total vehicular deberán obtener el Certificado de Revisión Técnica de la DIJIN con el fin de garantizar que el vehículo no tiene ningún pendiente o requerimiento de una autoridad judicial y constatar los guarismos de identificación de motor, serie y chasis y que los guarismos de identificación del vehículo corresponden a la clase, modelo y marca del vehículo objeto de desintegración física, teniendo esta como único soporte el certificado de tradición. la información de las características del vehículo y del propietario que el certificado contiene deberá ser corroborada a través del sistema RUNT.

Artículo 10. Entrega y recepción del vehículo automotor. Expedida la certificación por parte de la DIJIN, el vehículo deberá ser presentado dentro de los siguientes quince (15) días calendario ante la entidad desintegradora.

La entrega del vehículo se podrá realizar a cualquier desintegradora habilitada sin importar el lugar del país en donde se ubique y se formalizará con un acta suscrita por quienes intervienen, en donde se indicará la autenticidad de los guarismos de identificación y que éstos corresponden a los consignados en la solicitud realizada por el propietario y a los consignados en la revisión técnica realizada por la DIJIN, de la cual se doró copia al propietario del vehículo o su representante, inmediatamente después de su suscripción.

La entidad desintegradora, llevará registro fotográfico y filmico del proceso de recepción del vehículo, de la persona que lo entrega y de la desintegración del mismo, información que deberá reposar en la carpeta que para cada uno de los vehículos se genere; estas carpetas deberán estar disponibles para las autoridades que en el ejercicio de sus competencias las requieran.

El vehículo entregado queda depositado en las instalaciones de la desintegradora, de la cual responderá por su guarda, custodia, conservación y posterior desintegración física total.

Artículo 11. Entrega de documentos del vehículo automotor a la desintegradora. Al momento de la entrega del automotor, el propietario del vehículo entregará a la desintegradora, los siguientes documentos:

1. Certificado expedido por la DIJIN, el cual deberá ser validado a través del sistema RUNT.
2. Autorización suscrita por el propietario del vehículo para realizar la desintegración física total.
3. Certificado de tradición del vehículo en el que conste que el mismo está libre de gravámenes o limitaciones a la propiedad, excepto que el gravamen o

limitación provenga de deudas de impuestos del respectivo vehículo a desintegrar.

4. Placas del vehículo automotor a desintegrar o denuncia por pérdida.

Estos documentos deberán reposar en la carpeta que la desintegradora genere para el archivo de los registros relacionados con el vehículo, con excepción de las placas, las cuales deberán ser destruidas por la desintegradora, en el momento de la desintegración del vehículo, de este hecho, se dejara constancia.

Artículo 12. Desintegración física del vehículo. Suscrita el acta de entrega, la entidad desintegradora dentro de los diez (10) días hábiles siguientes procederá a realizar la desintegración del vehículo de acuerdo con los procesos que desde el punto de vista ambiental, reglamente el MADS.

Artículo 13. Certificado de desintegración física del vehículo. La entidad desintegradora, deberá expedir el certificado de desintegración física total de un vehículo el mismo día que concluya su desintegración, en el que se acredite el cumplimiento de la descomposición física de todos los componentes integrantes del automotor y su disposición final conforme a lo establecido en la presente resolución y en las normas ambientales expedidas por la autoridad competente.

El mismo día de su expedición el certificado de desintegración física total será registrado por la desintegradora directamente en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

CAPÍTULO V

Obligaciones de las Entidades Desintegradoras

Artículo 14. Obligaciones de las Desintegradoras. Una vez autorizada la desintegradora, deberá:

- a) Cumplir con las especificaciones contenidas en Normas Técnicas Colombianas de conformidad con lo previsto en la presente resolución.
- b) Adelantar el proceso de desintegración vehicular con estricta atención a la normatividad ambiental vigente y lo dispuesto en el Manual ambiental para la desintegración vehicular que adopte el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.
- c) Comunicar al Ministerio de Transporte y a las autoridades competentes los cambios, cualquier modificación que se presente en las condiciones que dieron origen a la habilitación, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho.
- d) Mantener vigente los permisos, certificado de calidad, autorizaciones y demás registros propios de su actividad, exigidas por las entidades de control y autoridades competentes.
- e) Hacer adecuado uso del permiso para el registro y cargue de información al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en cada uno de las sedes que hayan sido habilitadas con estos propósitos.

- f) Reportar ante las autoridades competentes las inconsistencias que presente la información documental del vehículo.
- g) Expedir los certificados de desintegración física total de los vehículos, una vez se haya culminado la desintegración, de conformidad con lo señalado en la presente resolución.
- h) Almacenar y custodiar en medio físico y en discos ópticos, la información del proceso de desintegración física y de los certificados de desintegración vehicular.

Los discos ópticos deben ser marcados en forma individual con el nombre de la entidad desintegradora, la fecha de generación del certificado y deben ser del tipo no borrables ni modificables para guardar la información de todos los Certificados de Desintegración que expida.

- i) Contar con la infraestructura de software, hardware y de conectividad determinada por el Ministerio de Transporte para el desarrollo de la actividad de desintegración vehicular y la expedición del Certificado de Desintegración.
- ir Reportar al RUNT, desde las sedes que hayan sido habilitadas para el registro y cargue de información relacionada con la desintegración vehicular por, medios electrónicos en línea y tiempo real, la información relativa a los vehículos desintegrados y a los vehículos rechazados.

- k) Contar con un registro de información sobre el proceso de desintegración vehicular que incluya los aspectos que establezca el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

1) Mantener vigente la póliza de responsabilidad y cumplimiento de que trata el literal e) del artículo 4 de la presente Resolución.

- m) Dentro de los 6 meses siguientes a la habilitación como entidad desintegradora deberá contar con Certificado de Gestión de Calidad NTC - ISO - 9001, haciendo énfasis en el cumplimiento de los requisitos legales, en particular de los establecidos en la presente Resolución, expedido por un Organismo de Certificación Acreditado ante el Subsistema Nacional de Calidad.

CAPÍTULO VI.

Reporte de Información al Ministerio de Transporte a Través del Sistema RUNT

Artículo 15. Transmisión de Información al Sistema RUNT. Las entidades desintegradoras, deberán reportar por medios electrónicos en línea y tiempo real al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), las desintegraciones de los vehículos aprobados y los vehículos rechazados desde las sedes que hayan sido habilitadas para el registro y cargue de información.

En el evento en que se evidencie por parte del Ministerio de Transporte que una entidad desintegradora, no cumple con las condiciones y validaciones técnicas establecidas para la transmisión de los certificados de desintegración física total, no podrá continuar reportando y cargando información al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

En este caso, la Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte,

requerirá a la entidad desintegradora por el medio idóneo, para que en un periodo de cinco (5) días calendario se ajuste. Si dentro del plazo se acredita que cumple con las condiciones y validaciones técnicas establecidas para la transmisión al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), podrá continuar reportando y cargando información.

En caso contrario, no podrá transmitir información y copia de la evidencia del incumplimiento se remitirá a la Superintendencia de Puertos y Transporte, para que se adelante las investigaciones respectivas.

CAPÍTULO VII.

Disposiciones Finales.

Artículo 16. Desintegración con el fin de llevar a cabo la cancelación de matrícula y exoneración de impuestos. Una vez surtido el trámite señalado en el CAPÍTULO IV de la presente Resolución, el propietario del vehículo procederá a solicitar la cancelación de la matrícula por desintegración física total del vehículo y la exoneración de impuestos ante el Organismo de Tránsito en el cual se encuentre matriculado el vehículo desintegrado, cumpliendo con los requisitos establecidos en la Resolución 12379 de 2012 y la Resolución 3405 de 2013, o las normas que la modifiquen o sustituyan, por lo tanto, no se validarán el seguro obligatorio de accidente de tránsito- SOAT ni la revisión técnico-mecánica y de emisiones de gases contaminantes.

Presentada la solicitud, verificado el cumplimiento de los requisitos y validada por el sistema RUNT la existencia del certificado de desintegración física total del vehículo objeto de cancelación, el Organismo de Tránsito procederá, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a realizar la cancelación de la matrícula e indicando que la misma se realiza por solicitud del propietario.

Artículo 17. Exoneración del pago del impuesto sobre vehículos automotores. Las autoridades locales darán cumplimiento a la exoneración del pago del impuesto sobre vehículos automotores de que trata el artículo 138 de la Ley 488 de 1998, a los propietarios o poseedores de vehículos automotores, que con ocasión de un proceso de desintegración física total requieran el paz y salvo del pago de dicho impuesto para el cumplimiento de requisitos para acceder a la cancelación de la matrícula, tal como lo señala la Ley 1630 del 27 de mayo de 2013.

Parágrafo. Para garantizar el cumplimiento del artículo 5 de la Ley 1630 del 27 de mayo de 2013, cada autoridad Municipal y Departamental de Tránsito deberá generar estrategias de divulgación a los ciudadanos, con el objeto de fomentar el conocimiento de lo dispuesto en la ley, la desintegración de vehículos, la exoneración del pago de impuestos e incentivos para el pago de las sanciones por infracción a las normas de tránsito.

Artículo 18. Pérdida de la Habilitación. Aquellas entidades desintegradoras constituidas de conformidad con la Resolución 2680 de 2007 y sus modificatorias, así como las entidades que recibieron autorización de los

Organismos de Tránsito o las autoridades de tránsito y transporte, para la desintegración de vehículos particulares o de vehículos de servicio público, deberán acreditar el cumplimiento de los requisitos y obtener autorización dentro de los doce (12) meses siguientes a la publicación la presente Resolución.

Cumplido el plazo de que trata el presente artículo, sin que la entidad hubiese obtenido la respectiva habilitación, los certificados expedidos por tales entidades no serán válidas para realizar la cancelación del registro, ni de la licencia de tránsito. En este caso los propietarios, deberán dirigirse dentro de los seis (06) meses siguientes al plazo determinado en este artículo, con el fin de que la aseguradora les certifique que el 'proceso de desintegración se surtió. Este documento deberá ser anexado para poder llevar a cabo el trámite.

Artículo 19. Prohibición. Los vehículos cuyo registro se cancele en virtud de la presente resolución, no podrán ser sujeto de reposición.

Artículo 20. Derogatorias. La presente Resolución deroga las disposiciones contenidas en la resolución La Resolución [2680](#) de 2007 y sus modificatorias.

Artículo 21. Vigencia. La presente resolución rige a partir de su publicación

CAPÍTULO VI

Re matrícula de un vehículo por recuperación en caso de hurto, pérdida definitiva o desaparición documentada

Artículo 18. Requisitos y procedimiento. Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, para realizar la rematrícula de un vehículo, cuando se ha producido la cancelación por hurto, pérdida definitiva o desaparición documentada y ha sido recuperado se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

1. Presentación de documentos. El organismo de tránsito requiere al usuario la presentación del formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado, la orden de entrega definitiva del vehículo, expedida por la Fiscalía General de la Nación donde deberá adherir las improntas y la revisión técnica obligatoria expedida por la Dijín en original donde se constaten las características del vehículo.

2. Confrontación de lo información registrada en el sistema RUNT. El organismo de tránsito procede a verificar los datos del vehículo registrados en el sistema RUNT, con los datos contenidos en la orden de entrega del vehículo y con las improntas adheridas en el documento.

Si el vehículo recuperado ha sufrido cambios que modifican los características iniciales, solo procede la rematrícula hasta tanto el vehículo vuelva o las características que tenía antes de producido el hurto.

3. Verificación y validación del pago de impuestos, SOAT e infracciones de tránsito. El organismo de tránsito verifica el pago de impuestos del vehículo para lo cual requiere

la respectiva copia del recibo de pago; valida en el sistema RUNT la existencia del SOAT para el vehículo que se pretende rematricular y valida que el propietario se encuentra a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito en el sistema RUNT.

De conformidad con lo establecido en la Ley 488 de 1998, el organismo de tránsito no debe verificar el pago de impuestos a los remolques y semirremolques, los cuales se encuentran exentos del pago de esta obligación.

4. Validación y verificación del pago de los derechos del trámite. El organismo de tránsito valida en el sistema RUNT el pago realizado por el usuario por los derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y de la tarifa RUNT y verifica la realización del pago correspondiente a los derechos del organismo de tránsito.

5. Otorgamiento de la licencia de tránsito y entrega de la placa del vehículo. El organismo de tránsito actualiza el registro del vehículo a rematricular y procede a expedir la licencia de tránsito o tarjeta de registro y entregar la misma serie (letras y números) de placa de su matrícula inicial.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

50. Se estipula que si el vehículo recuperado ha sufrido cambios que modifican las características iniciales, sólo procede su rematrícula hasta tanto el vehículo vuelva a las características que tenía antes de producido el hurto. Qué implicaciones tienen aspectos como cambio de conjunto, cambio de color, regrabaciones, cambio de motor, transformación por cambio de carrocería, para poder volver el vehículo a las características que tenía hasta antes del hurto, lo cual, si pretendía facilitar, terminaría por complicar este procedimiento?

Para rematricular un vehículo hurtado efectivamente éste debe recuperar las características iniciales. Cuando hay lugar a la regrabación o cambio de motor, entre otras situaciones, es la Fiscalía General de la Nación la que así lo autoriza con el apoyo de las autoridades competentes.

Artículo 19. Requisitos especiales. Cuando haya lugar al proceso de rematrícula de un vehículo de servicio público, se deberán verificar y validar los requisitos especiales contemplados para la matrícula inicial, según el caso y descritos en el Capítulo II de la presente resolución.

CAPÍTULO VII

Cambio de características de un vehículo

Artículo 20. Requisitos y procedimiento. Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, para solicitar el cambio de características de un vehículo se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

1. Presentación de documentos. El organismo de tránsito requiere al usuario el formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado, y el documento que prueba

el cambio de la característica a modificar en el que se deben adjuntar las respectivas improntas del vehículo; en su defecto se adherirán al formato de solicitud de trámite.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

66. En la Resolución 12379 de 2012 no se tuvo en cuenta la adaptación de vehículos de enseñanza automovilística, ¿se contempla la posibilidad de incluirlo posteriormente en otra norma?

Esta Resolución solo contempla trámites ante los organismos de tránsito y quien debe verificar las adaptaciones que requieren los vehículos de enseñanza automovilística son los Centros de diagnóstico automotor de conformidad con lo previsto en el Decreto 1500 de 2009. Por esa razón se excluyó y no requiere norma adicional.

2. Cuando corresponda a un cambio de carrocería. El organismo de tránsito verifica la existencia de la factura de compra o el contrato de compraventa que acredite la procedencia de la carrocería y valida en el sistema RUNT la existencia de la ficha técnica de homologación de la nueva carrocería, la cual debe estar homologada para el chasis del vehículo al que se le pretende instalar.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

51. En el cambio de características como cambio de carrocería o motor, cuando son instaladas partes usadas se solicita contrato de compraventa que acredite la procedencia, ¿es necesario la exigencia de otro documento que certifique a qué vehículo se le desmontó esa parte?

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 20 de la resolución 12379 de 2012, para el cambio de las diferentes características se encuentran los requisitos que cada una de ellas requiere en los numerales respectivos. Por ejemplo, cuando hay cambio de carrocería en el numeral 2 del artículo 20, se establece que el organismo de tránsito verifica la existencia de la factura de compra o el contrato de compraventa que acredite la procedencia de la carrocería y valida en el sistema RUNT la existencia de la ficha técnica de homologación de la nueva carrocería, la cual debe estar homologada para el chasis del vehículo al que se le pretende instalar.

53. En cuanto a la ficha de homologación de que trata el numeral 2 del artículo 20 de la Resolución 12379 de 2012, ésta debe ser aportada por el usuario y en caso de que no exista homologación alguna, por ser modelo anterior, ¿en qué documento se apoya para el trámite que implique cambio de carrocería?

Mientras no exista la validación de la Ficha Técnica de Homologación por el sistema RUNT, la homologación debe ser aportada en forma física por el propietario y verificada su autenticidad por el organismo de tránsito en la base de datos de Ficha Técnica de Homologación del RUNT o del Ministerio de Transporte.

En la medida en que NO exista esa homologación NO procede el cambio de carrocería.

3. Cuando corresponda a una conversión a gas natural de un vehículo automotor. Modificado Artículo 6º Resolución 3045 de 2013. El organismo de tránsito requiere al usuario el documento a través del cual el taller que cumple con las condiciones legales vigentes para operar, certifica que realizó la conversión a gas, donde se adjuntarán las respectivas improntas del vehículo. Una vez se implemente la validación del certificado de conversión a través del sistema RUNT, los talleres autorizados deberán registrar la información en el sistema.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 107171 del 7 de abril de 2014.

Como se puede observar, la Resolución 12379 de 2012 considera la conversión a gas natural de un vehículo automotor un cambio en las características de éste, así mismo, estipula la citada norma que una vez verificados y validados los requisitos para el trámite de cambio de características de un vehículo, el organismo de tránsito procede a expedir una nueva licencia de tránsito.

4. Cuando corresponda a un cambio de motor. El organismo de tránsito verifica la factura de compraventa y copia de la respectiva declaración de importación del motor sustituto, en las cuales debe especificarse plenamente la identificación del motor. Cuando el motor no es nuevo, el organismo de tránsito debe verificar la existencia del contrato de compraventa donde deberá estar plenamente identificado el motor y la certificación emitida por la Dijín en la que se constate su procedencia.

En caso de que el motor a instalar carezca del número de identificación, este se caracterizará mediante un código alfanumérico que consta de los ocho (8) alfanuméricos del número del chasis, tomado de derecha a izquierda a continuación del guión las letras CM, grabado bajorrelieve, con una profundidad mínima de dos décimas de milímetro (0.2 mm) en el bloque del motor.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

52. Según lo dispuesto en el inciso segundo, numeral 4 del artículo 20 de la resolución 12379 de 2012, ¿cómo se debe efectuar la grabación con la que se identifica el motor?

Técnicamente se deben transcribir los 8 caracteres alfanuméricos del chasis, tomados de derecha a izquierda, conservando la misma ubicación seguido de las letras CM y separados por un guion, tal como se muestra a continuación:

Si el número del chasis es 9JKL8123M52R, el número a grabar en el motor será: 8123M52R-CM.

La grabación se debe realizar en bajo relieve, con una profundidad mínima de dos décimas de milímetro (0.2mm) en el bloque del motor.

5. Cuando corresponda a un cambio de color. El organismo de tránsito requiere la solicitud de cambio de color en la que se especifique el nuevo color del vehículo y en donde deben adjuntarse las respectivas improntas.

Es obligatorio el cambio de color cuando se produce el cambio de servicio de público a particular en el caso de vehículo tipo taxi.

6. Cuando corresponda a un blindaje o desmonte del blindaje de un vehículo automotor. El organismo de tránsito requiere al usuario, la resolución expedida por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada a través de la cual dicha entidad autorizó el blindaje o desmonte del blindaje del vehículo y el certificado de la empresa blindadora que debe estar registrada ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada y que efectuó el blindaje o el desmonte de este, en donde se deberán adherir las improntas del vehículo. La resolución expedida por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada a través de la cual dicha entidad autorizó el blindaje o desmonte del blindaje del vehículo no se requerirá para los niveles 1 y 2.

7. Cuando corresponda a una regrabación de motor, serial, chasis o VIN Modificado Artículo 7° Resolución 3045 de 2013.

- Cuando la regrabación se realiza por decisión judicial, el organismo de tránsito requiere al usuario la decisión judicial que ordena o autoriza la regrabación y la entrega de las certificaciones de la revisión previa y posterior a la regrabación realizada por la DIJIN; en cualquiera de estas, se deberán adherir las improntas de la regrabación. El mismo procedimiento será aplicado cuando el número se encuentre grabado en plaqueta.

- Cuando la regrabación se realiza por deterioro, daño o pérdida de los guarismos de identificación, el organismo de tránsito requiere al usuario la revisión técnica previa realizada por la DIJIN, en la que se determine el estado de identificación del vehículo, especificando lo necesidad de practicar la regrabación y la revisión técnica posterior a la regrabación, certificando los guarismos regrabados. En caso de deterioro o daño se deberán adherir las improntas en la revisión previa y en la posterior; en los casos de pérdida se adherirán las improntas de los guarismos regrabados. Los organismos de tránsito verificarán documentalmente el cumplimiento de este requisito, hasta tanto se implemente la validación a través del sistema RUNT

8. El organismo de tránsito confronta la información registrada en el sistema RUNT, con las improntas adheridas en el documento, según el caso y los datos de la licencia de tránsito.

9. Validación del SOAT e infracciones de tránsito. El organismo de tránsito valida la existencia del SOAT y valida que el usuario se encuentra a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito en el sistema RUNT.

10. Validación y verificación del pago de los derechos del trámite. El organismo de tránsito valida en el sistema RUNT el pago realizado por el usuario por los derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y de la tarifa RUNT, y verifica la realización del pago correspondiente a los derechos del organismo de tránsito.

11. Otorgamiento de la licencia de tránsito. Verificados y validados los requisitos enunciados anteriormente, el organismo de tránsito procede a expedir la nueva licencia de tránsito y actualiza el Registro Nacional Automotor, con la nueva

característica registrada.

Cuando se trata de un vehículo de servicio público de pasajeros, se debe realizar la modificación de la tarjeta de operación.

CAPÍTULO. VIII

Duplicado de la licencia de tránsito o de la tarjeta de registro y de la placa de un vehículo

Artículo 21. Requisitos y procedimiento. Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, para solicitar el duplicado de la licencia de tránsito o tarjeta de registro y de la placa de un vehículo ante los organismos de tránsito, se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

1. Presentación del formato de solicitud de trámite. El organismo de tránsito requiere al usuario el formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado.
2. Validación del SOAT e infracciones de tránsito. El organismo de tránsito valida en el sistema RUNT la existencia del SOAT y que el usuario se encuentra a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito.
3. Validación y verificación del pago de los derechos del trámite. El organismo de tránsito valida en el sistema RUNT el pago realizado por el usuario por concepto de derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y de la tarifa RUNT, y verifica la realización del pago correspondiente a los derechos del organismo de tránsito.
4. Otorgamiento del duplicado del documento y/o del permiso por pérdida o deterioro de la placa. El organismo de tránsito procede en línea y tiempo real a generar y entregar el duplicado de la licencia de tránsito o tarjeta de registro. Cuando el duplicado solicitado es de la placa del vehículo, el Organismo procede a expedir el permiso de tránsito por pérdida o deterioro de la placa, con vigencia de treinta (30) días, renovable por un término igual. Transcurrido máximo los 60 días, el organismo de tránsito deberá hacer entrega de las placas duplicadas, contra entrega de las placas deterioradas cuando esta sea la causal que originó la solicitud.

Artículo 22. Duplicado. Entiéndase que el duplicado de un documento es la copia fiel del documento o escrito original, de idénticas características tanto en su forma como en su contenido y con la misma validez, esto es la reproducción exacta del original.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 9370 del 21 de febrero de 2008

“...no es obligatorio para solicitar el duplicado de la licencia de conducción, haber presentado la denuncia por pérdida, debido a que esta se asimila a una declaración extrajuicio, que fue suprimida expresamente por la Ley 962 del 8 de julio de 2005, lo correcto sería entonces, una vez sea hurtada o perdida la licencia de tránsito tramitar la solicitud de duplicado de la licencia, mientras se expide el nuevo original, el vehículo no podrá transitar.”

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

54. Actualmente las modificaciones o correcciones que se realizan, se materializan con la expedición de duplicado de la licencia de tránsito o duplicado de licencia de conducción, según el caso, con la definición de duplicado de licencias de tránsito y conducción, cómo pueden materializarse esas correcciones o modificaciones?

De conformidad con la definición del Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española y de acuerdo con lo establecido en los artículos 22 y 29 numeral 14 de la Resolución 12379 de 2012, un duplicado es la copia fiel del documento o escrito original, de idénticas características tanto en su forma como en su contenido y con la misma validez, esto es la reproducción exacta del original, por tanto no es procedente ni viable que las modificaciones o correcciones a los documentos licencia de tránsito y licencia de conducción se realicen a través del trámite duplicado.

Para realizar las modificaciones o correcciones a que haya lugar en estos documentos, el Ministerio de Transporte está estructurando un acto administrativo que prevea un trámite que permita efectuar los respectivos cambios.

CAPÍTULO IX

Renovación licencia de tránsito de un vehículo de importación temporal

Artículo 23. Requisitos y procedimiento. Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, para solicitar la renovación de la licencia de tránsito de vehículos de importación temporal por ampliación del término otorgado inicialmente por la DIAN, ante el organismo de tránsito competente se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

1. Presentación de documentos. El organismo de tránsito requiere al usuario el formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado, la declaración de importación modificatoria en la que se registre la ampliación del término de la declaración de importación inicial, y donde en el reverso deberá adherir las improntas de los números de VIN, motor, serie, chasis o número único de identificación según corresponda.
2. El organismo de tránsito procede a verificar, confrontar y validar la información allí contenida, con la información registrada previamente en el sistema RUNT y los datos de la licencia de tránsito.
3. Validación del SOAT, revisión técnico-mecánico y de emisiones contaminantes e infracciones de tránsito. El organismo de tránsito valida en el sistema RUNT la existencia del SOAT para el vehículo al que se le pretende renovar la licencia de tránsito provisional, revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes y que el usuario se encuentra a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito.
4. Validación y verificación del pago de los derechos del trámite. El organismo de

tránsito respectivo valida en el sistema RUNT el pago realizado por el usuario por los derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y de la tarifa RUNT.

5. Otorgamiento de la licencia de tránsito. Verificados y validados los requisitos enunciados anteriormente, el organismo de tránsito respectivo procede a expedir la licencia de tránsito provisional anotando en ella la nueva fecha de vencimiento de la importación temporal.

CAPÍTULO X

Cambio de servicio de un vehículo automotor

Artículo 24. Requisitos y procedimiento. Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, para solicitar el cambio de servicio de público a particular de un vehículo automotor tipo taxi, se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

55. En los trámites de duplicado de licencia de tránsito y de placas, la norma no menciona el pago de impuestos ni la validación de SOAT y Revisión Técnico Mecánica y de emisiones contaminantes ¿para estos trámites no se exigen estos requisitos o se trata de un vacío de la norma?

Cada trámite contemplado en la Resolución 12379 de 2012 de manera expresa señala los requisitos que se deben cumplir y el procedimiento que se debe seguir. Para estos trámites no se validan los requisitos señalados.

56. De conformidad con lo establecido en el artículo 24 de la Resolución 12379 de 2012 el cambio de servicio de un vehículo automotor se predice solo para el servicio individual?

De manera precisa el artículo citado prevé el cambio de servicio de público a particular solo para vehículo automotor tipo taxi, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 8 numeral octavo de la Resolución 12379 de 2012

57. ¿Se puede realizar el cambio de servicio de público a particular de un vehículo tipo taxi?

De conformidad con lo establecido en el artículo 24 de la Resolución 12379 de 2012 el cambio de servicio de público a particular de un vehículo automotor tipo taxi está permitido, siempre y cuando el vehículo haya permanecido en el servicio público como mínimo por el término de cinco (5) años. Las condiciones y el procedimiento a seguir para este trámite están contenidos en el artículo citado.

1. Presentación de documentos. El organismo de tránsito requiere al usuario el formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado, donde registra la solicitud de cambio de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi a servicio particular en el que debe adjuntar las respectivas

improntas del vehículo y tarjeta de operación.

El organismo de tránsito requerirá la tarjeta de operación en físico, hasta tanto sea implementado en el sistema RUNT el registro de las empresas de transporte, evento en el cual se procederá a validar la información en el sistema.

2. El organismo de tránsito confronta la información registrada en el sistema RUNT, con las improntas adheridas en el documento y los datos de la licencia de tránsito.

3. Validación del SOAT, infracciones de tránsito y tiempo en el servicio público. El organismo de tránsito valida en el sistema RUNT la existencia del SOAT, que el propietario se encuentra a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito y valida o verifica que el vehículo tenga una antigüedad en el servicio público mínima de cinco (5) años.

4. El organismo de tránsito verifica y/o válida la desvinculación del vehículo de la empresa servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros en vehículo taxi.

5. Verificación del cambio de color. El organismo de tránsito procede a verificar que efectivamente el color del vehículo ha sido cambiado y realiza un registro fotográfico del mismo.

6. Validación y verificación del pago de los derechos del trámite. El organismo de tránsito valida en el sistema RUNT el pago realizado por el usuario por los derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y de la tarifa RUNT, y verifica la realización del pago correspondiente a los derechos del organismo de tránsito.

7. Otorgamiento de la licencia de tránsito y entrega de placas. Verificados y validados los requisitos enunciados anteriormente, el organismo de tránsito procede a expedir y entregar la nueva licencia de tránsito, actualiza el Registro Nacional Automotor con el nuevo tipo de servicio registrado y el nuevo color y hace entrega de las nuevas placas de servicio particular contra entrega de las anteriores.

Artículo 25. Cambio de servicio de un vehículo oficial a particular y viceversa.

Modificado Artículo 8° Resolución 3405 de 2013. El cambio de servicio de un vehículo de servicio oficial a particular y viceversa, se produce automáticamente con el traspaso del vehículo, proceso regulado en el Capítulo III, artículo 12 de esta disposición.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° 488801 del 27 de noviembre de 2.009 y 512321 del 15 de diciembre de 2010

“El alcance del Parágrafo del artículo 28 de la Resolución 4775/09 que consagra la matrícula de un vehículo clase taxi individual por reposición exige que su propietario cancele la Licencia de Tránsito del automotor que sale del servicio y a su vez efectúe la reposición dentro del año siguiente al de la cancelación, lo cual significa que si opta por la reposición del vehículo este necesariamente se debe someter a la desintegración física para tener derecho al denominado “cupó” del taxi.”

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

58. ¿Para el cambio de servicio al que se refiere el artículo 25 de la Resolución 12379 de 2012, se requiere que el organismo de tránsito efectúe el trámite del traspaso y adicionalmente el de cambio de servicio?

El cambio de servicio de oficial a particular o viceversa, requiere solamente el trámite de traspaso del vehículo, es decir que es automático. En consecuencia, no se requiere trámite ni pago adicional.

CAPÍTULO XI

Cambio de placa por clasificación de vehículo automotor antiguo o clásico y cambio de placa de vigencias anteriores

Artículo 26. Requisitos y procedimiento. Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, para solicitar ante el organismo de tránsito, el cambio de placa de un vehículo por clasificación o porque aún porta placas de vigencias anteriores se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

1. Presentación del formato de solicitud de trámite. El organismo de tránsito requiere al usuario el formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado.

2. Si el cambio de placa es por clasificación. El organismo de tránsito requiere al usuario la certificación expedida por la entidad especializada en la preservación de vehículos antiguos y clásicos inscrita ante el Ministerio de Transporte que clasifica al vehículo como antiguo o clásico, la cual deberá ser reportada al sistema y donde se deberán adherir las improntas del vehículo.

Las entidades nacionales o extranjeras especializadas en la preservación de vehículos antiguos y clásicos que se encuentran registradas en la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, deberán estar registradas en el Sistema RUNT e ingresar al sistema los juzgamientos realizados que acreditan un vehículo como clásico o antiguo.

3. Si el cambio de placa se realiza por modificación del formato de placa de dos (2) letras y cuatro (4) números al formato de tres (3) letras y tres (3) números, el organismo de tránsito requiere al usuario, como soporte documental del trámite, la solicitud de cambio de placa, donde deberán ser adheridas las improntas.

4. Si el cambio de placa se realiza por modificación del formato de placa de la vigencia anterior al Acuerdo número 155 de 1972 (1 letra y 4 dígitos, 2 letras y cuatro 4 dígitos, 1 letra y 5 dígitos, 2 letras y 5 dígitos, o solo números), el organismo de tránsito requiere al usuario, como soporte documental del trámite, la solicitud de cambio de placa y tarjeta de matrícula o manifestación de la pérdida a cambio de la licencia de tránsito, donde deberán ser adheridas las improntas.

5. El organismo de tránsito confronta la información registrada en el sistema RUNT, con las improntas adheridas en la certificación o en la solicitud de cambio, según el

caso, los datos de la licencia de tránsito y los datos de la entidad que expide la certificación cuando el cambio es por clasificación.

6. Validación del SOAT e infracciones de tránsito. El organismo de tránsito valida en el sistema RUNT la existencia del SOAT y que el usuario se encuentra a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito.

7. Validación y verificación del pago de los derechos del trámite. El organismo de tránsito valida en el sistema RUNT el pago realizado por el usuario por los derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y de la tarifa RUNT, y verifica la realización del pago correspondiente a los derechos del organismo de tránsito.

8. Otorgamiento de la licencia de tránsito y entrega de placas. Verificados y validados los requisitos enunciados anteriormente, el organismo de tránsito procede a expedir y entregar la nueva licencia de tránsito, actualiza el Registro Nacional Automotor con la nueva clasificación del vehículo y hace entrega de las nuevas placas contra entrega de las anteriores.

CAPÍTULO XII

Inscripción o levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de un vehículo

Artículo 27. Requisitos y procedimiento. Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, para solicitar la inscripción o el levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de un vehículo ante el organismo de tránsito, se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

1. Presentación de documentos. El organismo de tránsito requiere al usuario el formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado y el documento original en el que conste la inscripción, el levantamiento de la limitación o gravamen a la propiedad en el que se deberán adherir las improntas del vehículo.

El organismo de tránsito confronta la información registrada en el sistema RUNT, con las improntas adheridas en el documento y los datos de la licencia de tránsito y procede a registrar la inscripción o el levantamiento de la limitación o gravamen a la propiedad del vehículo, según el caso.

2. Validación del SOAT e infracciones de tránsito. El organismo de tránsito valida en el sistema RUNT la existencia del SOAT, y valida que el usuario se encuentra a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito.

3. Validación y verificación del pago de los derechos del trámite. El organismo de tránsito valida en el sistema RUNT el pago realizado por el usuario por los derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y de la tarifa RUNT, y verifica la realización del pago correspondiente a los derechos del organismo de tránsito.

4. Otorgamiento de la licencia de tránsito. Verificados y validados los requisitos enunciados anteriormente, el organismo de tránsito procede a actualizar el Registro Nacional Automotor con la novedad registrada y a expedir la nueva licencia de tránsito.

5. Cuando se produce cambio de acreedor prendario y el nuevo titular de la obligación es quien solicita la inscripción, el organismo de tránsito procede a realizar el registro de la novedad con base en el documento que soporta el cambio.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

70. De acuerdo con lo señalado en la Resolución 12379 de 2012, ¿El cambio de acreedor sigue siendo un trámite en los organismos de tránsito o quedó eliminado?

El numeral 5 del artículo 27 de la Resolución 12379 de 2012, prevé el cambio del acreedor prendario, el cual puede realizarse a instancia del acreedor.

69. ¿La inscripción, levantamiento y modificación de acreedor prendario no se aplica para remolque y semirremolque? Lo anterior, en razón a que no se hace alusión a la tarjeta de registro y sólo se habla de expedición de licencia de tránsito.

En el capítulo XII, de la Resolución 12379 de 2012 se regula el trámite de "inscripción o levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de un vehículo" y las referencias siempre están señalando de "un vehículo" por tanto debe entenderse que se está haciendo referencia a vehículos automotores y no automotores.

Artículo 28. Modificación del acreedor prendario. Para el registro del levantamiento del gravamen a la propiedad, no se exigirá actualización del último acreedor prendario cuando este no haya sido registrado en el sistema RUNT, teniéndose en cuenta que el objetivo de su registro es la oponibilidad a terceros.

Legislación Complementaria: Decreto 400 de 2014

Artículo 35. Registro De Garantías Mobiliarias Sobre Bienes Sometidos A Registros Distintos Del De Propiedad Industrial Y Del De Vehículos Automotores. A partir de la entrada en vigencia de la Ley 1676 de 2013 y por efecto de lo dispuesto en los artículos 82, 84 y 91 de la misma, los registros de transferencia de derechos distintos del de propiedad industrial y del de vehículos automotores se conservarán como exclusivos de la transferencia de derechos y continuarán cumpliendo las demás funciones que le son inherentes, siempre que no correspondan a las relacionadas con las garantías mobiliarias en los términos de la mencionada ley.

Las garantías mobiliarias sobre bienes cuya transferencia de derechos debe ser inscrita en los registros distintos del de propiedad industrial y de vehículos automotores, se inscribirán exclusivamente en el Registro de Garantías Mobiliarias a partir de su entrada en funcionamiento.

El Registro de Garantías Mobiliarias proveerá mecanismos de consulta respecto de la titularidad de los bienes inscritos en los registros de que trata este artículo, cuando estos lo soliciten.

Así mismo, el Registro de Garantías Mobiliarias proveerá mecanismos de consulta a estos registros sobre la información vigente en él contenida, cuando estos lo soliciten.

Al momento de la inscripción, modificación, ejecución, restitución y cancelación de la garantía en el Registro de Garantías Mobiliarias, este enviará automáticamente y por medios electrónicos la información concerniente a dichas inscripciones a los registros que así lo soliciten.

Artículo 36. Registro De Garantías Mobiliarias Sobre Vehículos Automotores. La inscripción de las garantías mobiliarias sobre vehículos automotores matriculados se hará en el Registro Nacional Automotor siguiendo las reglas y requerimientos de información establecidos en este decreto para el formulario de inscripción inicial.

El Registro Nacional Automotor dará aviso al momento de la inscripción por medio electrónico al Registro de Garantías Mobiliarias para la creación del folio electrónico y los demás efectos de la Ley 1676 de 2013. La inscripción de la modificación, de la ejecución, de la restitución o de la cancelación de la garantía, se hará en el Registro de Garantías Mobiliarias en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 82 y 84 de la Ley 1676 de 2013.

El Registro de Garantías Mobiliarias enviará automáticamente y por medios electrónicos, la información concerniente a dichas inscripciones al Registro Nacional Automotor, salvo que dicha modificación sea de aquellas descritas en el artículo 49 de la Ley 769 de 2002, caso en el cual la modificación deberá inscribirse en el Registro Nacional Automotor.

Para los efectos de verificación de los actos de su competencia el organismo de tránsito al momento de la inscripción, deberá consultar el Registro de Garantías Mobiliarias a través del Registro Nacional de Tránsito (RUNT) o directamente.

Parágrafo Transitorio. El Ministerio de Transporte y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, dentro de los nueve (9) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente decreto, definirán los procedimientos, desarrollos, requerimiento de datos adicionales, entre ellos la determinación del tipo de bien, que deban ser efectuados para garantizar la interoperabilidad de los dos registros y el cumplimiento de las reglas y requerimientos de información para el formulario de inscripción inicial y los necesarios para el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley 1005 de 2006.

Hasta tanto se definan dichos procedimientos, desarrollos y requerimiento de datos adicionales, la inscripción y cancelación de las garantías mobiliarias sobre vehículos automotores continuará efectuándose en el Registro Nacional Automotor.

Lo anterior, sin perjuicio de la inscripción inicial, la inscripción de modificación, ejecución, de restitución y cancelación de la garantía que debe realizar el acreedor garantizado en el Registro de Garantías Mobiliarias para efecto de establecer su oponibilidad, prelación y de permitir la utilización de los mecanismos de ejecución

de que trata la Ley 1676 de 2013 en aplicación de los artículos 82, 84 y 91 de dicha ley.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

71. Frente al artículo 28 de la Resolución 12379 de 2012, ¿cuál es el procedimiento y los requisitos que se deben tener en cuenta ante una petición de modificación del acreedor prendario?

El contenido del artículo 28 de la Resolución 12379 de 2012, tiene como propósito, facilitar el registro del levantamiento del gravamen en aquellos eventos en los que ha habido cambio del acreedor, pero que por alguna circunstancia no se hizo la anotación de dicho cambio en el registro.

El organismo de tránsito como responsable de ejecutar la solicitud de cancelación de la prenda o gravamen, debe verificar la prueba de la cancelación del respectivo título o acto o la orden judicial en tal sentido y proceder a su cancelación, independientemente de que deba verificar la cadena de titulares de la acreencia, para verificar que quien solicita el levantamiento del gravamen si está facultado para ello.

Respecto al procedimiento para registrar el cambio de acreedor prendario, se debe observar lo dispuesto en el artículo 27 de la Resolución 12379 de 2012.

CAPÍTULO. XIII

Trámites asociados con las licencias de conducción obtención de la licencia de conducción y otros trámites

Artículo 29. Requisitos y procedimiento. Los siguientes son los requisitos y el procedimiento que debe adelantar el usuario para obtener su licencia de conducción ante los organismos de tránsito:

1. Inscripción ante el sistema RUNT, si aún no aparece inscrito. El proceso es adelantado por el organismo de tránsito, sin costo alguno, para lo cual registra en el sistema los datos referentes a tipo y número del documento de identidad del usuario, nombres, apellidos, fecha de nacimiento, grupo sanguíneo y RH, sexo, dirección, teléfono fijo y móvil, correo electrónico, registro de la firma y captura de la huella del usuario.

2. Si el usuario se encuentra registrado en el sistema RUNT. El organismo de tránsito procede a verificar con la exigencia de la presentación del documento de identidad y la captura de la huella del usuario, la confrontación con la información registrada en el sistema y la confirmación de que el ciudadano que adelanta el trámite es el mismo que se encuentra inscrito con ese documento de identidad.

3. Examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz. El organismo de tránsito procede a verificar en el sistema que al usuario le fue realizado el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz; que de acuerdo con la evaluación realizada es

una persona apta para conducir vehículos de la tipología correspondiente a la categoría que aspira a obtener la licencia; que la certificación fue expedida por un Centro de Reconocimiento de Conductores debidamente habilitado y autorizado por el Ministerio de Transporte.

4. Certificado de aptitud en conducción. El organismo de tránsito procede a verificar en el sistema que al usuario le fue otorgado un certificado de aptitud en conducción para la categoría que solicita la licencia de conducción, por un Centro de Enseñanza Automovilística debidamente habilitado y autorizado por el Ministerio de Transporte.

5. Examen teórico y práctico. El organismo de tránsito valida que el usuario presentó y aprobó el examen teórico y práctico ante la entidad debidamente autorizada por el Ministerio de Transporte.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

72. Según lo dispuesto en el artículo 29 numeral 5 de la Resolución 12379 de 2012 ¿Cuáles son los organismos autorizados por el Ministerio de Transporte para la realización de los exámenes teórico. práctico y en caso de no existir cómo se valida ese requisito?

De conformidad con lo establecido en el artículo 32 de la Resolución 12379 de 2012 se prevé un plazo de seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la misma para que el Ministerio de Transporte expida el acto administrativo a través del cual se reglamente la realización del examen y determine la autoridad que lo realizará.

Con la expedición de la respectiva reglamentación se determinará a partir de cuándo se hará exigible la realización del examen y la validación a través del sistema RUNT.

6. Validación de paz y salvo por infracciones de tránsito. El organismo de tránsito valida a través del sistema RUNT que el usuario se encuentra a paz y salvo por concepto de multas, por infracciones de tránsito.

7. Validación y verificación del pago de los derechos del trámite. El organismo de tránsito valida en el sistema RUNT el pago realizado por el usuario por los derechos del trámite, a favor del Ministerio de Transporte y de la tarifa RUNT, y verifica la realización del pago correspondiente a los derechos del organismo de tránsito.

8. Otorgamiento de la licencia de Conducción. Verificados y validados los requisitos enunciados anteriormente, el organismo de tránsito procede a otorgar la licencia de conducción indicando las categorías para la cual está autorizado conducir el usuario.

9. Cuando la licencia de conducción solicitada es para conducir vehículos de servicio público. El organismo de tránsito debe verificar y validar que los exámenes de aptitud física y de conocimientos aprobados fueron realizados y aprobados en la categoría respectiva y que el ciudadano tiene más de 18 años de edad.

10. Cuando el trámite solicitado es la renovación de la licencia de conducción. El

organismo de tránsito valida en el sistema que el conductor se haya practicado el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz y que continúa con las mismas condiciones físicas y mentales para conducir, evento en el cual procede a registrar la nueva fecha de vigencia, dependiendo si es de servicio público tres (3) años y si es mayor de sesenta (60) años un (1) año; si es de servicio particular diez (10) años para los menores de sesenta (60) años; de cinco (5) años para los conductores entre sesenta (60) y ochenta (80) años y anualmente para los conductores mayores de ochenta (80) años de edad y, posteriormente, hacer entrega del documento.

11. Cuando el trámite solicitado es la recategorización de la licencia de conducción. El organismo de tránsito procede a validar que el conductor se haya realizado el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz; que le fue otorgado el certificado de aptitud en conducción para la nueva categoría de licencia de conducción que solicita; que presentó y aprobó los exámenes teórico y práctico ante el organismo autorizado por el Ministerio de Transporte para tal fin y que estos fueron aprobados. Validados estos requisitos, actualiza la información registrada en la licencia de conducción, consignando la nueva categoría y otorgando el nuevo documento al usuario.

12. Para el trámite de la sustitución de la licencia de conducción. El organismo de tránsito procede a verificar el cumplimiento de los requisitos que para el efecto determine el Ministerio de Transporte al momento de implementar el cambio del documento que por disposición legal se necesita realizar.

13. Para el cambio de licencia por mayoría de edad. El organismo de tránsito procede a actualizar en el sistema los datos registrados con el nuevo documento de identidad y otorgar el nuevo documento, una vez cancelado el costo que implica el cambio.

14. Para la expedición del duplicado de la licencia de conducción, el organismo de tránsito debe otorgar un documento idéntico, esto es la copia fiel de la licencia de conducción original, de idénticas características tanto en su forma como en su contenido y con la misma validez, esto es la reproducción exacta del original.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

54. Actualmente las modificaciones o correcciones que se realizan, se materializan con la expedición de duplicado de la licencia de tránsito o duplicado de licencia de conducción, según el caso, con la definición de duplicado de licencias de tránsito y conducción, cómo pueden materializarse esas correcciones o modificaciones?

De conformidad con la definición del Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española y de acuerdo con lo establecido en los artículos 22 y 29 numeral 14 de la Resolución 12379 de 2012, un duplicado es la copia fiel del documento o escrito original, de idénticas características tanto en su forma como en su contenido y con la misma validez, esto es la reproducción exacta del original, por tanto no es procedente ni viable que las modificaciones o correcciones a los documentos licencia de tránsito y licencia de conducción se realicen a través del trámite duplicado.

Para realizar las modificaciones o correcciones a que haya lugar en estos documentos, el Ministerio de Transporte está estructurando un acto administrativo que prevea un trámite que permita efectuar los respectivos cambios.

CAPÍTULO XIV

Disposiciones finales

Artículo 30. Nulidad de la matrícula de un vehículo. Una vez recibida la sentencia que ordena la nulidad de la matrícula de un vehículo, el organismo de tránsito procederá a dar cumplimiento a lo ordenado mediante acto administrativo, efectuando las anotaciones de rigor en el registro.

El vehículo podrá ser registrado nuevamente cuando desaparezcan las causales que originaron la decisión de nulidad, para lo cual se le asignará una nueva placa, sin perjuicio de las sanciones penales a que haya lugar.

Artículo 31. Anotaciones en los registros. Están sujetos a registro todo acto, contrato, providencia judicial, administrativa o arbitral que implique constitución, declaración, aclaración, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres, salvo la cesión del crédito prendario. Por tanto, el organismo de tránsito deberá realizar las anotaciones a que haya lugar en el respectivo registro.

En el caso del Registro Nacional de Conductores, el organismo de tránsito deberá realizar las anotaciones a que haya lugar en el respectivo registro, recibida una decisión judicial o administrativa que afecta o recae sobre cualquiera de los conductores registrados.

Parágrafo. En el caso del Registro Nacional Automotor, el organismo de tránsito está obligado a expedir cuando se lo solicite cualquier ciudadano, un certificado de libertad y tradición donde se señalen las características del vehículo y un histórico donde deberán reflejarse todas las actuaciones, trámites y anotaciones realizadas en el registro, desde la fecha de la realización de la matrícula inicial.

Artículo 32. Artículo transitorio. Con el objeto de implementar las herramientas administrativas y tecnológicas a que haya lugar, para la puesta en funcionamiento de las medidas adoptadas en la presente resolución, incluido el traslado de los registros que hoy se llevan a cabo por parte de las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte a los organismos de tránsito se tendrán seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

73. ¿Puede la autoridad local mantener vigente la normatividad expedida con anterioridad a la Resolución 12379 de 2012 en lo que respecta al proceso de desintegración física de los vehículos de transporte público individual y colectivo de pasajeros, en aras de renovar el parque automotor de la ciudad y como causal de

reposición?

De conformidad con lo establecido en la Resolución No 2680 de 2007 las autoridades del ente territorial continúan con la competencia para autorizar a las empresas desintegradoras que vienen realizando el proceso de desintegración física de los vehículos de transporte público individual y colectivo de pasajeros, y por tanto deben continuar con el proceso que hoy adelantan.

Con fundamento en el artículo 32 transitorio, el Ministerio de Transporte expedirá la norma que regule el proceso de desintegración en línea con el sistema RUNT y en el que se establezcan las condiciones de las empresas desintegradoras de los vehículos de servicio público diferentes a los de carga y de los vehículos particulares.

Artículo 33. Vigencia. Resolución 11374 de 2012 Artículo 9. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial la Resolución número 4775 de 2009.

Circular MT 20134000260551 del 17 de julio de 2013. Banco de Preguntas Resolución 12379

74. ¿Qué aspectos contemplados en la Resolución 12379 de 2012 no son de aplicación inmediata?

Los siguientes:

a. CERTIFICADO DE EMISIONES POR PRUEBA DINÁMICA Y VISTO BUENO POR PROTOCOLO DE MONTREAL. Esta certificación que es expedida por el Ministerio del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible o la entidad en quien el Ministerio delegue, no será validada ni verificada por los organismos de tránsito hasta tanto se implemente la interconexión de la entidad con el sistema RUNT.

De acuerdo con el artículo 199 del Decreto 019 de 2012, éste requisito debe ser validado entre entidades, por tanto, para la realización del trámite de matrícula las autoridades de tránsito no pueden solicitar la presentación de documentos que son competencia de otras autoridades públicas o de particulares que ejerzan funciones públicas.

b. MATRICULA DE REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES. Esta matrícula ante los organismos de tránsito, se llevará a cabo una vez se ejecuten las adecuaciones tecnológicas y administrativas a que haya lugar, para lo cual se cuenta con un término hasta de seis (6) meses contados a partir de la fecha de entrada en vigencia de la Resolución 12379 de 2012. Hasta tanto, se continuará realizando el trámite ante las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte.

c. MATRICULA DE VEHICULOS DE IMPORTACIÓN TEMPORAL. Esta matrícula ante los organismos de tránsito, se llevará a cabo una vez se ejecuten las adecuaciones tecnológicas y administrativas a que haya lugar, para lo cual se cuenta con un término hasta de seis (6) meses contados a partir de la fecha de entrada en vigencia de la Resolución 12379 de 2012. Hasta tanto se continuará realizando el trámite ante las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte.

d. MATRICULA DE VEHICULOS DE SEGURIDAD DEL ESTADO. Esta matrícula ante el Organismo de Tránsito de Bogotá, se llevará a cabo una vez se ejecuten las adecuaciones tecnológicas y administrativas a que haya lugar, para lo cual se cuenta con un término hasta de seis (6) meses contados a partir de la fecha de entrada en vigencia de la Resolución 12379 de 2012. Hasta tanto se continuara realizando el trámite como se viene realizando hasta el momento.

e. EMPRESAS DESINTEGRADORAS. De acuerdo con nuestra respuesta frente a la pregunta No. 36.

f. EXAMEN TEÓRICO PRÁCTICO

75. ¿Cuál es el procedimiento que se adelanta cuando se presentan errores de digitación o de transcripción por parte del organismo de tránsito al realizar los trámites señalados en la Resolución 12379 de 2012 y que se evidencian una vez expedido el documento? y ¿Quién asume los costos que implica la respectiva corrección?

Corresponde al organismo de tránsito respectivo realizar la corrección a que haya lugar, aplicando el procedimiento establecido en circular No. 20124100632161 del 28 de noviembre de 2012 expedida por la Dirección de Transporte y Tránsito.

El costo que se origina por /a expedición del nuevo documento con la corrección realizada debe ser asumido por el organismo de tránsito que incurrió en el error.

Resolución 11374 de 2012 Permiso de Circulación Restringida

Artículo 1. El permiso de circulación restringida, es el documento que autoriza a los vehículos automotores que no han sido matriculados ante un Organismo de Tránsito, para que se movilicen por sus propios medios por las vías de uso público o privadas abiertas al público, ocupados exclusivamente por su conductor y un acompañante de ser necesario. En ningún caso este permiso puede ser utilizado para prestar el servicio público de transporte.

Artículo 2. El permiso de circulación restringida sólo podrá solicitarse en los siguientes eventos:

1. Para someter el vehículo a pruebas técnicas de desempeño, calidad y seguridad dentro del proceso de ensamble y terminado.
2. Para desplazarlo a playas de exhibición, vitrinas de ventas, ferias y otras exposiciones.
3. Para trasladarlo a zonas francas donde surtirá su proceso de nacionalización.
4. Para desplazarlo para montaje, fabricación y ensamble de carrocería y otros accesorios.

Parágrafo. No requieren del permiso de circulación restringida los vehículos automotores que son transportados como carga, cuya movilización se regirá conforme a la reglamentación existente para tal fin.

Artículo 3. El permiso de circulación restringida será expedido a través del sistema RUNT, a solicitud de personas naturales o jurídicas que acrediten su calidad de

fabricantes de vehículos o de carrocerías, ensambladores, importadores, exportadores y concesionarios. Este permiso será expedido por la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte a través del sistema RUNT, tendrá cobertura nacional y deberá ser portado por cada vehículo, ubicado en un sitio visible, con el fin de permitir su identificación y control por las autoridades de tránsito.

Parágrafo 1. Los permisos de circulación restringida de que trata el artículo 7° de la presente resolución, serán expedidos por los Directores Territoriales del Ministerio de Transporte.

Artículo 4. Para un mismo vehículo se podrán expedir máximo cuatro (4) permisos de circulación restringida, en períodos consecutivos o no. Cada uno de ellos tendrá una vigencia de treinta (30) días contados a partir de la fecha de su expedición.

Parágrafo. Los vehículos automotores que transiten con permiso de circulación restringida, sólo podrán circular por las vías del territorio nacional entre las 6:00 y las 18:00 horas y deberán garantizar como mínimo el perfecto funcionamiento de los sistemas de frenos, dirección, suspensión, luces, señales visuales y audibles, cinturones de seguridad y espejos retrovisores.

Artículo 5. El permiso de circulación restringida contendrá la siguiente información:

- Número consecutivo asignado por el sistema RUNT
- Dirección de Transporte y Tránsito o Dirección Territorial, según el caso
- Nombre o razón social del solicitante
- Tipo y número de documento
- Fecha de expedición del permiso
- Fecha de vencimiento del permiso • Zona de recorrido • Marca • Línea
- Color cuando aplique
- Año Modelo
- Clase de vehículo cuando aplique
- Número de motor
- Número de serie
- Número de chasis
- Número de identificación vehicular (VIN)
- Firma del Director (a) de Transporte y Tránsito o del Director (a) Territorial, según el caso.

Artículo 6. Para obtener el permiso de circulación restringida, los fabricantes de vehículos y/o de carrocerías, ensambladores, importadores, exportadores y concesionarios, deben estar inscritos en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y agotar el siguiente procedimiento:

1. Liquidación de los derechos correspondientes a través del sistema RUNT y pago de los mismos.
2. Solicitud del permiso de circulación restringida a través del RUNT.
3. Validación de la información correspondiente a las características del vehículo, del SOAT, del pago de los derechos del Ministerio de Transporte y de la Tarifa RUNT del respectivo trámite por parte del sistema RUNT.
4. Impresión del permiso por parte del importador, exportador, fabricante,

ensamblador, carrocerero o concesionario.

Parágrafo. El permiso de circulación restringida llevará la firma mecánica del Director (a) de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, con excepción de los previstos en el artículo 7° de la presente resolución, los cuales serán firmados por las Direcciones Territoriales.

Artículo 7. Cuando los interesados en obtener el permiso de circulación restringida sean organismos internacionales, misiones técnicas, cuerpos consulares o diplomáticos o las personas naturales que importen directamente vehículos automotores, deberán registrarse en el RUNT y presentar ante una de las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte la solicitud acompañada de los siguientes documentos:

1. Certificado Individual de Aduana o declaración de importación.
2. SOAT vigente.
3. Acreditación del pago de los derechos del respectivo trámite.
4. Acta de remate o de adjudicación para el caso de vehículos rematados o adjudicados. Parágrafo. En estos eventos, el permiso de circulación restringida deberá llevar la firma manuscrita del Director (a) Territorial del Ministerio de Transporte donde se presentó la solicitud.

Artículo 8. El permiso de circulación restringida es intransferible. Su obtención y uso está bajo la responsabilidad del solicitante, siendo este igualmente responsable de los daños que a terceros se causen durante la movilización del vehículo que con base en el permiso se desarrolle.

Artículo 9. La presente resolución rige a partir de su publicación y deroga los artículos 84, 87, 88, 89 y 90 de la Resolución 4775 de 2009 y la Resolución 000799 del 16 de marzo de 2010.

Reglamentación. Resolución 663 de 2013. Ministerio de Transporte.

CAPÍTULO I

Objeto

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto establecer los lineamientos generales para la entrada en operación del Registro Nacional de Remolques y Semirremolques en el Sistema RUNT, así como para la migración de la información al RUNT y la entrega a los Organismos de Tránsito de los archivos físicos que en la actualidad están a cargo de las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte.

CAPÍTULO II

Registro Nacional de Remolques y Semirremolques

Artículo 2. Entrada en operación del registro en el Sistema RUNT. Modificado Artículo 1° Resolución 1062 de 2013. A partir del 15 de julio de 2013, entrará en operación el Registro Nacional de Remolques y Semirremolques en el Sistema RUNT. En consecuencia, el registro inicial y todos los trámites establecidos en la Resolución

número 012379 del 28 de diciembre de 2012 o la norma que la modifique o sustituya, relacionados con remolques y semirremolques importados, fabricados y ensamblados en el país, se deberán efectuar en los Organismos de Tránsito, a través del Sistema RUNT.

Artículo 3. Contenido del Registro Nacional de Remolques y Semirremolques en el Sistema RUNT. El Registro Nacional de Remolques y Semirremolques en el Sistema RUNT, estará compuesto por los datos que permitan su identificación, las características técnicas de diseño, su propiedad, los trámites, novedades y gravámenes que se realicen y decreten sobre los mismos.

Artículo 4. Número de identificación vehicular (VIN). A partir de la entrada en operación del Registro Nacional de Remolques y Semirremolques en el Sistema RUNT, para el registro inicial, se validará obligatoriamente el número de identificación vehicular (VIN), el cual deberá ser incorporado al Sistema por los fabricantes e importadores, según corresponda, de conformidad con lo señalado en el artículo 38 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 5. Importación temporal de remolques y semirremolques. Derogado Artículo 9º Resolución 1155 de 2014

CAPÍTULO III

Proceso de Migración

Artículo 6. Migración de información. Antes de la entrada en operación del Registro Nacional de Remolques y Semirremolques en el Sistema RUNT, el Ministerio de Transporte deberá migrar la información al mismo, de conformidad con el procedimiento descrito en los siguientes artículos.

Artículo 7. Proceso de migración. Modificado Artículo 1º Resolución 1062 de 2013. La migración de la información al Sistema RUNT de que trata el artículo anterior, deberá realizarse de manera coordinada por parte del Grupo RUNT y el Grupo de Informática, con el apoyo de la Dirección de Transporte y Tránsito y las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte a partir de la publicación de la presente resolución y sin que exceda en todo caso del 15 de julio de 2013.

Parágrafo 1. Para efectos de la revisión y depuración de la información, el Grupo de informática enviará a cada Dirección Territorial la información de los remolques y semirre-molques que tienen inconsistencias, para que sean verificadas y corregidas por estas en el aplicativo Galeón. Dicho proceso deberá efectuarse dentro de los ocho (8) días calendario siguientes a la fecha de publicación de la presente resolución.

Parágrafo 2. Recibida la información, las Direcciones Territoriales tendrán ocho (8) días calendario para efectuar las correcciones solicitadas.

Parágrafo 3. Realizadas las correcciones por parte de las Direcciones Territoriales, el Grupo de Informática del Ministerio de Transporte migrará la información al Sistema RUNT.

Parágrafo 4. Los boletines de cargue que genere el Sistema RUNT, serán remitidos por parte del Grupo de Informática del Ministerio de Transporte a las correspondientes Direcciones Territoriales, para que en caso de requerirse ajusten y/o complementen la información en forma inmediata, con el fin de concluir la migración previo al plazo establecido para la entrada en operación del Registro Nacional de Remolques y Semirremolques.

CAPÍTULO IV

Traslado de Expedientes

Artículo 8. Traslado de expedientes. Para efectos del traslado de expedientes de remolques y semirremolques que se encuentren en las Direcciones Territoriales, deberán crearse mesas de trabajo entre estas y los Organismos de Tránsito de la jurisdicción de la sede de la Dirección Territorial, para determinar de acuerdo con la ley de archivística y las directrices impartidas por la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, el procedimiento para la entrega de expedientes de manera coordinada. Parágrafo 1°. La Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, expedirá el cronograma y fechas de entrega de los expedientes a los Organismo de Tránsito, el cual será de obligatorio cumplimiento por parte de las Direcciones Territoriales. En todo caso, el plazo máximo para que finalice la entrega de los expedientes no podrá superar el 29 de abril 2013.

Adicionado Resolución 1062 de 2013 Artículo 2. En el evento que el Organismo de Tránsito de la Jurisdicción de la ciudad sede de la respectiva Dirección Territorial no esté en condiciones de recibir los expedientes de los Remolques y Semirremolques, el traslado y entrega de los mismos se hará al Organismo de Tránsito que determine la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, teniendo en cuenta la cercanía geográfica y demás condiciones que garanticen la eficiente prestación del servicio.

CAPÍTULO V

Asignación de Rangos

Artículo 9. Asignación de rangos y series. A partir de la fecha de entrada en operación del Registro Nacional de Remolques y Semirremolques en el RUNT, la asignación de rangos de las series de la especie venal "Tarjeta de Registro" y "placa" a los Organismos de Tránsito, se hará a través del Sistema RUNT, de manera automática y en línea.

Parágrafo. A partir de la segunda asignación, el Sistema RUNT validará que el Organismo de Tránsito haya consumido y registrado exitosamente el 80% de la última asignación y el 20% restante de la penúltima asignación de las especies venales asociadas al Registro Nacional de Remolques y Semirremolques y haya cumplido con el cargue de la información del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, correspondiente a los treinta (30) días calendario anteriores a la fecha de la solicitud de asignación de rangos.

Artículo 10. Primera asignación de placa para remolques y semirremolques. Modificado Artículo 1° Resolución 1062 de 2013. La primera asignación de rangos de la especie venal "Placa" de remolques y semirremolques, para los Organismos de

Tránsito que señale el Ministerio de Transporte, se efectuará con los rangos de las placas fabricadas y no asignadas existentes en el inventario del Ministerio de Transporte, a quince (15) de julio de 2013, ajustándose al siguiente procedimiento:

1. El Ministerio de Transporte cargará al Sistema RUNT, el inventario total de los rangos de placas de remolques y semirremolques, fabricados y no utilizados.
2. El Sistema RUNT asignará a los Organismos de Tránsito que la Dirección de Transporte y Tránsito determine, los rangos de placas fabricadas y no utilizadas.
3. El Ministerio de Transporte hará entrega de los rangos de placas a los respectivos Organismos de Tránsito, previo el pago de los derechos correspondientes, de acuerdo al procedimiento que fije el Ministerio.

CAPÍTULO VI

Disposiciones finales

Artículo 11. Tarifas referenciales. Hasta tanto la autoridad competente determine la tarifa aplicable para la realización de trámites asociados al Registro Nacional de Remolques y Semirremolques, los Organismos de Tránsito a quienes no les haya determinado una tarifa específica para los derechos correspondientes, podrán aplicar las tarifas establecidas para los trámites del Registro Nacional Automotor.

Artículo 12. Ficha técnica. Antes de la entrada en operación del registro en el sistema RUNT, la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte adoptará mediante Resolución, la ficha técnica de la Tarjeta de Registro que expedirán los Organismos de Tránsito, a los Remolques y Semirremolques a través del Sistema RUNT.

Artículo 13. Transitorio. El registro inicial de Remolques y Semirremolques contemplado en la Resolución número 012379 del 28 de diciembre de 2012, se continuará efectuando en las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, a través del Sistema Integrado de Información del Ministerio de Transporte SIIMIT, hasta cuando entre en operación el Registro Nacional de Remolques y Semirremolques en el Sistema RUNT.

Parágrafo 1°. Modificado Artículo 1° Resolución 1062 de 2013. Con el propósito de concluir el proceso de migración de la información de los registros que se llevan en las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte al Sistema RUNT y la entrega de los archivos a los respectivos Organismos de Tránsito, en las Direcciones Territoriales, se podrán radicar trámites asociados a Remolques y Semirremolques, hasta el día 15 de julio de 2013.

Parágrafo 2°. Modificado Artículo 1° Resolución 1062 de 2013. En consecuencia, los trámites asociados o los registros existentes en las Direcciones Territoriales que se requieran efectuar con posterioridad al 15 de julio de 2013, deberán radicarse en los correspondientes Organismos de Tránsito, a partir del 1° de mayo de 2013.

Artículo 14. Vigencias y derogatorias. La presente resolución rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

TRÁMITES ASOCIADOS A LA MAQUINARIA AGRÍCOLA, INDUSTRIAL Y DE CONSTRUCCIÓN AUTOPROPULSADA

RESOLUCIÓN 12335 DE 2012

CAPÍTULO I

Objeto y alcance

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto reglamentar el registro de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, delegar en los Organismos de Tránsito la realización de este registro y determinar condiciones especiales de seguridad para la circulación de la maquinaria por las vías públicas y privadas abiertas al público.

Artículo 2. Alcance. Las disposiciones contenidas en el presente acto administrativo, se aplican a la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada adquirida, importada o ensamblada en el país, la cual para efectos del registro, se clasificará de conformidad con lo determinado en el estatuto tributario.

CAPÍTULO II

Del registro de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada

Artículo 3. Obligatoriedad del Registro. A partir de la fecha de entrada en operación del Registro Nacional de Maquinaria Agrícola y de Construcción Autopropulsada en el Sistema RUNT, la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, fabricada, importada o ensamblada en el país, debe ser registrada en el sistema RUNT.

Parágrafo. El registro de la maquinaria ingresada al país o ensamblada con anterioridad a la vigencia de la entrada en operación del Registro Nacional de Maquinaria Agrícola y de Construcción Autopropulsada, será voluntaria.

Artículo 4. Contenido del Registro. El registro de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada estará compuesto de la información que los fabricantes, ensambladores e importadores de la maquinaria registren en el sistema RUNT, de acuerdo a lo establecido en la Resolución número 3545 de 2009, la Ley 1005 de 2006 o las normas que las modifiquen o sustituyan y de los datos que permitan la identificación del equipo, su propiedad y los gravámenes a que esté sometida.

Artículo 5. Número único de identificación. Una vez el fabricante, ensamblador o importador cargue la información de maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, el sistema RUNT le asignará un código alfanumérico consecutivo y automático de ocho (8) caracteres, que corresponderá al tipo y al número de registro e identificación de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada en el sistema, así:

- Maquinaria Agrícola: MA- seguido de seis dígitos.
- Maquinaria Industrial: MI - seguido de seis dígitos.
- Maquinaria Construcción o Minera: MC - seguido de seis dígitos. Este código será consignado en la Tarjeta de Registro y el número será tenido en cuenta para efectos de llevar las estadísticas respectivas.

CAPÍTULO III

Trámites asociados a la maquinaria

Artículo 6. Registro inicial de la maquinaria. Para llevar a cabo el registro inicial de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada en el Registro Nacional de Maquinaria Agrícola y de Construcción Autopropulsada en el Sistema RUNT, el propietario debe presentar ante el Organismo de Tránsito, copia de la declaración de importación, original de la Factura de compra de la maquinaria y acreditación del pago de los derechos que se causen por el trámite.

Parágrafo 1. Modificado Decreto 723 de 2014 Artículo 6. Registro de la maquinaria. Toda la maquinaria clasificable en las su partidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 Y 8905.10.00.00, que se encuentre e ingrese al territorio Colombiano, deberá registrarse obligatoriamente en el registro de Maquinaria, del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

La maquinaria antes descrita, de manera previa a su inclusión en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), deberá tener incorporado de manera permanente y en funcionamiento, un sistema de posicionamiento global (GPS) u otro dispositivo de seguridad y monitoreo electrónico, que permita la localización de la maquinaria y la verificación por parte de las autoridades de control.

Parágrafo 1. La Policía Nacional dentro del mes siguiente a la expedición del presente decreto establecerá las condiciones técnicas del equipo, instalación, identificación, funcionamiento y monitoreo del sistema de posicionamiento global (GPS) u otro dispositivo de seguridad y monitoreo electrónico y el mecanismo de control para el cambio del dispositivo, así como los parámetros para la autorización de proveedores de servicios, y llevará el registro respectivo.

La Policía Nacional podrá verificar en cualquier tiempo que los proveedores registrados, mantengan las condiciones de cumplimiento respecto de los requerimientos técnicos mínimos. En caso de verificarse que alguno de los proveedores ha dejado de cumplir con éstas, se podrá suspender su autorización y registro.

Será responsabilidad de los proveedores informar la suspensión del registro a sus usuarios, con el fin que puedan suscribir el servicio con proveedores que tengan vigente el registro.

Parágrafo 2. La maquinaria que no cumpla con los requisitos exigidos en el presente artículo deberá ser inmovilizada por la Fuerza Pública y puesta a disposición de la

autoridad de tránsito competente. Los gastos de inmovilización de la maquinaria objeto de la medida de tránsito, serán asumidos por el propietario de la misma.

Parágrafo 2. Para efectuar el registro de la maquinaria existente en el país previo a la entrada en operación del registro de Maquinaria Agrícola y de Construcción Autopropulsada en el sistema RUNT, el propietario o poseedor podrá presentar ante el Organismo de Tránsito, documento privado por medio del cual acredite la posesión de buena fe de la maquinaria.

Artículo 7. Cambio de propietario. Para registrar el cambio de propietario de la maquinaria, el interesado debe presentar ante el Organismo de Tránsito, el contrato de compraventa, documento o declaración de las partes en el que conste la transferencia del derecho del dominio de la maquinaria, celebrado con las exigencias de las normas civiles y/o mercantiles y la acreditación del pago de los derechos que se causen por el trámite.

Artículo 8. Cancelación del registro de la maquinaria. El registro de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, se cancelará a solicitud de su titular, por destrucción total del equipo, pérdida definitiva, exportación, hurto o desaparición documentada, sin que se conozca el paradero final, previa comprobación del hecho por parte de la autoridad competente, para lo cual el propietario deberá allegar documento que compruebe el hecho generador, el original de la Tarjeta de Registro o manifestación escrita sobre la pérdida del documento y acreditación del pago de los derechos que se causen por el trámite.

Parágrafo. A la maquinaria decomisada o que cuente con declaración de abandono a favor de la Nación por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, se le cancelará el registro por petición escrita de dicha entidad ante el respectivo Organismo de Tránsito.

Artículo 9. Registro de maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada por recuperación en caso de hurto o pérdida definitiva. Cuando a la maquinaria se le cancele el registro y posteriormente sea recuperada y entregada, para efectos de su registro, el propietario deberá presentar ante el Organismo de Tránsito, original de la orden de entrega definitiva de la maquinaria expedida por la autoridad competente y debe acreditar el pago de los derechos que se causen por el trámite.

Artículo 10. Inscripción o levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de una maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada o modificación del acreedor prendario. Para efectos de la inscripción o levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de una maquinaria o modificación del acreedor prendario, el interesado deberá presentar documento original en el que conste la inscripción o levantamiento de la medida o la modificación del acreedor prendario, copia de la cédula de ciudadanía y/o el certificado de existencia y representación legal, con vigencia no mayor a treinta (30) días si se trata de una persona jurídica y deberán acreditar del pago de los derechos que se causen por el trámite.

Artículo 11. Certificado de Tradición. El interesado podrá obtener ante el Organismo de Tránsito, Certificación de Tradición de la maquinaria registrada en el sistema RUNT.

Artículo 12. Importación temporal de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada. Derogado Artículo 9º Resolución 1155 de 2014

Artículo 13. Registros actuales de maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada. La maquinaria que a la entrada en vigencia de la presente resolución haya sido registrada por los Organismos de Tránsito y se encuentre en el Registro Nacional Automotor, deberá ser migrada al Registro Nacional de Maquinaria Agrícola y de Construcción Autopropulsada de manera automática por el Sistema RUNT, de conformidad con el instructivo que expida la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio para tal efecto.

Actualizada la información en el sistema RUNT, el Organismo de Tránsito previo a la expedición de la Tarjeta de Registro, hará exigible la devolución de la placa asignada a la maquinaria en su momento, o en su defecto, la denuncia de pérdida de la misma, situación que deberá registrarse en el sistema, para la correspondiente actualización de la base de datos y asignación de la Tarjeta de Registro.

CAPÍTULO IV

Condiciones de circulación

Artículo 14. De la movilidad de la maquinaria por vías terrestres. La movilización de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada por las vías terrestres de uso público y privadas abiertas al público, deberá realizarse cumpliendo con las condiciones aquí establecidas.

- a) Podrá circular por las vías públicas o privadas abiertas al público, la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada que no supere los límites determinados en la Resolución número 4100 de 2004 y que por su configuración de fábrica cuente con neumáticos para su movilización;
- b) La maquinaria que cuente con cilindros u orugas no podrán moverse por sus propios medios bajo ninguna circunstancia, esta será transportada como carga y en caso de que esta exceda las dimensiones y/o pesos, deberá ser movilizadas según lo dispuesto para el transporte de carga extrapesada y/o extradimensionada;
- c) Para su desplazamiento por las vías públicas y privadas abiertas al público entre las 06:00 y las 16:59, la maquinaria debe contar con un sistema de iluminación que le permita observar claramente otros vehículos, personas y obstáculos, igualmente deberán ser visibles para los demás usuarios de la vía, sin ocasionar molestias a estos;
- d) Para el desplazamiento de la maquinaria por las vías públicas y privadas abiertas al público entre las 17:00 y las 05:59, deberán llevar encendido un dispositivo de color ámbar en la parte delantera y trasera del equipo, que cumpla la condición de hacerlo reconocible como maquinaria;
- e) De manera adicional se deberá adherir a la maquinaria una cinta de color amarillo limón fluorescente en papel retrorreflectivo de alta intensidad, perimetralmente en la parte superior e inferior del equipo o del remolque que se hale;
- f) La maquinaria transitará por la berma de la vía, y de no existir transitará por el

extremo derecho de la vía, a una distancia no mayor de un metro del borde de la calzada;

g) La maquinaria deberá desplazarse a una velocidad mínima de 20 km/h y máxima de 50 km/h, sin perjuicio de la restricción de velocidad que establezca la Autoridad de Tránsito local o de los límites de velocidad preestablecidos para el tramo vial;

h) La maquinaria no deberá portar durante su recorrido los implementos removibles que impliquen que el vehículo en su conjunto superen los límites de pesos y dimensiones determinados en la Resolución número 4100 de 2004 y en todo caso durante el transporte, deberán transportarse con las medidas de seguridad determinadas por el fabricante;

i) Esta maquinaria no podrá ser estacionada dentro de la franja que conforma la calzada, incluida la berma de la vía;

j) Todas las restricciones aplicables al transporte de carga serán aplicables a esta maquinaria, independientemente de su peso;

k) Cuando se trate de una unidad tractora que hale uno o más remolques o semirremolques, sin que esta configuración exceda las dimensiones determinadas en el literal a) y b) del presente artículo, deberán sujetarse a las condiciones de movilización previstas en el presente acto administrativo, de lo contrario deberán someterse a las disposiciones según lo dispuesto para el transporte de carga extrapesada y/o extradimensionada;

l) La maquinaria agrícola industrial y de construcción autopropulsada requiere para su desplazamiento por las vías de uso público, portar la Tarjeta de Registro y el Seguro Obligatorio, SOAT, en el cual deberá identificarse el número de registro de la maquinaria.

Parágrafo. En todo caso, la autoridad local podrá determinar las restricciones de movilización de la maquinaria o medidas adicionales de seguridad, de tal forma que se garantice su movilización y la seguridad de los diferentes actores de la vía.

Decreto 723 de 2014

Artículo 7. Documentos soportes de la operación. Se considerarán como documentos públicos y que soportan la operación del vehículo, aquellos que sean necesarios para la ejecución y cumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente decreto. El incumplimiento en el porte y presentación de los documentos a los que se hace alusión dará lugar a inmovilización.

Artículo 9. Guía de movilización de maquinaria. El Ministerio de Transporte a través del registro Único Nacional de Tránsito, expedirá el documento "Guía de movilización o tránsito que habilita la movilización o tránsito de las maquinarias descritas en las subpartidas arancelarias 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 Y 8905.10.00.00, previo registro del propietario, identificación de la maquinaria o de sus partes, color, uso y destino en el Registro Único Nacional de Tránsito. Este documento será exigible por la Fuerza Pública o la autoridad de tránsito competente en los puntos de control establecidos en las vías y horarios autorizados.

Reglamentación: Resolución 1152 de 2014

Artículo 1. Guía de Movilización de Maquinaria. La Guía de Movilización o Tránsito de la maquinaria clasificable en las subpartidas arancelarias 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00, 8431.41.00.00, 8431.42.00.00 y 8905.10.00.00, es el documento que autoriza su traslado ya sea que se movilicen por sus propios medios o como carga.

Artículo 2. Expedición de la Guía de Movilización de Maquinaria. La Guía de Movilización o Tránsito de la maquinaria será expedida a través del Sistema RUNT, por solicitud y bajo responsabilidad del propietario o locatario, una vez se culmine con el proceso de integración y validación de la información de las empresas de monitoreo entre la Policía Nacional, los proveedores y el Sistema RUNT.

El procedimiento para la expedición estará disponible para consulta en la página web de la concesión RUNT.

Parágrafo. La expedición de la Guía, se otorgará sin perjuicio de las demás medidas de seguridad determinadas por el Ministerio de Transporte y los permisos o autorizaciones que deba obtener la maquinaria para el tránsito o transporte en la jurisdicción del organismo de tránsito.

Artículo 3. Tarifa de la expedición de la Guía de Movilización de Maquinaria. Hasta tanto se determine la tarifa para la realización de la expedición de la Guía de Movilización o Tránsito de la maquinaria, tendrá el mismo tratamiento tarifario aplicable al permiso de circulación restringida.

Artículo 4. Porte de la Guía de Movilización de Maquinaria. La Guía de Movilización o Tránsito de la maquinaria de que trata la presente disposición, deberá ser portada por el conductor-operario de la máquina, sin perjuicio de los demás documentos de transporte o tránsito que soporten su operación.

Artículo 5. Contenido de la Guía de Movilización de Maquinaria. La Guía de Movilización o Tránsito de la maquinaria, contendrá los siguientes campos.

- Nombre del Ministerio de Transporte.
- Nombre de la Concesión RUNT.
- Número consecutivo de la guía.
- Número de la Tarjeta de Registro cuando aplique.
- Identificación de la maquinaria de acuerdo a la clasificación de la subpartida arancelaria.
- Nombre o razón social del propietario o locatario.
- Tipo y número de documento de identificación del propietario o locatario.
- Punto de origen, ruta y destino y razón de la movilización de la maquinaria.
- Color de la maquinaria.
- Empresa autorizada para proveer el sistema de monitoreo e identificación o serie del GPS.

- Campo para observaciones que requieran ingresarse por parte de las autoridades competentes.

Artículo 6. Formato de la Guía de Movilización de Maquinaria. El formato de la Guía de Movilización o Tránsito de la maquinaria contendrá los campos señalados en el artículo 6° y será diseñado por la Concesión RUNT para la impresión.

Artículo 7. Derogatorias. La presente resolución deroga las Resoluciones números 1873 de 29 de mayo de 2013 y 210 de 29 de enero de 2013.

Artículo 15. Licencia de conducción. Los propietarios de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada que circule por las vías públicas o privadas abiertas al público, deberán garantizar que las personas que las conduzcan, cuenten con certificación de operario para la conducción del tipo de maquinaria movilizadora y deben portar mínimo licencia de conducción de la categoría B1 de conformidad con lo dispuesto en la Resolución número 1500 de 2005.

Artículo 16. De la movilidad de la maquinaria por vías fluviales y marítimas. El transporte de la maquinaria minera por las vías fluviales y marítimas dentro del territorio nacional, se regirá por las disposiciones que regulan el transporte de carga por estos corredores.

Decreto 723 de 2014

Artículo 8. Vías Autorizadas. La autoridad competente definirá, en un plazo no mayor a dos (2) meses a partir de la fecha de entrada en vigencia del presente decreto, las vías terrestres, fluviales y marítimas, así como los horarios en los cuales se podrá realizar el traslado o movilización de esta maquinaria y sus partes.

Reglamentado: Resolución 464 de 2013

Artículo 1. Permitir en todas las vías de carácter nacional, la movilización de la maquinaria de que trata el Decreto 2261 de 2012, clasificada en las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00, 8431.41.00.00, 8431.42.00.00 y 8905.10.00.00 del Arancel de Aduanas, que transite como carga o por sus propios medios.

Lo anterior sin perjuicio de las medidas de tránsito vehicular contempladas en la Resolución 03226 de 2012, o de la norma que la sustituya o modifique, de las restricciones expedidas por las autoridades locales en cada jurisdicción y de las condiciones especiales cuando se transporte carga indivisible extra pesada o extradimensionada.

Artículo 2. El permiso de movilización o traslado de la maquinaria antes mencionada estará a cargo de los Gobernadores o Alcaldes, tratándose de vías de carácter nacional o municipal, quienes expedirán los respectivos actos administrativos según su competencia.

Para acceder al permiso, el solicitante deberá presentar ante la autoridad competente concepto favorable del funcionario de más alto rango de la Policía Nacional del departamento o municipio respectivamente, en donde pretenda movilizar la maquinaria.

Artículo 3. Para el tránsito por cualquier vía, el conductor del vehículo que transporta la maquinaria como carga, o el operario de la máquina que es movilizadora por sus propios medios, deberá portar todos los documentos de transporte o tránsito que soporten su traslado, además la guía de movilización o tránsito de que trata el Decreto 2261 de 2012.

Artículo 4. El permiso otorgado en el presente acto administrativo y los conferidos por las autoridades departamentales o locales solamente se concederán en el horario comprendido entre las 06:00 y las 18:00 horas.

Artículo 5. La presente resolución rige a partir del 30 de mayo de 2013.

La maquinaria que no cumpla con los requisitos de que trata el presente artículo deberá ser inmovilizada por la Fuerza Pública y puesta a disposición de la autoridad de tránsito competente.

Parágrafo. Los actos administrativos que hayan sido expedidos en cumplimiento del artículo 7 del Decreto 2261 de 2012 mantendrán su vigencia.

Circular N° 093821 del 27 de marzo de 2014. Ministerio de Transporte.

“En ejercicio de las funciones determinadas en el numeral 14.3 y 14.6 del Decreto 087 de 2011, me permito dar alcance o lo manifestado mediante Circular MT 20134200401471 del 07 de Noviembre de 2013, señalando que la exigencia del porte de la tarjeta de Registro y de la guía de movilización de la maquinaria perteneciente a las sub. partidas indicadas en el Decreto 2261 de 2012, se realizará a partir del 01 de Octubre de 2014, lo anterior teniendo en cuenta lo siguiente:

1. Que el registro de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada se encuentra en operación en todo el país.
2. Que el registro de que trata el Decreto 2261 de 2012, se encuentra inmerso en el Registro de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada.
3. Que la maquinaria perteneciente a las sub partidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00 8429.52.00.00, 8429.59.00.00, 8431.41.00.00, 8431.42.00.00 Y 8905.10.00.00 del Arancel de Aduanas, deben contar previo a su registro en el sistema RUNT, con un sistema de posicionamiento global (GPS) u otro dispositivo de seguridad y monitoreo electrónico, instalado de manera permanente en la maquinaria.
4. Que para llevar a cabo el rastreo satelital de la maquinaria de que trata el Decreto 2261 de 2012, se requiere de integración y validación de la información de las empresas de monitoreo entre la Policía Nacional, el sistema RUNT y los proveedores de este tipo de sistema.
5. Que La Policía Nacional ha manifestado que se requiere de un tiempo estimado de seis (06) meses contados a partir de la expedición de la circular que señale los requerimientos técnicos del sistema de posicionamiento global (GPS) u otro dispositivo de seguridad y monitoreo electrónico.

La Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada que no pertenezca a las subpartidas señaladas en el Decreto 2261 de 2012 y hayan sido ingresadas al país con posterioridad a la entrada en vigencia del Decreto 019 de 2012, deben registrarse en el sistema RUNT. Las autoridades de tránsito y/o transporte verificarán que las mismas se encuentren registradas, para lo cual requerirán en vía la respectiva Tarjeta de Registro.

Artículo 17. Artículo transitorio-tarifas. Los Organismos de Tránsito que no tengan determinada una tarifa específica para los derechos causados por los trámites asociados al registro de la maquinaria, podrán aplicar las tarifas establecidas para los trámites de vehículos del Registro Nacional Automotor, hasta tanto el competente las determine.

Artículo 18. Vigencias y derogatorias. Modificado Resoluciones 1874 y 3422 de 2013. La presente resolución rige a partir del 5 de noviembre de 2013 y deroga todas las normas que le sean contrarias, en especial los artículos 145, 146 y 147 de la Resolución número 4775 de 2009 y artículos 1º, 2º y 4º de la Resolución número 5625 de 2009.

Resolución 1155 de 2014

CAPÍTULO I

Objeto y alcance

Artículo 1. Objeto. Adoptar los trámites de traslado y radicación del registro de la maquinaria, cambio o regrabación de motor y el duplicado de tarjeta de registro en el Sistema RUNT, asociados a la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada ante los organismos de tránsito y se derogan los artículos 12 de la Resolución número 12335 de 2012 y 5º de la Resolución número 663 de 2013.

Artículo 2. Alcance. El contenido de la presente resolución, aplica a toda la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada y a los remolques y semirremolques en lo que a importación temporal se trata en la presente resolución.

CAPÍTULO II

Trámites asociados a la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada

Artículo 3. Traslado y radicación de la matrícula de la maquinaria. Los propietarios de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, podrán llevar a cabo el traslado y radicación de la matrícula de la maquinaria ante los Organismos de Tránsito, llevando a cabo el siguiente procedimiento.

- Verificación de inscripción del usuario en el Sistema RUNT. El Organismo de Tránsito verificará que el propietario y la maquinaria se encuentre registrada en el Sistema RUNT.

- Presentación de la solicitud. El usuario deberá presentar ante el organismo de tránsito donde se encuentra matriculada la maquinaria, el formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado, indicando la solicitud de traslado de matrícula y el organismo de tránsito a donde se pretende trasladar.
- Confrontación de la información registrada en el Sistema RUNT. El organismo de tránsito confronta en el Sistema RUNT la información contenida en el formato de solicitud de trámite y los datos contenidos en el Sistema RUNT.
- Validación y verificación del cumplimiento de requisitos para el traslado. Verificados y/o validados los requisitos del traslado de matrícula, el organismo de tránsito registrará en el Sistema RUNT la novedad del traslado.
- Remisión de la carpeta que contiene los documentos de la maquinaria. El organismo de tránsito remite por correo certificado la carpeta que contiene los documentos originales de la maquinaria al organismo de tránsito receptor de la matrícula y deja una copia de estos en su archivo.

En el evento de extravío de los documentos originales remitidos, el organismo de tránsito que origina el traslado deberá enviar nuevamente copia auténtica de los documentos correspondientes al historial del vehículo para la formalización de la radicación de la matrícula.

- Recibida la carpeta que contiene los documentos de la maquinaria por el organismo de tránsito receptor, este confrontará en el Sistema RUNT que la información del formato de solicitud de trámite de traslado y los datos contenidos en la tarjeta de registro coincidan con los datos que aparecen en el Sistema RUNT.
- El organismo de tránsito receptor procede a radicar el traslado de matrícula, para lo cual verifica, con la exigencia de la presentación del documento de identidad y la captura de la huella del usuario, la confrontación con la información registrada en el sistema y la confirmación que el usuario que adelanta el trámite es el mismo que se encuentra inscrito con ese documento de identidad y quien solicitó el traslado.

Si transcurridos sesenta (60) días hábiles a partir de la fecha de radicación de la solicitud de traslado ante el organismo de tránsito de origen, el propietario no se ha hecho presente para adelantar el proceso de radicación de la matrícula ante el organismo de tránsito receptor, este último devolverá la documentación al organismo de tránsito de origen.

- Verificación del pago por concepto de infracciones de tránsito y pago de la tarifa RUNT. El organismo de tránsito verifica que el usuario se encuentre a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito y la realización del pago de la tarifa RUNT.
- Otorgamiento de lo tarjeta de registro. Verificados y validados los requisitos enunciados anteriormente, el organismo de tránsito receptor procede a expedir la tarjeta de registro según el caso, previa devolución de la tarjeta de registro y/o placa, según el caso.

Parágrafo. Si en el transcurso del proceso del traslado y radicación de la matrícula de la maquinaria, se profiere una orden judicial o administrativa que afecta el derecho a la propiedad, esta orden deberá ser inscrita en el respectivo registro por parte del organismo de tránsito originador del traslado, siempre y cuando no se haya culminado el proceso de radicación del registro en el nuevo organismo de tránsito.

Artículo 4. Cambio o regrabación de motor. Verificada la inscripción del usuario en el Sistema RUNT, para solicitar el cambio o regrabación de motor de la maquinaria, se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

- Presentación de documentos. El organismo de tránsito requiere al usuario el formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado, y el documento que prueba el cambio de la característica a modificar.
- Verificación de cambio de motor. El organismo de tránsito verificará la factura de compraventa y copia de la respectiva declaración de importación del motor sustituto, en las cuales debe especificarse plenamente la identificación del motor. Cuando el motor no es nuevo, el organismo de tránsito debe verificar la existencia del contrato de compraventa donde deberá estar plenamente identificado el motor y la certificación emitida por la Dijon en la que se constate su procedencia.

En caso de que el motor a instalar carezca del número de identificación, se tomará el código alfanumérico del chasis de la maquinaria.

- Cuando corresponda a una regrabación de motor o chasis por decisión judicial, el organismo de tránsito requiere al usuario la decisión judicial que ordena o autoriza la regrabación y la entrega de las certificaciones de la revisión previa y posterior a la regrabación realizada por la Dijín; en cualquiera de estas, se deberán adherir las improntas de la regrabación. El mismo procedimiento será aplicado cuando el número se encuentre grabado en plaqueta.
- El organismo de tránsito confronta lo información registrada en el Sistema RUNT y los datos de la tarjeta de registro, según sea el caso.
- Validación y verificación del pago de los derechos del trámite. El organismo de tránsito valida en el Sistema RUNT el pago realizado por el usuario por los derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y de la tarifa RUNT, y verifica la realización del pago correspondiente a los derechos del organismo de tránsito.
- Otorgamiento de la tarjeta de registro. Verificados y validados los requisitos enunciados anteriormente, el organismo de tránsito procede a expedir la nueva Tarjeta de Registro y actualiza el Registro Nacional de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción autopropulsada, con la nueva característica registrada.

Artículo 5. Duplicado de la tarjeta de registro. Verificada la inscripción del usuario en el Sistema RUNT, para solicitar el duplicado de la Tarjeta de Registro de la Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción autopropulsada ante los organismos de tránsito, se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

- Presentación del formato de solicitud de trámite. El organismo de tránsito requiere al usuario el formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado.
- Validación de infracciones de tránsito. El organismo de tránsito validará en el Sistema RUNT que el usuario se encuentra a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito.
- Validación y verificación del pago de los derechos del trámite. El organismo de tránsito valida en el Sistema RUNT el pago realizado por el usuario por concepto de derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y de la tarifa RUNT, y verifica la realización del pago correspondiente a los derechos del organismo de tránsito.
- Otorgamiento del duplicado del documento. El organismo de tránsito procede en línea y tiempo real a generar y entregar el duplicado de la tarjeta de registro.

Artículo 6. Matrícula de remolques y semirremolques y de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada importados temporalmente. La matrícula de remolques y semirremolques y de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada ingresados al país en la modalidad de importación temporal, se realizará en cualquier organismo de tránsito.

El organismo de tránsito validará en el Sistema RUNT la existencia del vehículo asociada a una declaración de importación temporal, y se expedirá la tarjeta de registro con la fecha de vencimiento que establezca la importación temporal.

El tiempo de la importación temporal lo define la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, conforme al Decreto número 2685 de 1999 y Resolución número 4240 de 2000.

Parágrafo 1. Se exceptúa la validación de la revisión técnico-mecánica y de gases, pago de impuestos y del SOAT.

Parágrafo 2°. Para los trámites de tránsito de los remolques o semirremolques, se deberá cumplir con lo establecido en la Resolución número 12379 de 2012.

Artículo 7. Traspaso de remolques y semirremolques y de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada importados temporalmente por sustitución del importador. El organismo de tránsito deberá requerir al usuario la declaración de importación modificatoria, donde se registra el nuevo importador autorizado por la DIAN y donde al reverso el usuario debe adherir las improntas de los números de VIN, motor, serie, chasis o número único de identificación según corresponda; posteriormente el organismo de tránsito procede a verificar, confrontar y validar la información allí contenida, con la información registrada previamente en el Sistema RUNT del importador sustituto y a expedir la nueva tarjeta de registro provisional consignando en ella la fecha de vencimiento de la importación temporal según el plazo otorgado inicialmente por la DIAN.

Parágrafo. Se exceptúa la validación de la revisión técnico-mecánica y de gases, pago de impuestos y del SOAT.

Artículo 8. Cancelación de la tarjeta de registro por vencimiento del término de la importación temporal de un vehículo. El organismo de tránsito deberá requerir al usuario la presentación de la declaración de exportación expedida por la DIAN y procede a confrontar con el Sistema RUNT, los datos del vehículo a cancelarle la matrícula contra los contenidos en la tarjeta de registro allegada por el usuario y procede a requerir la devolución de la tarjeta de registro y las placas del vehículo.

Parágrafo. Se exceptúa la validación de la revisión técnico-mecánica y de gases, pago de impuestos y del SOAT.

SEGURIDAD VIAL

Legislación Complementaria: Ley 1503 de 2011

Artículo 12. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente ley.

Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera. Este Plan contendrá, como mínimo, las siguientes acciones:

1. Jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial.
2. Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito.
3. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.
4. Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial.
5. Realizar el pago puntual de los montos producto de infracciones a las normas de tránsito.
6. Conocer y difundir las normas de seguridad vial

Reglamentación: Decreto 2851 de 2013

Artículo 10. Planes Estratégicos de las Entidades, Organizaciones o Empresas en Materia de Seguridad Vial. Además de las acciones contenidas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, los Planes estratégicos de Seguridad Vial adoptados por las entidades, organizaciones o empresas que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posean, fabriquen, ensambren, comercialicen, contraten, o administren flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contraten o administren personal de conductores, tanto del sector público como privado deberán adecuarse a lo establecido en las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016 o al documento que lo modifique o sustituya y deberán adaptarse a las características propias de cada entidad, organización o empresa.

Dichas líneas de acción son:

- a) Fortalecimiento de la gestión institucional. Toda organización, empresa o entidad pública o privada que ejerza su actividad dentro del territorio colombiano, en cabeza de sus presidentes, directores o gerentes, deberá liderar el proceso de creación e implementación de su Plan Estratégico de Seguridad Vial. Dicho Plan, entre otros aspectos, deberá contribuir a generar conciencia

entre el personal y lograr el compromiso de toda la institución o compañía para emprender acciones y/o procedimientos a favor de la implementación de la política interna de Seguridad Vial. Esta actividad deberá contar con mecanismos de coordinación entre todos los involucrados y propender por el alcance de las metas, las cuales serán evaluadas trimestralmente por cada entidad mediante indicadores de gestión e indicadores de resultados con el propósito de medir su grado de efectividad.

Para ello deberán prever dentro de su organización mecanismos que permitan contar con una figura encargada de la gestión y del diseño de los planes, para su correspondiente implementación y seguimiento a través de un equipo técnico idóneo. Dentro del mapa de procesos de la organización se establecerán las pautas que permitan incorporar permanentemente el diseño, implementación y reingeniería del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

b) Comportamiento humano. La organización, empresa o entidad pública o privada deberá, a través de su Comité Paritario de Salud Ocupacional (Copaso) y su Administradora de Riesgos Laborales (ARL), implementar mecanismos de capacitación en Seguridad Vial que cuenten con personal técnico experto, que realice estudios del estado general de salud de sus empleados con la forma y periodicidad que establezca el Ministerio del Trabajo.

Adicionalmente, los mecanismos de capacitación en Seguridad Vial que implementen las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas deberán contar para su elaboración con la participación de personas naturales o jurídicas con conocimiento especializado en tránsito, transporte o movilidad. Las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas establecerán mecanismos que permitan la sensibilización y capacitación del recurso humano con el que cuentan, con el fin de que adopten buenas prácticas y conductas seguras de movilidad, tanto en el ámbito laboral de acuerdo con la función misional de la organización, empresa o entidad pública o privada, como en la vida cotidiana.

c) Vehículos Seguros. La organización, empresa o entidad pública o privada, deberá diseñar e instituir un plan de mantenimiento preventivo de sus vehículos de ajuste periódico, en el que se establezcan los puntos estratégicos de revisión, duración, periodicidad, condiciones mínimas de seguridad activa y seguridad pasiva y se prevea la modernización de la flota, de conformidad con la normatividad vigente, para garantizar que estos se encuentran en óptimas condiciones de funcionamiento y son seguros para su uso.

Lo anterior deberá ser registrado en fichas técnicas de historia de estado y mantenimiento de cada vehículo, en las cuales se constaten documentalmente las condiciones técnicas y mecánicas en las que se encuentra el vehículo.

En el evento de que los vehículos sean de propiedad de la empresa, esta realizará de manera directa o a través de terceros el plan de mantenimiento preventivo. Si por el contrario estos son contratados para la prestación del servicio de transporte, la empresa contratante verificará que la empresa contratista cuente y ejecute el plan, condición que será exigida expresamente

en el contrato de servicios para su suscripción y cumplimiento. El propietario del vehículo será el responsable de realizar el mantenimiento preventivo, asumiendo su costo.

d) Infraestructura Segura. Dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la organización, empresa o entidad pública o privada, se deberá realizar una revisión del entorno físico donde se opera, con el propósito de tomar medidas de prevención en las vías internas por donde circulan los vehículos, al igual que al ingreso y la salida de todo el personal de sus instalaciones.

Cuando se trate de empresas cuyo objeto social sea el transporte de mercancías o pasajeros, se deberá realizar un estudio de rutas desde el punto de vista de Seguridad Vial, el cual contendrá la evaluación de las trayectorias de viaje a través del análisis de información de accidentalidad y la aplicación de inspecciones de Seguridad Vial sobre los corredores usados, lo cual permitirá identificar puntos críticos y establecer estrategias de prevención, corrección y mejora, a través del diseño de protocolos de conducción que deberán socializarse con todos los conductores y buscar mecanismos para hacer coercitiva su ejecución.

e) Atención a Víctimas. La Aseguradora de Riesgos Laborales (ARL) deberá encargarse de asesorar a las entidades, organizaciones o empresas sobre el protocolo de atención de accidentes, con el propósito de que los empleados conozcan el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un accidente de tránsito producto de su actividad laboral, así como sus derechos y alternativas de acción.

Adicionalmente, la aseguradora de riesgos laborales participará en el diseño, adopción e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la organización, empresa o entidad pública o privada para la cual preste sus servicios.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte expedirá la guía metodológica "Para la elaboración de los planes estratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial", máximo dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición del presente decreto, la cual será publicada en la página web del Ministerio de Transporte, para efectos de su divulgación.

Artículo 11. Registro, Adopción y Cumplimiento. Las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas de las que trata el artículo 10 del presente decreto deberán registrar los Planes Estratégicos en materia de Seguridad Vial, ante el organismo de tránsito que corresponde a la jurisdicción en la cual se encuentra su domicilio, o quien haga sus veces. Los organismos de tránsito donde se efectúe el registro revisarán técnicamente los contenidos del Plan Estratégico de Seguridad Vial, emitirán las observaciones de ajuste a que haya lugar y avalarán dichos planes a través de un concepto de aprobación, verificando la ejecución de los mencionados planes a través de visitas de control, las cuales serán consignadas en un acta de constancia. Dichas visitas deberán ser efectuadas a cada entidad por lo menos una vez al año.

En caso de no contar con organismo de tránsito en el municipio deberá hacerse ante la Alcaldía Municipal.

Cuando se trate de empresas, organizaciones o entidades del orden nacional el registro deberá hacerse ante la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Los Planes estratégicos serán objeto de vigilancia y control por parte de los Organismos de tránsito Distritales, Departamentales y Municipales, para ser ajustados en lo que se requiera de conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011.

El ente certificador de la organización, empresa o entidad debe asegurarse que se cumpla con lo dispuesto en esta normativa.

Parágrafo 1. Las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas de las que trata el artículo 10 del presente decreto deberán incluir dentro de los planes estratégicos, la indicación de los cargos del personal responsable al interior de la entidad que deberá implementar cada uno de los contenidos definidos en el plan.

Parágrafo 2. Para efectos de la adopción de los planes estratégicos en materia de Seguridad Vial, las entidades, organizaciones o empresas deberán comunicarlos por escrito a los organismos de tránsito de que trata el artículo 11 del presente decreto, una vez sea expedida la guía metodológica "Para la elaboración de los planes estratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial" dentro de los siguientes plazos:

- Entidades, organizaciones o empresas con más de cien (100) vehículos: Ocho (8) meses.
- Entidades, organizaciones o empresas con vehículos entre cincuenta (50) y noventa y nueve (99): Diez (10) meses.
- Entidades, organizaciones o empresas con vehículos entre diez (10) y cuarenta y nueve (49): Doce (12) meses.

Parágrafo 3. Las condiciones en que serán realizadas las visitas, así como la forma y criterios como deberá efectuarse el control y seguimiento serán establecidos mediante resolución expedida por el Ministerio de Transporte dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición del presente decreto.

Artículo 13. Establecimientos de Expendio y/o Consumo de Bebidas Alcohólicas. Todos los establecimientos que devenguen el cuarenta por ciento (40%) o más de sus ingresos por la venta de bebidas alcohólicas contribuirán al objeto de la presente ley. Para tal efecto, se comprometerán a desarrollar acciones orientadas al consumo responsable de alcohol, contenidas en un plan estratégico.

El Gobierno Nacional definirá los objetivos y contenidos que deben comprender tales planes, en un período no superior a un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Reglamentación: Decreto 2851 de 2013

Artículo 6. Objetivos de los Planes Estratégicos de Consumo Responsable de Alcohol. Los siguientes serán los objetivos de los Planes Estratégicos a adoptar por parte de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas:

- a) Ofrecer alternativas para los usuarios de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas que no consumen bebidas alcohólicas y para quienes van a conducir, en el contexto de seguridad y educación vial;
- b) Promover el consumo responsable de alcohol entre los usuarios del establecimiento de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas con el fin de prevenir situaciones problemáticas que alteren el ambiente del lugar o que pongan en riesgo a los demás usuarios del establecimiento y al personal del mismo;
- c) Generar las condiciones dentro del establecimiento de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas para responder efectivamente a situaciones problemáticas derivadas del consumo inmoderado de alcohol.

Artículo 7. Contenido de los Planes Estratégicos del Consumo Responsable de Alcohol. Los Planes Estratégicos deberán contener como mínimo los siguientes aspectos:

- a) Diagnóstico. Caracterización del establecimiento y del perfil del usuario, en los casos que se pueda establecer, así como identificar los riesgos y situaciones problemáticas que se presentan y/o se puedan presentar debido al consumo problemático de alcohol en la población adulta. Adicionalmente, establecer los recursos disponibles para enfrentar las situaciones identificadas.
- b. Líneas de acción. Hacen referencia a los componentes estructurales a incorporar en los planes estratégicos de consumo responsable de alcohol los cuales deberán tener en cuenta como mínimo las siguientes líneas de acción:
 - I. Capacitaciones dirigidas al personal de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas.
 - II. Mecanismos dirigidos a prevenir la conducción bajo efecto del alcohol.
 - III. Estrategias para evitar el ingreso de menores de edad a los establecimientos y el suministro o venta de bebidas alcohólicas a estos.
 - IV. Prevención, detección y manejo de situaciones problemáticas del consumo nocivo de alcohol por parte de los clientes.
- c. Trabajo interinstitucional. Definición de espacios de articulación y rutas de servicios con las entidades distritales, municipales, locales y organizaciones gremiales, grupos de vecinos y usuarios.
- d. Seguimiento y Evaluación. Desarrollo de mecanismos para la evaluación y monitoreo de las acciones propuestas.

Parágrafo. Los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas deberán incluir dentro de los planes estratégicos, el personal responsable al interior del establecimiento de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas que deberá implementar cada uno de los contenidos definidos en el presente artículo.

Artículo 8. Principios de los Planes Estratégicos de Consumo Responsable de Alcohol. Los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas deberán elaborar y ejecutar los planes estratégicos con fundamento en el principio "Saber beber-saber vivir", contenido en las definiciones de que trata el artículo 2 o del Decreto número 120 de 2010, el cual orienta entre otros el consumo responsable de alcohol.

Parágrafo. El Ministerio de la Salud y Protección Social expedirá la guía "Para la elaboración de planes estratégicos del consumo responsable de alcohol" y el "documento técnico sobre los principios saber beber-saber vivir" y "momentos del saber beber, el antes, el durante y el después", los cuales serán publicados en la página web del Ministerio de la Salud y Protección Social, para efectos de su divulgación.

Artículo 9. Adopción y Cumplimiento por Parte de los Establecimientos de Comercio De Expendio y/o Consumo de Bebidas Alcohólicas de los Planes Estratégicos. Los planes estratégicos para el consumo responsable de alcohol de que trata el artículo 13 de la Ley 1503 de 2011 y su respectiva adopción y cumplimiento, serán objeto de vigilancia y control por parte de las Secretarías Distritales, Departamentales y Municipales de Salud, las cuales verificarán la ejecución de los mencionados planes a través de visitas que serán efectuadas a cada establecimiento por lo menos una vez al año y de lo cual dejarán constancia en un acta.

Para efectos de la adopción de los planes estratégicos para el consumo responsable de alcohol los establecimientos de comercio de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas tendrán un plazo de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto para comunicar por escrito a la Secretaría Distrital o Territorial de Salud según corresponda, el plan estratégico elaborado, el cual deberá contener los aspectos y principios señalados en los artículos 7 o y 8o del presente decreto reglamentario.

Artículo 14. Medios de Comunicación. Los medios de comunicación en ejercicio de su autonomía y del autocontrol que les compete, contribuirán al objeto de la presente ley, así:

1. Procurarán incorporar la aplicación de los términos de violencia vial, siniestro de tránsito, siniestralidad vial y actores de la vía.
2. Se autocontrolarán, en lo referente a conductas contrarias al objeto y propósitos de la presente ley, en los contenidos de su propiedad.
3. Ofrecerán servicios, en condiciones de igualdad, en relación con la publicidad que tenga por objeto generar conciencia en el consumidor sobre la importancia de la

seguridad vial y de la no comisión de conductas que pongan en riesgo la seguridad y la vida en las vías.

Artículo 15. Participación Comunitaria, La comunidad organizada en espacios de participación o de acción comunal promoverá el cumplimiento del objeto y principios de la presente ley. Para tal efecto, entre otras, podrá hacer uso de los siguientes mecanismos y estrategias:

1. Control social ciudadano a los compromisos de las administraciones territoriales en materia de seguridad vial.
2. Convocar el voluntariado en las respectivas comunidades para alentar a los ciudadanos a respetar los enunciados consignados en la tarjeta de compromiso personal en seguridad vial de que trata el artículo 22 de la presente ley.
3. Alentar a las autoridades locales a mejorar las medidas de seguridad vial en lugares que presenten siniestros viales de manera frecuente.
4. Identificar lugares seguros para cruzar las vías públicas, sobre todo en las inmediaciones de instituciones educativas.

Artículo 16. Intervención de la Comunidad en la Vía. Previa autorización del Gobierno Local correspondiente, la comunidad realizará intervenciones de carácter simbólico, cultural o artístico en las áreas de exclusión y en zonas inmediatamente aledañas a las vías con índices de siniestralidad vial significativos a nivel barrial, con el propósito de comunicar y hacer pedagogía en materia de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía.

Artículo 17. Compromiso Comunitario. Las comunidades apoyarán la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial de toda forma posible, y participarán activa y efectivamente de los actos, eventos, o iniciativas propuestos desde las Administraciones o el sector privado en pro de la Seguridad Vial.

Artículo 18. Portal de la Seguridad Vial. El Gobierno Nacional creará el Portal de la Seguridad Vial como una herramienta en Internet para informar de las investigaciones y avances en materia de seguridad vial, el reporte de siniestros de tránsito con objetivos de concientización, el reporte de experiencias positivas en desarrollo del cumplimiento de los contenidos de la presente ley, la posibilidad de que cualquier ciudadano denuncie el incumplimiento de los contenidos de la presente ley, entre otras.

El diseño técnico y gráfico deberá permitir a cualquier ciudadano la posibilidad de acceder al Portal para cumplir con lo señalado en el presente artículo.

Reglamentación: Decreto 2851 de 2013

Artículo 14. Portal de la Seguridad Vial. El Ministerio de Transporte diseñará y administrará el Portal de la Seguridad Vial y coordinará con el Ministerio de Salud y Protección Social, Ministerio de Educación Nacional, organismos de tránsito, el

Instituto Nacional de Medicina Legal, la Corporación Fondo de Prevención Vial, el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, el Fondo de Solidaridad y Garantía, la Federación de Aseguradores Colombianos, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, la Agencia Nacional de Infraestructura, el Instituto Nacional de Vías y demás entidades que cuenten o administren información relacionada con la Seguridad Vial, los contenidos del mismo.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte dentro de los doce (12) meses siguientes a la vigencia del presente decreto diseñará y pondrá en funcionamiento el Portal de la Seguridad Vial.

Artículo 19. Tarjeta de Compromiso Personal con la Seguridad Vial. Las Entidades Territoriales emitirán la tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial. Esta tarjeta será para el uso de los funcionarios y servidores públicos, peatones o transeúntes, pasajeros y conductores en general.

La tarjeta contendrá enunciadas medidas de seguridad vial que el titular se compromete a respetar y a aplicar. Para el caso de los conductores, la tarjeta será visible en el vehículo (automotor o no automotor).

Parágrafo 1. El Gobierno Nacional reglamentará las características generales de la tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial y las Entidades Territoriales definirán los enunciados de acuerdo al contexto propio de seguridad vial.

Reglamentación: Decreto 2851 de 2013

Artículo 13. Tarjeta de Compromiso Personal con la Seguridad Vial. La tarjeta de compromiso personal con la Seguridad Vial es un instrumento pedagógico para sensibilizar a la ciudadanía de la importancia del autocuidado y la observancia de las normas de Seguridad Vial como forma de proteger su vida y la de sus familias. Esta tarjeta se constituirá en un documento de expresión, que simboliza que la persona se encuentra comprometida con la Seguridad Vial.

Las Gobernaciones y/o Alcaldías podrán establecer convenios de responsabilidad social, dentro de los términos de ley con empresas del sector público como del privado, donde la Tarjeta de Compromiso Personal con la Seguridad Vial, se convierta en una estrategia que conlleve la generación de estímulos a los actores viales.

Las Gobernaciones y/o Alcaldías podrán crear un incentivo que será otorgado entre los ciudadanos que tengan la Tarjeta de Compromiso Personal con la Seguridad Vial y demuestren que no han cometido infracciones a las normas de tránsito. Igualmente crearán un incentivo que será otorgado entre los ciudadanos que tengan la Tarjeta de Compromiso Personal con la Seguridad Vial y demuestren que han hecho aportes significativos en pro de la Seguridad Vial en la jurisdicción. Los incentivos anteriormente mencionados serán entregados por los gobernadores y/o alcaldes en acto público especial al cual se dará la divulgación necesaria para que se entere la ciudadanía.

Parágrafo 1. Las características relacionadas con el diseño general de la Tarjeta de Compromiso Personal con la Seguridad Vial, deberán preservar la unidad de concepto de Seguridad Vial establecida en el Plan Nacional de Seguridad Vial, para lo cual el Ministerio de Transporte en un término no mayor a doce (12) meses contados a partir de la vigencia del presente decreto, realizará el diseño base el cual será publicado en el Portal de Seguridad Vial establecido para el efecto.

Parágrafo 2. El Ministerio de Transporte regulará el contenido y diseño de la Tarjeta de Compromiso Personal con la Seguridad Vial.

Artículo 20. Incentivos al Compromiso con la Seguridad Vial. Las entidades, organizaciones o empresas que demuestren un compromiso decidido en pro de mejorar los problemas en materia de seguridad vial recibirán incentivos en materia fiscal o de contratación pública. El Gobierno Nacional reglamentará la materia. Entidades Territoriales definirán los enunciados de acuerdo al contexto propio de seguridad vial.

Artículo 21. Mapas de Siniestralidad Vial. Todas las entidades territoriales elaborarán un mapa de siniestralidad vial con el propósito de determinar de manera específica los puntos cruciales en que se requiere la intervención pública y las estrategias para lograr mejorar los índices de siniestralidad vial detectados.

Artículo 22. Énfasis en Planes de Desarrollo. Todos los Planes de Desarrollo incluirán capítulos específicos sobre medidas en pro de la seguridad vial en la respectiva entidad territorial con el correspondiente presupuesto.

Artículo 23. Rendición de Cuentas. Anualmente el Gobierno Nacional y las Entidades Territoriales rendirán un informe que detalle las metas definidas en materia de seguridad vial y el logro de cada uno. A su vez, incluirán los datos de disminución de número de siniestros viales, número de muertos o lesionados, valor de daños, etc. Además, rendirán un informe de exaltación pública de entidades, organizaciones o empresas y comunidades comprometidas con el objeto y los propósitos de la presente ley.

Artículo 24. Fuentes de Financiación. Para efectos de la financiación de los aspectos contenidos en la presente ley, se tendrán como fuentes de financiación las siguientes:

1. Aportes del sector privado.
2. Cooperación internacional en materia de seguridad vial.
3. Recaudo de multas y sanciones de tránsito. Este recaudo, en los términos del artículo 160 de la Ley 769 de 2002, debe ser invertido, entre otros, en educación y seguridad vial.
4. Recursos provenientes del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

5. Recursos de la subcuenta ECAT13 del Fosyga. Estos recursos están destinados a la atención integral de víctimas de siniestros de tránsito y fortalecimiento de la red de urgencias.

6. Recursos de Peajes: La Resolución 3931 del 26 de diciembre de 2000 (modificada por la Resolución 7145 de 2001 y la Resolución 1124 de 2009) establece que los recursos recaudados por el incremento tarifario en la tasa de peajes serán invertidos en seguridad vial.

Legislación Complementaria: Ley 1702 de 2013

Artículo 1. Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Créase la Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), entidad descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte.

Artículo 2. Autoridad. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.

Artículo 3. Objeto. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.

Reglamentación. Resolución 1282 de 2012. Ministerio de Transporte.

Artículo 1. Adoptar el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016, contenido en el texto anexo, como un documento de política pública, que forma parte integral de la presente resolución.

Artículo 2. Definir las siguientes Líneas de Acción Estratégicas para la implementación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016:

1. Aspectos Institucionales.
2. Estrategias sobre el Comportamiento Humano.
3. Estrategias sobre los Vehículos.
4. Estrategias sobre la Infraestructura Vial.
5. Sistema de Atención y Rehabilitación a Víctimas.

ASPECTOS INSTITUCIONALES	<ol style="list-style-type: none"> 1. Creación del Sistema Nacional de Tránsito 2. Creación del Comité Interministerial 3. Creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial 4. Fortalecimiento del Ministerio de Transporte 5. Fortalecimiento territorial para la seguridad vial 6. Vigilancia y control.
ESTRATEGIAS SOBRE EL COM-PORTAMIENTO HUMANO	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reforma Código Nacional de Tránsito 2. Reforma al Sistema de Otorgamiento de Licencias de Conducción 3. Licencias de Conducción por puntos 4. Seguridad y capacitación a los conductores 5. Regulación de las horas de conducción y descanso 6. Campañas comunicacionales 7. Regulación del alcohol en la conducción 8. Educación Vial 9. Control del uso del cinturón seguridad y dispositivos retención 10. Regulación del casco para motociclistas 11. Regulación de la velocidad.
ESTRATEGIAS SOBRE LOS VEHÍCULOS	<ol style="list-style-type: none"> 1. Equipamiento de seguridad para motos o vehículos similares y sus conductores 2. Diseño seguro de vehículos automotores 3. Localizadores de flotas-GPS 4. Retroreflectividad en los vehículos de carga y en el transporte escolar 5. Homologación de los vehículos automotores 6. Sistemas de seguridad activa y pasiva 7. Revisión técnico-mecánica de los vehículos.
ESTRATEGIAS SOBRE LA INFRAESTRUCTURA VIAL	<ol style="list-style-type: none"> 1. Auditorías de seguridad vial 2. Intervención de puntos negros 3. Jerarquización de la red vial 4. Mejoras en la infraestructura vial 5. Normatividad para la infraestructura vial
SISTEMAS DE ATENCIÓN Y RE-HABILITACIÓN A VÍCTIMAS	<ol style="list-style-type: none"> 1. Atención y rehabilitación a víctimas.

Artículo 3. El Despacho del Viceministro de Transporte será el encargado de la puesta en marcha y la ejecución del “Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016”.

Artículo 4. La Superintendencia de Puertos y Transporte, el Instituto Nacional de Vías y la Agencia Nacional de Infraestructura deberán enfocar las correspondientes inversiones al desarrollo de los programas y proyectos contenidos en el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016”, para lo cual adelantarán las gestiones administrativas y presupuestales necesarias, con el fin de cumplir con las metas fijadas.

Artículo 5. Los Planes de Seguridad Vial que desarrollen los departamentos, las áreas metropolitanas, los municipios y los distritos se harán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial adoptado en la presente resolución.

Artículo 6. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

Reglamentación. Resolución 761 de 2013. Ministerio de Transporte

Artículo 1. Objeto. Créase el Comité Interinstitucional para que adopte y ejecute el Plan Estratégico Integral de Seguridad y Movilidad.

Artículo 2. Miembros del Comité. Hacen parte del Comité Interinstitucional para la adopción y ejecución del Plan Estratégico Integral de Seguridad y Movilidad:

1. El Ministro de Transporte, quien lo presidirá.
2. El Director Instituto Nacional de Vías (Invías).
3. El Superintendente de Puertos y Transporte.
4. El Director de la Agencia Nacional de Infraestructura.
5. El Director de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres.
6. El Director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

Parágrafo 1. Los integrantes del Comité podrán delegar su asistencia en un cargo del nivel directivo de la respectiva entidad.

Parágrafo 2. El Comité se reunirá una vez al mes, será autónomo en la creación de las reglas para su funcionamiento y podrá convocar a otras entidades públicas o privadas cuando lo considere pertinente o necesario.

Artículo 3. Funciones del Comité Interinstitucional para la Adopción y Ejecución del Plan Estratégico Integral de Seguridad y Movilidad. El Comité tendrá las siguientes funciones.

1. Atender las novedades que afecten o alteren el tránsito o la infraestructura vial en las vías nacionales, durante los puentes festivos, temporadas vacacionales o atención de situaciones de emergencia.
2. Garantizar el despliegue de las medidas necesarias a nivel nacional a través de sus dependencias.
3. Diseñar e implementar políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad, seguridad vial y ciudadana.
3. (Sic). Articular y dar las instrucciones a las oficinas de prensa y/o comunicaciones, para la difusión del Plan Estratégico Integral de Seguridad y Movilidad a través del

Artículo 4. Integración de las actividades de las entidades territoriales. El Comité Interinstitucional para la Adopción y Ejecución del Plan Estratégico Integral de Seguridad y Movilidad, deberá articular sus acciones con las actividades que las entidades territoriales ejecuten, de acuerdo a lo señalado en la Ley [1523](#) de 2012.

Artículo 5. Objetivos del Plan Estratégico Integral de Movilidad y Seguridad. El Plan Estratégico Integral de Movilidad y Seguridad, que adoptará el Comité Interinstitucional que se crea por la presente resolución, tiene como objetivo general concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad, seguridad vial y ciudadana, así como establecer las directrices generales que propendan por una movilidad segura, equitativa, articulada, respetuosa del medio ambiente e interinstitucionalmente coordinada.

El Plan Estratégico Integral de Movilidad y Seguridad tiene los siguientes objetivos específicos:

1. Fortalecer la coordinación interinstitucional del sector transporte y entidades conexas para la atención de emergencias en vías nacionales.
2. Activar los planes de contingencia oportunamente, con el fin de restablecer el tránsito normal en las vías nacionales.
3. Crear redes de apoyo interinstitucional para la atención de emergencias en la red vial nacional.
4. Prevenir accidentes y pérdidas posteriores por riesgos asociados.
5. Coordinar sus acciones con los protocolos existentes en otras entidades que permitan mitigar el impacto, ante una afectación, bloqueo, congestión o desastre, sobre la red vial nacional.
6. Facilitar las condiciones para la atención hospitalaria de urgencia ante una afectación, bloqueo, congestión o desastre, sobre la red vial nacional.
7. Proporcionar las condiciones necesarias para restablecer la normalidad sobre la red vial nacional.

Artículo 6. Niveles de afectación y actores responsables para la ejecución del Plan Estratégico Integral de Seguridad y Movilidad. Para efectos de la ejecución del Plan Estratégico Integral de Seguridad y Movilidad que adopte el Comité, deberá tenerse en cuenta los siguientes niveles de afectación y los actores responsables:

Nivel	Novedad	Criterios de afectación	Actores
Nivel 1	Afectación leve	Alteración leve del tránsito normal de la vía, la duración esperada o real de la fase de atención, la proporción de la población afectada y los recursos necesarios para su solución, lleva a pensar que puede ser atendida y solucionada por las instituciones de atención primarias del sector, sin afectar totalmente la movilidad en el tramo de ocurrencia.	DITRA y actores definidos por el Comité.
Nivel 2	Afectación media	Cuando el evento compromete la movilidad total de la vía, la duración esperada o real de la fase de atención, la proporción de la población afectada y las posibilidades de atención, lleva a pensar que debe ser atendido con recursos adicionales de entidades del Gobierno, al no poder ser solucionada por las instituciones de atención primaria del sector, con una duración estimada no superior a 1 día.	DITRA y actores definidos por el Comité.
Nivel 3	Afectación grave	Novedad de afectación extensa que imposibilita el tránsito en la vía durante un periodo extenso. Igualmente cuando su magnitud e impacto en relación a la cantidad de víctimas, las pérdidas materiales y los problemas de orden público, que son o pueden llegar a ser de enorme magnitud, lo cual hace necesario la organización, coordinación y asignación de recursos a gran escala y en forma inmediata de las instituciones de atención de emergencias y entidades del Gobierno.	DITRA y actores definidos por el Comité.

Parágrafo. La actuación de las entidades actoras responsables deberá tener en cuenta los siguientes componentes:

1. Operativo. Corresponde al diagnóstico realizado por cada entidad, el dispositivo de personal, los elementos de los planes articulados que se desarrollarán de acuerdo a la focalización que permita la georreferenciación de las problemática y los vectores de atención.
2. Preventivo. Son representaciones gráficas de siniestros de tránsito, activación de controles al estado mecánico de los vehículos, seguimiento a las afectaciones viales, georreferenciación y la ubicación de buses aula para la sensibilización de actores viales en lugares estratégicos.
3. Administrativo y logístico. Se relaciona con la capacidad instalada de las entidades actoras responsables, para lo cual las entidades deberán garantizar recursos orientados al bienestar del personal que participará en la coordinación de los Puestos de Mando Unificados.

Artículo 8 (Sic). La presente resolución rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Legislación Complementaria: Ley 1450 de 2011

Artículo 92. Manejo Integral del Tránsito de Motocicletas. El Gobierno Nacional establecerá un programa integral de estándares de servicio y seguridad vial para el tránsito de motocicletas, en el término no mayor de un año a la entrada en vigencia de la presente ley.

Parágrafo. El programa integral de estándares de servicio y seguridad vial tendrá en cuenta, además de las motocicletas; a los actores de la vía; como también; la adecuación de la infraestructura para la seguridad vial, y el fortalecimiento de la educación como herramienta fundamental para disminuir los indicadores de mortalidad y morbilidad asociados a los siniestros de tráfico, como elementos mínimos.

TEMAS JURISPRUDENCIALES RELEVANTES

Naturaleza Jurídica del Código Nacional de Tránsito

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-577 de 2006

“En sentencia C-340 de 2006 se recogieron los elementos conceptuales que la Corte Constitucional ha desarrollado con el fin de delimitar el concepto de código. Se sostuvo entonces, que “...en el concepto de código, confluyen varios elementos a saber: (i) la existencia de un cuerpo normativo único con fuerza obligatoria; (ii) que se refiera a una rama específica del derecho; (iii) que involucre una pretensión de regulación sistémica, de integralidad, y plenitud; y (iv) que exista la manifestación expresa del legislador de erigir dicho cuerpo jurídico en código.” Esta delimitación conceptual fue justificada a partir de los distintos pronunciamientos jurisprudenciales que trataron el tema:

“(...) la jurisprudencia de esta Corporación ha expresado que por código debe entenderse <la unidad sistemática en torno a una rama específica del derecho, de modo pleno, integral y total>[12], o todo cuerpo normativo único revestido de fuerza obligatoria <que regula de forma metódica sistemática y coordinada las instituciones constitutivas de una rama del derecho>[13]. También ha precisado que todo Código es una sistematización, pero no todo orden sistemático es un código[14].

En este sentido, la regla constitucional de competencia establecida en el numeral 2º del artículo 150 de la Constitución y complementada por la prohibición del numeral 10 del artículo 150 Superior, conduce a que el legislador no pueda habilitar al Ejecutivo para que adopte un único conjunto normativo en el cual se sistematicen, integren, incorporen y armonicen las normas vigentes sobre una determinada rama del derecho. Para estos efectos, ha señalado la jurisprudencia[15], es intrascendente la denominación que la norma habilitante le da a ese cuerpo legal, pues de todas formas una autorización conferida en los referidos términos estaría desconociendo el mencionado precepto superior. [C-340 de 2006]

Esta línea jurisprudencial ha permitido la aplicación adecuada de la regla consistente en reservar al Congreso de la República la regulación de códigos (art. 150 num 2 y 10 C.N). Y también, hacer efectiva la prohibición de su expedición y modificación por parte del Ejecutivo en uso de facultades extraordinarias así:

a) El primer requisito, que hace relación al carácter único del cuerpo normativo denominado “código”, sugiere que no pueden existir dos códigos, o dos normas que sobre una misma área temática tengan normas o reglas contradictorias. La elaboración de códigos tiene un carácter restrictivo que depende de su pretensión de coherencia y busca evitar la dispersión normativa propia de un Estado de Derecho con hipertrofia normativa. No pueden establecerse varios códigos en una misma área o división del Derecho.

b) El segundo requisito, al exigir que el “código” se refiera a una rama específica del derecho, procura que el objeto de la ley sea el de proporcionar reglas de interpretación propias de un área o subárea del Derecho que tenga elementos o

contenidos que deban ser diferenciados de otras; así como, proporcionar normas que precisen, con propósitos de interpretación teleológica, fines, valores, normas de propósito o cometidos (tal y como sucede con los bienes jurídicos en el ordenamiento penal, entre otros).

c) Además de lo anterior (que es el núcleo o tema principal "la estructura y esencia" del "código"), se exige también que un "código" contenga pretensiones de exhaustividad, esto es, la mayor cantidad posible de normas sobre esa área del derecho. Ahora bien, que sea un área del Derecho o una subdivisión de éste, hace que la mencionada pretensión de exhaustividad, sea eso justamente, una pretensión, pues es imposible que todas las regulaciones que puedan existir sobre determinada área del Derecho estén contenidas en un "código". Por eso, hay que dar cabida a que puedan referirse a temas no esenciales de un "código", otro tipo de leyes como en este caso decretos leyes.

d) En lo que toca con la manifestación expresa del legislador de denominar a una ley "código", debe entenderse que el título de una ley no le concede a ésta el carácter de ley especial. Esto por sí sólo no es un requisito que pueda bastarse a sí mismo, sino que requiere que exista coincidencia con los anteriores exigencias, de tal manera que el legislador no puede hacer de leyes ordinarias leyes estatutarias, por el sólo hecho de titularlas como estatuto, ni leyes marco u orgánicas porque así se diga en el título. La titulación tiene como objetivo identificar el contenido pero no tiene la virtualidad de establecer per se la naturaleza jurídica de la ley. Una potestad de estas características supondría la posibilidad del Congreso de disponer de la norma constitucional, esto es, a una ley que sea un "código" no darle ese título, y otras que no lo sean darle esa condición.

En este orden de ideas, cabe señalar entonces, que de la aplicación estricta de los criterios desarrollados por la Corte para identificar si un cuerpo normativo configura o no un "código", se deriva que la Ley 769 de 2002 denominada Código Nacional de Tránsito Terrestre, no cumple prima facie con dichos criterios: (i) La ley 769 en mención, no regula una específica área del derecho, no coincide con una división o subdivisión de éste, sus disposiciones no requieren de interpretación especial, no tiene valores o bienes jurídicos diferentes del derecho administrativo o comercial, ni reglas de interpretación diferentes a otras ramas del derecho. Esta ley regula un tema, como se hace en toda ley, y trata varios aspectos que hacen parte de una misma unidad temática, pero esto no es un elemento diferenciador que permita hablar de "código". De otro lado, (ii) que la ley 769 de 2002 tenga la denominación "código", es decir, que tenga ese título, no es suficiente para que su cuerpo normativo sea tomado como tal. La denominación no es el fundamento exclusivo de un "código", y tal como se ha explicado, que la existencia de un "código" dependa de su título - se insiste - equivaldría a que el Congreso dispone del contenido del inciso 3 del art. 150 de la Constitución, lo cual resulta inaceptable."

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-619 de 2011

Si bien el denominado Código de Tránsito establece algunas regulaciones, e incluso sanciones, a algunas conductas de los peatones (arts. 57 y ss. Ley 769 de 2002), las responsabilidades de tránsito se circunscriben a los conductores. El Código de Tránsito (Ley 769 de 2002) dispone multas para peatones en ciertas hipótesis (art. 58

de Ley 769 de 2002), pero la regulación del detalle de las actividades y el componente sancionatorio del Código en mención (arts. 131 y ss.) se refiere mayormente a los conductores. El parágrafo 2° del artículo 58 del Código de Tránsito describe esta idea, al sostener que “Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.” Mientras que las sanciones a conductores implican entre otros, suspensión de la licencia, retención del vehículo, procedimientos administrativos y contravencionales (arts. 134 y ss. Ley 769 de 2002).

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-745 De 2012

“El Código Nacional de Tránsito Terrestre fue inicialmente adoptado por el Presidente de la República mediante el Decreto 1344 de 1970, expedido en ejercicio de las facultades extraordinarias concedidas por el Congreso a través de la Ley 8ª de 1969, en la que se autorizaba al Ejecutivo para reglamentar lo relativo a la Policía Vial y de Circulación y a expedir el reglamento unificado de tránsito. Posteriormente, el Legislador ordinario expidió las leyes 33 de 1986 y 53 de 1989 en las que incorporó algunas modificaciones y se refirió a dicha reglamentación como “Código Nacional de Tránsito Terrestre. En la presentación del Proyecto de Ley 001 de 2000 Cámara y 90 de 2000 Senado, que se convertiría en la Ley 769 de 2002, se tuvo presente que dicho Código databa de 1970 y se reconoció la necesidad de actualizarlo para asegurar una movilización segura con instrumentos eficaces para reducir la accidentalidad vial. De esta manera, el actual Código cuenta con cuatro títulos: el primero sobre disposiciones generales contiene los principios, y capítulos referidos a las autoridades y los registros de información; el segundo título sobre el régimen nacional de tránsito, contiene regulaciones relativas a los centros de enseñanza automovilística, la licencia de conducción, los vehículos, la licencia de tránsito, los seguros y responsabilidad, las placas, el registro nacional automotor y la revisión técnica mecánica; el tercer título se refiere a las normas de comportamiento y contiene capítulos sobre reglas generales y educación en el tránsito, los peatones, la conducción de vehículos, el transporte público, los ciclistas y motociclistas, tránsito de otros vehículos y animales, tránsito de personas en actividades colectivas, trabajos eventuales en vía pública, protección ambiental, clasificación y uso de las vías, límites de velocidad, señales de tránsito y procedimientos de control de tránsito; finalmente, el título cuarto regula lo referido a sanciones, competencia, actuación en caso de imposición de comparendo al conductor para el transporte público, los recursos, el procedimiento en caso de daños a cosas, la actuación en caso de infracciones penales, la actuación en caso de embriaguez, sanciones especiales, ejecución de la sanción, caducidad y aplicaciones de otros códigos.

De este recuento se desprenden las siguientes conclusiones:

(i) El denominado Código Nacional de Tránsito Terrestre se expidió en ejercicio de facultades extraordinarias en 1970 para reglamentar temas de policía vial y circulación, con posteriores modificaciones en el tiempo; tal y como lo reconoció la jurisprudencia constitucional, a pesar de su título, el legislador ordinario no le confirió una verdadera vocación de sistematización plena, integral y coherente de un área del derecho, por consiguiente no le asignó la naturaleza de Código;

(ii) La Ley 769 de 2002 tampoco ha sido reconocida como Código en el sentido anteriormente señalado por el legislador ordinario, quien además ha afirmado que el Código data de 1970, es decir, es el mismo expedido por el Presidente para “reglamentar” asuntos viales, siendo la pretensión de la nueva Ley simplemente la de actualizarlo;

(iii) Incluso aceptando que el Legislador a través de las leyes que sucedieron al Decreto 1344 de 1970, quisiera elevar a la categoría de Código las disposiciones contenidas en el mismo, la Corte no considera que el Código Nacional de Tránsito Terrestre reúna las características indicadas por esta Corporación en su jurisprudencia. En efecto los Códigos tienen una finalidad garantista y han sido considerados como instrumentos para asegurar ciertos derechos ciudadanos, razón por la cual el término ha sido constitucionalizado, sin embargo, el Código de Tránsito Terrestre no sistematiza una materia constitucional. Más bien se trata de un conjunto de disposiciones que regulan diferentes asuntos relativos al tránsito en vías privadas y públicas, temas que de ninguna manera constituyen una rama o área específica del derecho. Siendo así, el Código de Tránsito Terrestre podía ser legítimamente modificado en ejercicio de funciones extraordinarias en la medida en que la jurisprudencia no lo ha considerado como Código por lo que no opera la restricción del numeral 10° del artículo 150 de la CP.”

Objetivos del Código Nacional de Tránsito

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-355 de 2003

“El legislador adoptó el Código Nacional de Tránsito Terrestre con el fin de regular la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas y ciertas vías privadas (Art. 1° Ley 769/02).

El objetivo central de dicha regulación es el de garantizar la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, así como la preservación de un ambiente sano con la protección del uso común del espacio público. En este sentido, es evidente que las normas que lo integran tienen relación directa con los derechos de los terceros y con el interés público, pues éstos son los conceptos que principalmente se ven involucrados en la ecuación vía – persona - vehículo.

Es claro que si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectados: la descoordinación de las fuerzas físicas que actúan en el escenario del tránsito vehicular y peatonal provocaría la accidentalidad constante de sus elementos y el medio ambiente no resistiría la ausencia de una normatividad que reglamentare la emisión de gases tóxicos por parte de los automotores, para poner sólo los ejemplos más evidentes. Fines tan esenciales al Estado como la prosperidad general y la convivencia pacífica (Art. 2° C.P.) serían irrealizables si no se impusieran normas de conducta claras y precisas para el ejercicio del derecho de circulación.

En este contexto, es el Estado el que debe garantizar que esa coordinación exista y

que los diferentes factores que intervienen en el tráfico de vehículos y personas sea a tal punto armónica, que su dinamismo se refleje en la consecución de niveles más altos de salubridad y seguridad ciudadanas. De allí que, en materia de tránsito, no sólo los individuos de a pie, sino los vehículos -cualquiera sea su naturaleza- deban estar sometidos a regulaciones concretas que permitan su integración armónica en la dinámica diaria de la circulación.

Por otra parte, dado que el diseño de los asentamientos humanos es cambiante, lógico resulta suponer que la regulación de tránsito evolucione a la par de dichas transformaciones. Así, no es dable pensar que los códigos de movilización que hace un siglo rigieron –cuando los hubo- el tránsito de personas, animales y vehículos, sean los mismos que hoy requieren las grandes ciudades. Tampoco puede pensarse que los comportamientos requeridos a quienes transitan por las vías públicas de grandes urbes sean los mismos que se imponen a los habitantes de municipios de menor desarrollo físico y menos población. La reglamentación a que se hace referencia debe guardar conexidad con la realidad urbana que es su objeto, lo cual no es más que el reconocimiento del principio de coherencia del derecho.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011:

“El Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002, modificado por las leyes 993 (sic) de 2004, 1005 de 2006, 1239 de 2008, 1281 de 2009, 1310 de 2009, 1383 de 2010 y 1397 de 2010, tiene como sustento constitucional el derecho fundamental que tiene todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, a circular libremente por el territorio nacional (artículo 24 CP); y en el mandato constitucional según el cual corresponde al Congreso hacer las leyes mediante las cuales deberá cumplir, entre otras, la función de “unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República” (artículo 150, numeral 25, CP).

En la exposición de motivos que dio origen a la Ley 769 de 2002 se expresó la necesidad de contar con un nuevo código de tránsito que dotara al país de herramientas jurídicas acordes con los nuevos tiempos en materia de tráfico de vehículos y de personas con el propósito fundamental de contrarrestar los altos índices de accidentalidad que se registran en el país, debido al ejercicio indebido de circular libremente. En efecto, la ponencia reconoció que “la propuesta que se presenta busca su aplicación, con fines de prevención de accidentes y pretende tener consecuencias de tipo sancionatorio administrativo (...)”, puesto que “la accidentalidad vial en Colombia resulta ser en términos de fallecimientos y heridas mucho más problemática que la violencia que causa lo que se denomina ‘el orden público’, y si el número de muertos y heridos se confronta con el número de vehículos que circula en Colombia, encontramos tasas porcentuales desproporcionadas frente a países con mucho mayor número de vehículos, en los cuales la velocidad de circulación es definitivamente superior a la medida que se conoce en Colombia”.

Crecimiento Urbanístico, Tránsito y Regulación del Estado¹⁰⁰

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencias C-362 de 1996, T-031 de 2002, C-355, C-385, C-529 y C-530 de 2003

“En el mejoramiento de la calidad de vida y en su protección, el manejo del espacio público en las zonas urbanas (donde hoy vive la mayor parte de la humanidad) es más que un tema urbanístico, ha llegado a ser tema del constitucionalismo con rasgos humanos. Ese manejo está influenciado por el tráfico en la ciudad, problema éste que constituye uno de los más delicados en la sociedad moderna dado que la movilidad urbana alteró el cuadro tradicional de las áreas locales y el desplazamiento de los peatones. El origen del problema del tránsito en las grandes ciudades se debe, en parte a la superposición de miles de vehículos en calles, cuyo trazo y capacidad pertenece a diseños de antes de la Era Cristiana.¹⁰¹”

“En esa arremetida del vehículo autopropulsado, se puede decir, que ha habido varios comportamientos de la sociedad y de sus autoridades:

a) Preferencia de la motorización. Determinada porque los medios de transporte masivo (trenes, tranvías, autobuses) se convirtieron inicialmente en factores de desarrollo urbano sin planificación. Posteriormente si se tuvo como algo inherente a la planificación, no solo respecto a barrios periféricos sino también en la proyección de importantes vías arterias. Esta preferencia inicial por lo automotor se debió a que en todos los países después de la segunda guerra mundial¹⁰² hubo una agresiva presencia en la calle de los automóviles, se hipnotizaron los ciudadanos con el automóvil; y esto planteó tareas colosales para la solución del tráfico. Además, al crecer horizontalmente las grandes ciudades, se aumentó la dependencia del vehículo de motor. En esta perspectiva el transporte era un tema para planificadores no para constitucionalistas. Y la ciudad se comenzó a diseñar para los automotores (casos Camberra y Brasilia); se decía que ésta era la solución perfecta e integral.

b- Transporte balanceado. Se abogó, especialmente hacia 1960, por preferenciar un transporte colectivo automatizado, rápido y de bajos costos (p. ej. el metro, como medio de transporte que vendría a solucionar todos los problemas). Se rediseñaron las vías, se presentaron como opción las vías radiales y vías circulares para alojar los mayores volúmenes de tránsito, con buenos niveles de servicio. Por supuesto que la solución de agregar una red de vías con altas especificaciones, sobre un trazo urbano anticuado, trajo consigo muchos problemas de afectaciones, de construcción, de obras municipales modificadas y de inversiones. Pero sobre todo es el gran costo de las obras lo que guiará el problema de acción y la toma de decisiones. Es cuando aparece la ingeniería de tránsito, y dentro de ésta, vuelve al orden del día el tema de los peatones. Esto porque, las máquinas empujaron al peatón a los andenes, hasta el

¹⁰⁰ Corte Constitucional Sentencia T-031 de 2002

¹⁰¹ El trazo actual en cuadrículas rectangular, adoptadas por los españoles para las ciudades del Nuevo Mundo, fue copiado del trazo de los municipios españoles. A su vez, éstos copiaban en su trazo a las ciudades romanas, que heredaron el trazo de las ciudades griegas. Hipodamo de Mileto, el primer urbanista del mundo hizo el trazo de las ciudades de Rodas en la isla del mismo modo rectangular, 300 años antes de Cristo.

¹⁰² El factor que más contribuyó quizá, a la multiplicación del vínculo de motor, fue la II Guerra Mundial, el deseo de aprovechar las fábricas bélicas y la necesidad de dar empleo en la posguerra formaron la producción masiva de automóviles y empezó la acelerada motorización de los países más adelantados. Este fenómeno continúa hasta nuestros días.

punto de que muchas normas locales consideraron que el ancho de la senda sería sólo de 0.56 metros, era una calidad de servicio deficiente, afectando el caminar, con bajo grado de confort y comodidad; se olvidaba que el peatón es agredido por el peligro de ser atropellado, por el ruido, por la contaminación del aire, por el clima, por los obstáculos que hay en los andenes. Además, los vehículos invadieron el espacio propio de los peatones. Todo ello obligaría a replantear el cuidado al peatón.

c- Preocupación ambiental. Se inicia hacia 1970. Esa preocupación no sólo se refería a las depredaciones del ambiente sino a las contaminaciones visuales y auditivas, especialmente a estas últimas. En este contexto se reconoce la necesidad de caminar como modo de transporte¹⁰³. Era apenas obvio que se tuviera en cuenta al hombre; además, en distancias inferiores a los 400 metros no tiene sentido usar el vehículo automotor, el 35% de los viajes ciudadanos se hacen a pie (del 50 al 65% en determinadas zonas) y hay innumerables viajes de enlace hacia los automotores. Por qué tardó tanto en llegar el interés por los peatones? Por el peso político, financiero y tecnológico de los propietarios de los medios motorizados de transporte y por el rechazo de comerciantes y ediles a destronar el imperio de los automotores sobre los espacios públicos. En esta nueva etapa se requieren nuevas políticas de urbanismo y circulación que no solamente obligan a ensanchar las áreas y remover los obstáculos, sino a cierta eliminación de circulación de automóviles y reconocimiento de calles peatonales, y, obviamente, a defender el espacio peatonal."

El transporte público en calles y carreteras, expresión contemporánea básica de la libertad de locomoción

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-885 de 2010

"La jurisprudencia constitucional ha señalado que la libertad de locomoción, derecho reconocido a todo colombiano por el artículo 24 de la Carta Política, comprende por lo menos en su sentido más elemental, la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos." Es un derecho constitucional que como el derecho a la vida, tiene una especial importancia significativa, en tanto que es un presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías, como por ejemplo, el derecho a la educación, al trabajo o a la salud.

¹⁰³ Ya hace varias décadas el Comité de transportes del 8º Plan del gobierno de Francia, invocando la calidad de vida de los ciudadanos recomendó.

"La organización de los transportes urbanos debe fundamentarse en los desplazamientos de personas y no sobre los desplazamientos de vehículos.

-El uso de los coches individuales debe ser limitado en los centros más densos de las ciudades y en las vías que llegan a estos centros.

-En esas regiones los transportes colectivos, deben tener prioridad y sus condiciones de confort y eficiencia deben ser mejoradas. Es de urgencia reconquistar de la circulación automovilística los espacios necesarios a la circulación de peatones y ciclistas.

-Conviene construir para los automóviles parques de disuasión en el límite de las zonas centrales de la ciudad. Parques en que los vehículos hagan su estacionamiento sin tener que ir al centro de la ciudad.

-Los metros franceses deben desarrollar sus redes en razón de estos objetivos. No es tan solo desarrollar las redes, mas desarrollarlas teniendo en cuenta estos objetivos.

-En las aglomeraciones importantes es recomendable recorrer a fórmulas menos onerosas de transportes colectivo como por ejemplo los tranvías, los trolebuses y los ómnibuses en sitios propios."

En tal sentido, la jurisprudencia constitucional ha señalado que en virtud de la naturaleza de la libertad de locomoción, la sola circunstancia del cierre de una vía implica afectar o limitar el derecho a circular libremente, salvo que exista una justificación legal y constitucionalmente razonable para ello. También ha considerado que las limitaciones a esta libertad pueden ser indirectas, es decir, pueden provenir de las consecuencias que genera la actividad que realiza una persona. Así, en la sentencia T-066 de 199 se resolvió confirmar los fallos proferidos por los jueces de instancia, en los que se había decidido que la Delegación Departamental de la Registraduría Nacional Del Estado Civil para Norte de Santander y Especial de Cúcuta, violaba la libertad de locomoción de los vecinos del sector en el que se encontraba ubicada al no tomar las medidas necesarias para evitar el malestar que generaba su presencia; un flujo permanente de personas, vehículos, vendedores ambulantes y plastificadores de cédulas, que generaba incomodidades tales como la dificultad en el ingreso a los hogares de las personas que residían en el vecindario

En el contexto urbano, el servicio de transporte público es un medio indispensable para poder ejercer la libertad de locomoción. Es así como en la sentencia T-604 de 1992 se decidió que "(l)os derechos al trabajo, al estudio, a la libre circulación, a la recreación y al libre desarrollo de la personalidad resultan amenazados como consecuencia de la prestación discontinua e irregular del servicio de transporte (...)" a una zona marginal de una ciudad. En la sentencia, además de señalar la importancia que tiene para el orden constitucional vigente el servicio público de transporte—" la Sala de Revisión indicó la importancia económica y social de éste en los siguientes términos,

"El fenómeno de la ciudad –su tamaño y distribución– hace del transporte público urbano un medio indispensable para ciertos estratos de la sociedad, en particular aquellos que viven en las zonas marginales y carecen de otra forma de movilización. De la capacidad efectiva de superar distancias puede depender la estabilidad del trabajo, el acceso y la permanencia en el sistema educativo, el ejercicio de la iniciativa privada y, en general, el libre desarrollo de la personalidad.

De otra parte, la complejidad del mundo moderno hace que el tiempo y el espacio individuales se conviertan en formas de poder social. Tiempo y espacio son elementos cruciales para la búsqueda de bienestar y progreso en las sociedades de economía capitalista. La necesidad de trascender la distancia entre los sitios de habitación, trabajo, estudio, mercado, etc., en el menor tiempo y costo posibles, coloca al ciudadano carente de medios de transporte propios, a merced del Estado o de los particulares que prestan este servicio. La potencialidad de afectar la vida diaria del usuario por parte de las empresas transportadoras explica la mayor responsabilidad social y jurídica exigible a éstas y el estricto control de las autoridades con el fin de garantizar la prestación adecuada del servicio.

(...)

Los transportes, y los avances tecnológicos que diariamente los transforman, han posibilitado el progreso social y el crecimiento económico. La organización del sistema de transporte condiciona gran parte del intercambio económico y social. La fuerza de estructuración económica que posee el transporte público permite, cuando se accede al servicio, participar de la prosperidad general. Su carencia, en cambio, compromete

un estándar mínimo de la existencia.

La administración equilibrada y justa de la riqueza puede verse afectada por errores o falta de planeación del transporte público que, siendo un instrumento clave del desarrollo, tiene una incidencia directa sobre el goce efectivo de los derechos fundamentales. (resaltado fuera del texto)

El transporte en calles y carreteras mediante los diferentes vehículos que permiten el tránsito terrestre son una de las formas conducentes para asegurar el goce efectivo de la libertad de locomoción. Pero se trata de formas de transporte que también generan riesgos para la vida y la integridad de las personas, que demandan un control del Estado. El poder de regulación del transporte no sólo busca asegurar que en efecto las personas puedan desplazarse, busca también que éste se dé en condiciones de seguridad, sin tener que exponer la vida y la integridad personal a riesgos más allá de lo razonable. Es decir, usar vehículos terrestres para el desplazamiento humano, supone generar o asumir riesgos significativos, incluso de muerte" El Estado, al asegurar las condiciones de seguridad y remover los obstáculos que impidan minimizar la probabilidad de que dichos riesgos tengan lugar, protege los derechos cardinales a la vida y a la integridad personal, presupuestos de toda libertad.

En resumen, (i) la libertad de locomoción tiene una importancia central, por cuanto es una condición para el goce efectivo de otros derechos fundamentales; (ii) es una libertad que se afecta no sólo cuando irrazonablemente por acciones positivas directamente se obstruye la circulación de los ciudadanos, sino también cuando se genera ese efecto indirectamente o por omisión en la remoción de barreras o en la creación de una infraestructura adecuada para la circulación; (iii) el transporte en las ciudades es fundamental para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte diferente a los servicios públicos; (iv) el poder de regulación del transporte no sólo pretende asegurar la posibilidad de desplazarse, sino el hacerlo en condiciones de seguridad, sin riesgos para la vida y la integridad personal más allá de lo razonable.

La Conducción de Vehículos Automotores Actividad Peligrosa **Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011**

"...la Corte Constitucional debe precisar que no existe en realidad un derecho constitucional a conducir vehículos automotores, aunque esta actividad sí está relacionada con la libertad de locomoción.

El artículo 24 de la Constitución consagra el derecho de todos los colombianos a circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la ley. La jurisprudencia constitucional le ha reconocido el carácter de derecho fundamental, en tanto afecta la libertad del individuo, cuyo sentido más elemental "radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y espacios públicos." Efectivamente, se trata de un derecho constitucional que como el derecho a la vida, tiene una especial importancia, como presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías.

En este sentido, la jurisprudencia de esta Corporación ha concluido (i) que la libertad de locomoción tiene una importancia central por cuanto es una condición para el goce efectivo de otros derechos y garantías como por ejemplo, el derecho a la educación, al trabajo o a la salud; (ii) que la libertad de locomoción se afecta cuando irrazonablemente por acciones positivas directamente se obstruye la circulación de los ciudadanos, o cuando se produce tal efecto de manera indirecta, debido a las consecuencias que genera la actividad que realiza una persona; y (iii) que la Constitución faculta al legislador para establecer límites a la libertad de locomoción, cuando el orden público se encuentre gravemente alterado, por razones de planeación rural o urbana, por motivos culturales o para proteger zonas de reserva natural. La misma Constitución prevé un tratamiento especial para el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (art. 310). De la Constitución también se derivan obvias restricciones a esa libertad en la propiedad privada (art. 58), en los resguardos indígenas (arts. 319 y 330) y en las zonas de reserva natural (art. 79).

Por su parte en materia de regulación de la actividad de transporte la jurisprudencia ha señalado (i) que se trata de una actividad peligrosa frente a la cual es legítima una amplia intervención policiva del Estado; (ii) que el poder de regulación del transporte no sólo pretende asegurar la posibilidad de desplazarse, sino el hacerlo en condiciones de seguridad, sin riesgos para la vida y la integridad personal más allá de lo razonable; y (iii) que el acceso al servicio público de transporte en las ciudades es fundamental para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de moverse, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte diferente a los servicios públicos.

La actividad de conducir vehículos automotores ha sido calificada por la jurisprudencia constitucional y por la doctrina extranjera como una actividad peligrosa, que coloca per se a la comunidad “ante inminente peligro de recibir lesión”.

En la sentencia C-1090 de 2003, la Corte se refirió a la evolución jurisprudencial de las actividades peligrosas como forma de incurrir en responsabilidad civil, en los siguientes términos:

“...Ahora bien, concretamente en el tema de la conducción de vehículos automotores terrestres, la Corte suprema de Justicia tiene un criterio muy decantado en cuanto al riesgo que tal actividad produce. Ver, entre otras, la sentencia del 5 de octubre de 1997, M.P. Nicolás Bechara Simanca y sentencia del 13 de diciembre de 2000, del mismo Magistrado. De igual manera, el Consejo de Estado, Sección Tercera, en sentencia del 8 de junio de 1999, con ponencia del Consejero Daniel Suárez Hernández, estimó lo siguiente: La Sala desea precisar que, en la actividad que tiene por objeto la construcción, remodelación, mantenimiento y mejora de las vías públicas es una de las denominadas riesgosas o peligrosas en el entendimiento de que tal calificación supone una potencialidad de daño para las personas o para las cosas, a lo que se suma que, el uso de una vía pública a más de configurar a cargo de las autoridades un típico servicio de naturaleza pública, también comporta una buena dosis de peligrosidad o riesgo, pues la conducción de vehículos automotores es una actividad de suyo peligrosa. “A nadie escapa la alta dosis de peligro o riesgo, que se suma al connatural del ejercicio de la actividad peligrosa de la conducción de

automotores, de verse expuesto a una colisión o a cualquier otra vicisitud por el uso indiscriminado que de la vía se hacía, en ambos sentidos, uso éste provocado y permitido a ciencia y paciencia de las autoridades públicas demandadas, tal y como quedó acreditado con la prueba testimonial de los agentes de tránsito". (subrayados fuera de texto).

En este mismo sentido, la jurisprudencia ha insistido en que si bien es cierto que "el tránsito automotor es una actividad que es trascendental en las sociedades contemporáneas pues juega un papel muy importante en el desarrollo social y económico y en la realización de los derechos fundamentales", no lo es menos, que tal actividad implica también riesgos importantes y por lo tanto puede ser regulada por el legislador para asegurar el cumplimiento del deber que tienen las autoridades de la República de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, y derechos y libertades, y de los deberes sociales del Estado y de los particulares. Al respecto, la Corte ha sostenido: "la importancia y el carácter riesgoso del tránsito vehicular justifican entonces que esta actividad pueda ser regulada de manera intensa por el Legislador, quien puede señalar reglas y requisitos destinados a salvaguardar la vida e integridad de las personas, así como a proteger los bienes y propiedades. Por ello esta Corte ha resaltado que el tránsito es una actividad "frente a la cual se ha considerado legítima una amplia intervención policiva del Estado, con el fin de garantizar el orden y proteger los derechos de las personas. El control constitucional ejercido sobre las regulaciones de tránsito debe entonces ser dúctil, a fin de no vulnerar esa amplitud de la libertad de configuración y de las facultades del Legislador para regular el tránsito, debido a su carácter riesgoso".

Igualmente, la Corporación ha señalado que a medida que los avances tecnológicos han permitido la producción de vehículos más potentes, capaces de transitar a velocidades importantes, la posible afectación de la vida e integridad de las personas se ha potencializado también, generando la necesidad urgente de garantizar la seguridad, todo lo cual supone una regulación rigurosa del tráfico automotor. Dentro de este contexto, propender por la seguridad vial, en palabras de la Corte, constituye un fin constitucionalmente válido, pues con ella se persigue "la realización de los principios constitucionales de protección, por parte de las autoridades públicas, de la vida y de los bienes de las personas residentes en Colombia y de la promoción de la prosperidad general, en los términos del artículo 2 Superior".

Específicamente, en relación con el transporte privado, la Corte ha precisado que su regulación se encamina a establecer unos límites razonables al ejercicio de la libertad de locomoción, con el propósito de mantener unas condiciones esenciales de vida en comunidad y se rige bajo los principios de seguridad, calidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización; y que al legislador le está vedado establecer restricciones a esa libertad o a la autonomía de las personas, salvo en los casos en que la misma afecte derechos de terceros o el interés general como es el caso de la seguridad vial.

En la medida en que el Estado es el encargado de organizar y coordinar los elementos involucrados en la relación vía-persona-vehículo, esta Corte ha advertido que resulta lógico suponer que en él recaiga la responsabilidad de evaluar en qué grado y con qué intensidad se afectan el interés general y los derechos de terceros. "En otras palabras, es el Estado, por conducto del legislador, el que debe determinar cuáles son

las restricciones que deben imponerse para que el tránsito de vehículos y de peatones permita alcanzar niveles aceptables de orden, seguridad, salubridad y comodidad públicas”.

En resumen, en lo referente a la actividad de transporte la jurisprudencia ha concluido (i) que se trata de una actividad peligrosa frente a la cual es legítima una amplia intervención policiva del Estado; (ii) que el poder de regulación del transporte no sólo pretende asegurar la posibilidad de desplazarse, sino el hacerlo en condiciones de seguridad, sin riesgos para la vida y la integridad personal más allá de lo razonable; y (iii) que el acceso al servicio público de transporte en las ciudades es fundamental para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de moverse, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte diferente a los servicios públicos.”

La Regulación del Tránsito Terrestre

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-287 de 1996:

“...la actividad automotriz está rodeada de riesgos, por ende el Estado tiene la carga obligacional de regular la circulación de los peatones, animales y vehículos por las vías públicas y por las vías privadas que están abiertas al público, de manera tal que se pueda garantizar un tránsito terrestre, vehicular y de personas, que no genere riesgos para la vida e integridad de los miembros de la comunidad. Con este propósito, se han expedido normas e instituido actividades encargadas de su ejecución. La labor anterior ha sido cumplida, en el marco legal, a través de la expedición de normas como el Código Nacional de Tránsito Terrestre, y el Decreto 80 de 1987, el cual asigna unas funciones a los municipios en relación con el transporte urbano, tales como: "ajustar la estructura de las vías nacionales dentro del respectivo perímetro urbano, de conformidad con las necesidades de la vida municipal"”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-529 de 2003

“El tránsito automotor es una actividad que es trascendental en las sociedades contemporáneas pues juega un papel muy importante en el desarrollo social y económico, y en la realización de los derechos fundamentales. Por ejemplo, la libertad de movimiento y circulación (CP art. 24) se encuentra ligada al transporte automotor, y el desarrollo económico depende también, en gran medida, de la existencia de medios adecuados de transporte terrestre. Sin embargo, la actividad transportadora terrestre implica también riesgos importantes, por cuanto los adelantos técnicos permiten que los desplazamientos se realicen a velocidades importantes, con vehículos que son potentes y pueden afectar gravemente la integridad de las personas. Por todo lo anterior, “resulta indispensable no sólo potenciar la eficacia de los modos de transporte sino garantizar su seguridad”, lo cual supone una regulación rigurosa del tráfico automotor.”

“La importancia y el carácter riesgoso del tránsito vehicular justifican entonces que esta actividad pueda ser regulada de manera intensa por el Legislador, quien puede señalar reglas y requisitos destinados a salvaguardar la vida e integridad de las personas, así como a proteger los bienes y propiedades. Por ello esta Corte ha

resaltado que el tránsito es una actividad “frente a la cual se ha considerado legítima una amplia intervención policiva del Estado, con el fin de garantizar el orden y proteger los derechos de las personas. El control constitucional ejercido sobre las regulaciones de tránsito debe entonces ser dúctil, a fin de no vulnerar esa amplitud de la libertad de configuración y de las facultades del Legislador para regular el tránsito, debido a su carácter riesgoso. Con esos criterios entra entonces la Corte a estudiar los cargos contra los parágrafos acusados.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003.

“El tránsito terrestre es una actividad que juega un papel trascendental en el desarrollo social y económico, y en la realización de los derechos fundamentales. A esta actividad se encuentran ligados asuntos tan importantes como la libertad de movimiento y circulación (CP art. 24) y el desarrollo económico. Pero la actividad transportadora terrestre implica también riesgos importantes para las personas y las cosas. Por lo anterior, “resulta indispensable no sólo potenciar la eficacia de los modos de transporte sino garantizar su seguridad”¹⁰⁴, lo cual supone una regulación rigurosa del tráfico automotor.¹⁰⁵ “La importancia y el carácter riesgoso del tránsito terrestre justifican que esta actividad pueda ser regulada de manera intensa por el Legislador, quien puede señalar reglas y requisitos destinados a proteger la integridad de las personas y los bienes. Por ello esta Corte ha resaltado que el tránsito es una actividad “frente a la cual se ha considerado legítima una amplia intervención policiva del Estado, con el fin de garantizar el orden y proteger los derechos de las personas”¹⁰⁶. Así, el control constitucional ejercido sobre las regulaciones de tránsito no debe ser tan riguroso como en otros campos a fin de no vulnerar esa amplitud de la libertad de configuración del Legislador”. “La regulación del tránsito se funda en gran medida en la concesión a ciertas autoridades –las autoridades de tránsito- de la facultad de imponer sanciones a aquellos conductores que infrinjan las normas que buscan proteger la seguridad de las personas. Por ello es necesario que la Corte recuerde brevemente el ámbito constitucional de esas potestades sancionadoras de las autoridades estatales”.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-144 de 2009

“El transporte terrestre es una actividad social y económica que facilita la realización del derecho de libre movimiento y circulación, así como de derechos vinculados con la libertad económica y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte. Su ejercicio arriesga derechos fundamentales de los ciudadanos a la vida, la integridad y la seguridad, por el peligro que entraña la movilización a través de vehículos - velocidad de la movilización y contundencia de los mismos -. También impacta en derechos colectivos como el medio ambiente y el uso del espacio público (vgr. vías, calles, bahías, publicidad exterior, contaminación del aire, etc.). Como consecuencia de ello, es objeto de una fuerte regulación por el Legislador, al punto tal de que la Corte ha reconocido que es “legítima una amplia intervención policiva del Estado [en estas materias], con el fin de garantizar el orden, y proteger los derechos” de los ciudadanos.

¹⁰⁴ Ver, entre otras, la sentencia C-066 de 1999, Fundamento 4.

¹⁰⁵ Sentencia T-258 de 1996. Fundamento 7. En el mismo sentido, ver, entre otras, las sentencias T-287 de 1996, C-309 de 1997 y C-066 de 1999.

¹⁰⁶ Sentencia C-309 de 1997. Fundamento 19.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011

“La jurisprudencia de esta Corporación, se ha referido en múltiples pronunciamientos respecto de la naturaleza del tránsito terrestre, su carácter imperativo para garantizar el derecho a la movilidad y circulación de las personas y ciudadanos, el carácter de interés público que entraña y la prevalencia de este interés sobre el privado, así como sobre la naturaleza riesgosa de esta actividad, y por tanto sobre la amplia facultad legislativa que tiene el Legislador en la materia, debido a la necesidad de regular este ámbito de claro y prevalente interés público, garantizando que se realice en condiciones de seguridad, y con el fin de proteger la vida, la integridad, los bienes, la infraestructura y malla vial, el medio ambiente, entre otros fines, valores y derechos constitucionales de primer orden. Así mismo, ha insistido la Corte en que tal regulación debe realizarse dentro de los claros y precisos límites que fijan los propios fines, valores y derechos constitucionales, y de conformidad con los parámetros de racionalidad y proporcionalidad que son propios del Estado constitucional de derecho.

Así las cosas, la jurisprudencia de esta Corte ha insistido que en la regulación del tránsito terrestre, por tratarse de normas de interés público, el Legislador tiene una amplia libertad de configuración respecto de las mismas, por cuanto se encuentran encaminadas a proteger la libertad de locomoción, circulación y movilidad de los ciudadanos, así como la vida, la integridad personal y los bienes, la seguridad, la salubridad pública, la malla vial y el medio ambiente, entre otros fines, valores y derechos constitucionales. Al tiempo ha destacado la Corte, que dicha libertad no es absoluta, por cuanto la misma debe ser racional, proporcional y respetuosa de los derechos fundamentales”

(...)

“En cuanto a los fines de la regulación legal del tránsito terrestre en Colombia, el propio Legislador ha establecido -Leyes 105 de 199, 276 de 199 Ley 105 de 1993, 336 de 199 y 769 de 200- que los principios esenciales que orientan la regulación de esta actividad, que es de suyo riesgosa, son la seguridad y la protección de las personas o usuarios, y que por dicha razón el transporte público gozará de una especial protección por parte del Estado e implicará una prelación del interés general sobre el particular.

En igual sentido, la jurisprudencia de esta Corte ha recabado en múltiple jurisprudencia, que la promoción de la seguridad y la protección de las personas y usuarios, así como la seguridad vial en su conjunto, constituyen principios rectores de la regulación del tránsito terrestre y un fin constitucionalmente válido y relevante, de conformidad con el artículo 2º Superior por cuanto, “(...) si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectados: la descoordinación de las fuerzas físicas que actúan en el escenario del tránsito vehicular y peatonal, provocaría la accidentalidad constante de sus elementos (...)”

Así mismo, esta Corporación ha resaltado la importancia de la regulación del transporte terrestre con el fin de asegurar el goce efectivo de la libertad de

locomoción, que tiene una relevancia cardinal, al constituir una condición necesaria para el goce efectivo de otros derechos fundamentales, de tal manera que debe garantizarse su ejercicio en condiciones de seguridad

En consecuencia, la Corte se ha pronunciado en relación con la importancia y relevancia del Código Nacional de Tránsito Terrestre, mencionando que este tiene como fin regular la circulación de todos los tipos de usuarios (peatones, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos), por todos los tipos de vías (carreteras, calles, vías públicas o vías cerradas), y que su finalidad es principalmente la garantía y protección de la seguridad y salubridad ciudadanas, y que por tanto las normas que integran este código constituyen normas de interés público, absolutamente necesarias para la organización racional de la movilidad ciudadana en condiciones de seguridad y salubridad

En síntesis, la Corte ha encontrado que la imperiosidad e importancia del tránsito terrestre faculta al Legislador para regular ampliamente la materia, establecer las sanciones para las infracciones y facultar a las autoridades administrativas de los distintos niveles territoriales -nacional y local-, con el fin de promover el cumplimiento de tales disposiciones y aplicar las sanciones correspondientes para los infractores de las normas de tránsito.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011

“El Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002, modificado por las leyes 993 de 2004, 1005 de 2006, 1239 de 2008, 1281 de 2009, 1310 de 2009, 1383 de 2010 y 1397 de 2010, tiene como sustento constitucional el derecho fundamental que tiene todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, a circular libremente por el territorio nacional (artículo 24 CP); y en el mandato constitucional según el cual corresponde al Congreso hacer las leyes mediante las cuales deberá cumplir, entre otras, la función de “unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República” (artículo 150, numeral 25, CP).[41]

En la exposición de motivos que dio origen a la Ley 769 de 2002 se expresó la necesidad de contar con un nuevo código de tránsito que dotara al país de herramientas jurídicas acordes con los nuevos tiempos en materia de tráfico de vehículos y de personas con el propósito fundamental de contrarrestar los altos índices de accidentalidad que se registran en el país, debido al ejercicio indebido de circular libremente. En efecto, la ponencia reconoció que “la propuesta que se presenta busca su aplicación, con fines de prevención de accidentes y pretende tener consecuencias de tipo sancionatorio administrativo (...)”, puesto que “la accidentalidad vial en Colombia resulta ser en términos de fallecimientos y heridas mucho más problemática que la violencia que causa lo que se denomina ‘el orden público’, y si el número de muertos y heridos se confronta con el número de vehículos que circula en Colombia, encontramos tasas porcentuales desproporcionadas frente a países con mucho mayor número de vehículos, en los cuales la velocidad de circulación es definitivamente superior a la medida que se conoce en Colombia”. [42]

El legislador adoptó, entonces, el Código Nacional de Tránsito Terrestre con el fin de regular la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas y ciertas vías privadas

(artículo 1 de la Ley 769 de 2002).[43] Los principios rectores que determinan el objetivo central de este Código son la seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, la libre circulación, la educación y la descentralización (inciso 3 del artículo 1 de la Ley 769 de 2002).

En desarrollo de estos principios rectores, el párrafo 1 del artículo 4 del Código Nacional de Tránsito Terrestre prevé la obligación en cabeza del Ministerio de Transporte de elaborar un Plan Nacional de Seguridad Vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad.

(...)

En conclusión, dado que una de las motivaciones fundamentales para la expedición del Código de Tránsito y Transporte consistió en la necesidad de contrarrestar los altos índices de accidentalidad que se registran en el país,[45] debido al ejercicio indebido de la posibilidad de conducir, el legislador consideró necesario imponer algunos requisitos y limitaciones a su desarrollo, que garanticen la total idoneidad, adiestramiento y destreza de quien conduce, lo cual a su vez garantiza, el cabal ejercicio del derecho a la libertad de circulación.[46] ”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-502 de 2012

“El tránsito terrestre hace referencia a “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” (artículo 1º del C.N.T.T., modificado por el artículo 1º de la Ley 1383 de 2010). Este tipo de tránsito supone la movilización por tierra no sólo de personas sino también de animales, cosas y vehículos por las referidas vías (art. 2º C.N.T.T.). Por ello, es claro que su desarrollo y atención resultan trascendentales para el desenvolvimiento de la vida en sociedad.

Como lo ha dicho la jurisprudencia de esta Corporación, la realización del tránsito terrestre pero también su ordenación son de carácter imperativo, pues con ellos se garantiza la propia libertad de locomoción de relevancia cardinal en la existencia de todo individuo, como condición necesaria para el goce efectivo de otros derechos fundamentales y en esa línea, del derecho a la movilidad y a la libre circulación de las personas y ciudadanos en el territorio nacional. Derecho éste último que, según se previó en el artículo 24 constitucional, autoriza a que todo colombiano pueda transitar libremente, con las limitaciones que establezca la ley, esto es, sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantizar las finalidades no sólo de movilizarse, sino todas las que se puedan relacionar directamente con su ejercicio (tránsito de mercancías, derecho al trabajo, derecho a la educación, etc.).

Tal conexión estrecha con los derechos, determina el carácter de interés público del tránsito terrestre y por tanto el carácter vinculante de las medidas legales y administrativas que lo regulan, por lo que lo uno y lo otro pueden prevalecer frente a los intereses privados. Esto proviene no sólo de la condición iusfundamental de ciertos

ámbitos de los derechos involucrados, sino también de que buena parte de ese tránsito terrestre se realice a través de una actividad riesgosa con el uso de vehículos de diversa naturaleza, por vías de toda índole, en particular las públicas. Por eso el transporte público gozará de especial protección por parte del Estado e implicará una prelación del interés general sobre el particular.

De uno y otro elementos se deriva un poder de configuración legislativa de diversa intensidad y graduación, pero en general amplio, pues debe asegurar la mejor realización de los derechos y bienes como la vida, la integridad personal, los bienes, la infraestructura y la malla vial, el medio ambiente, el espacio público, la salubridad y la seguridad públicas, entre otros.

En el marco de lo anterior, de manera reiterada la legislación colombiana relacionada con el tránsito terrestre (Leyes 105 de 1993 de disposiciones básicas sobre el transporte, 276 de 1996 que modifica parcialmente la anterior, 336 de 1996, que adopta el Estatuto Nacional de Transporte, art. 5º y 769 de 2002 que hace lo propio del C.N.T.T.) han tenido como “principios esenciales que orientan la regulación de esta actividad, que es de suyo riesgosa”, la seguridad y la protección de las personas o usuarios, la seguridad vial en su conjunto y la salubridad ciudadana, finalidades que a su vez resultan válidas y relevantes de conformidad con el artículo 2º C..

Esta regulación a la que se somete el tránsito terrestre, en todo caso se debe producir -como suele suceder con el ejercicio de las importantes atribuciones constitucionales al legislador-, de conformidad con los parámetros de racionalidad, proporcionalidad, razonabilidad y en definitiva, respeto de los derechos fundamentales, reconocidos como límites propios del Estado constitucional de derecho.”

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-969 de 2012

“El artículo 150 numeral 2 de la Constitución faculta al Congreso colombiano para expedir códigos en todos los ramos y por ello el legislador produjo el Código Nacional de Tránsito en el cual aparecen las disposiciones acusadas. En uso de las facultades conferidas por el numeral 1 del precitado artículo 150 el Congreso modificó por vía de la Ley 1383 de 2010 el artículo 17 del citado Código de Tránsito. Por su parte, el ejecutivo, fungiendo como legislador, de conformidad con las facultades conferidas por el Congreso, incorporó en el artículo 198 del Decreto 19 de 2012 una modificación al artículo 23 del mismo cuerpo normativo. Son tales preceptos en los apartes demandados los que aquí se estudian para definir su constitucionalidad.

Particular importancia tiene en la fundamentación constitucional de las potestades del Congreso para regular la materia del tránsito, el contenido del numeral 25 del ya citado artículo 150 constitucional. Dice el mandato a tenor literal “Corresponde al Congreso hacer las leyes por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:...25 unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República”.

En el ejercicio de tal actividad reguladora el legislador debe tener como norte las finalidades establecidas en el artículo 2 de la Constitución. En particular y tras una mera revisión literal, se encuentra que resultan de especial interés, las tareas de garantizar la efectividad no solo de los derechos, sino también la de los principios y deberes contemplados en la Norma Suprema. En el mismo mandato constitucional

debe resaltarse la obligación de las autoridades de asegurar no sólo el cumplimiento de los deberes sociales del Estado, sino también el de los deberes de los particulares.”

(...)

“Como se puede notar, el Congreso a través de las medidas que adopta busca proteger bienes constitucionalmente reconocidos. Esto significa que la potestad legislativa está signada por finalidades que el constituyente ha estimado merecedoras de tutela por parte del órgano encargado de hacer las leyes. Entre esas finalidades se cuentan la vida, la seguridad, la integridad física, el orden y la comodidad pública. Los fallos de la actividad legislativa en este campo son entonces la justificación de la normatividad expedida por el legislador, y se constituyen en criterio orientador de los contenidos de la reglamentación a producir. Mal podrían ser de recibo disposiciones en las cuales el Congreso pretendiese realizar fines constitucionalmente inaceptables y tampoco resultarían razonables normas que no tuviesen ninguna finalidad.

Resulta imperativo en este punto observar que si bien es cierto el legislador goza de la potestad de regular el tránsito automotor, también es cierto que tal facultad no es irrestricta. En serio riesgo quedaría la supremacía de la Carta Fundamental si el poder del congreso fuese ilimitado al expedir la legislación. La materia en estudio, el tránsito vehicular, no es la excepción.”

(...)

Importante resulta en esta decisión especificar tanto la finalidad de la imposición de las multas como la finalidad del cobro de las mismas en materia de tránsito. Por lo que atañe a la imposición es del caso decir que en principio buscan un efecto disuasor en los potenciales infractores de la normatividad de tránsito, y se constituyen en sanción para aquellos que efectivamente han transgredido normas a las cuales el legislador les ha imputado la multa a unas ciertas conductas estimadas como indeseable.

En el trasfondo justificador del carácter general de este tipo de medida se encuentra el deseo de proteger bienes constitucionales altamente valuados, tales son el interés público, la seguridad y comodidad de quienes se desplazan por las vías públicas y el uso correcto del espacio público. No se trata de un mero afán rentístico sino que el respeto de los bienes señalados compromete al legislador en su protección y éste halla en la multa una forma de prevenir su menoscabo.”

(...)

“Como se puede apreciar, bienes como la seguridad vial, la planificación del tránsito, la educación en esa materia no merecen reparo constitucional, y hallan asidero, en la prevalencia del interés general consagrada en el artículo 1 de la Constitución Política, los deberes protección de las autoridades a todas las personas estipulados en el artículo 2 de la Carta y la finalidad estatal de brindar bienestar general contemplada en el artículo 366 superior. En conclusión, las finalidades específicas de la sanción no encuentran reparo constitucional.”

“Mal podría el legislador desconocer la especial condición del manejo de automotores y omitir la regulación del mismo, dado que en aquella actividad se ponen en riesgo derechos tan trascendentales como la vida y la integridad física.”

INTERVENCION DE ORGANISMOS DE TRÁNSITO Y SUPERVISION A ORGANISMOS DE APOYO AL TRANSITO

Decreto 1479 DE 2014

CAPITULO I

Objeto

Artículo 1. Objeto. El presente Decreto tiene por objeto reglamentar el artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, estableciendo el procedimiento de intervención a los Organismos de Tránsito que debe efectuar la Superintendencia de Puertos y Transporte; así como también el procedimiento para la supervisión preventiva, suspensión o cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo al tránsito.

CAPITULO II

Intervención de organismos de tránsito

Artículo 2. Intervención de Organismos de Tránsito. La intervención consistirá en un conjunto de mediadas administrativas de carácter transitorio, ejercidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, sobre los Organismos de Tránsito, con la finalidad de garantizar la correcta y eficaz atención a los usuarios. La Superintendencia de Puertos Transporte, podrá ordenar la intervención de un Organismo de Tránsito de cualquier nivel cuando se presenten las siguientes causales:

- a) Cuando su actividad u omisión haya puesto en riesgo o causado daños a personas y/o bienes
- b) Se altere o modifique la información reportada al RUNT o poner en riesgo la información de este.
- c) Se expidan certificados en categorías o servicios no autorizados.
- d) Se facilite a terceros los documentos, equipos o implementos destinados al servicio o permitir el uso a aquellos de su razón social por terceros.
- e) Se abstenga injustificadamente de prestar el servicio.
- f) No se hagan los reportes e informes obligatorios de acuerdo con los que sobre el particular señalen el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte.
- g) Se varíen las tarifas sin informarlo públicamente y previamente en sus instalaciones y al Ministerio de Transporte.
- h) Se permita la realización de trámites de tránsito sin el paz y salvo expedido por el sistema integrado de información de multas y sanciones por infracciones de tránsito.

CAPITULO III

Procedimiento para la intervención de organismos de tránsito

Artículo 3. Actuación Administrativa. La actuación iniciará de oficio o a petición del Ministerio de Transporte o de cualquier ciudadano o autoridad, mediante acto administrativo motivado suscrito por el Superintendente de Puertos y Transporte. Si de los documentos anexos a la queja o de las visitas que en ejercicio de la función de inspección y vigilancia efectúe la Superintendencia de Puertos y Transporte o de las

averiguaciones preliminares realizadas por la misma, se evidencie que existe merito para adelantar el proceso, se comunicará al Organismo de Tránsito respectivo.

Parágrafo: El acto administrativo por medio del cual se ordene la correspondiente intervención, deberá ser comunicado a la máxima autoridad del orden municipal, distrital o departamental a la que pertenezca el Organismo de Tránsito, para lo de su competencia.

Artículo 4. Agente Interventor. El Superintendente de Puertos y Transporte designará como agente interventor a un servidor público del sector transporte del nivel directivo o asesor e informará de esta designación al nominador de la entidad a la que pertenece el servidor público designado.

El Superintendente de Puertos y Transporte también podrá designar por sorteo público al agente interventor, escogido de la lista elaborada por esta entidad para el efecto, en cuyo caso deberá establecer previamente y mediante acto administrativo de carácter general los requisitos, remuneración, competencias y las demás situaciones que se haga necesario reglamentar para inscribirse como agente interventor de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Parágrafo 1: El servidor público designado asumirá sus funciones desde el momento de comunicación del acto administrativo que ordena la intervención.

Parágrafo 2: Dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la posesión, el agente interventor presentará al Superintendente de Puertos y Transporte un plan de mejoramiento que permita subsanar las causales que motivaron la intervención.

Parágrafo 3: El funcionamiento del organismo de tránsito se mantendrá bajo la dirección del interventor, sin perjuicio del inicio o continuidad de las actuaciones sancionatorias derivadas de las faltas que dieron origen a la intervención.

Parágrafo 4: El servidor público que sea designado como agente interventor de un organismo de tránsito podrá ser sustituido discrecionalmente, en cualquier momento, por el Superintendente de Puertos y Transporte.

Artículo 5. Remuneración. El servidor público designado como agente interventor seguirá percibiendo el salario que devengue en la Superintendencia de Puertos y Transporte o en la entidad del sector de la cual provenga.

Si la intervención se realizara en un organismo de tránsito ubicado en un domicilio distinto al del servidor público designado como agente interventor, la designación se hará en condición de comisión de servicios.

Artículo 6. Terminación de la intervención. Superados los hechos que motivaron la intervención, la Superintendencia de Puertos y Transporte lo declarará mediante acto administrativo que comunicará a la autoridad municipal, departamental o distrital a la que pertenezca el organismo de tránsito, para lo de sus competencias.

Del mismo modo se procederá en caso de llegarse al plazo máximo de intervención evento en el cual el agente interventor estará obligado a entregar el plan de

mejoramiento de que trata el párrafo 2 del artículo 4 de este decreto, debidamente cumplido.

Artículo 7. Entrega del Organismo. Concluida la intervención por superación de las causales que dieron origen a la misma, el agente interventor deberá proceder a la entrega formal del organismo en un término no superior a quince (15) días, con indicación del inventario de los bienes y relación de las actuaciones y el plan de mejoramiento prestado, debidamente cumplido.

CAPITULO IV

Suspensión, suspensión preventiva y cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo

Artículo 8. Suspensión preventiva- En ejercicio de la competencia que le asigna el artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, la Superintendencia de Puertos y Transporte podrá ordenar la suspensión preventiva de la habilitación de un organismo de apoyo al tránsito, hasta por el término de seis (6) meses, prorrogables por otro periodo igual, cuando se establezca que el servicio o la continuidad del mismo pueden verse alterados; cuando se ponga en riesgo los usuarios, o cuando se pueda afectar o poner en riesgo el material probatorio para las actuaciones en curso.

En todo caso, será el Ministerio de Transporte la entidad competente para expedir el acto administrativo por medio del cual se dé cumplimiento a lo ordenado por la Superintendencia.

Artículo 9. Suspensión o Cancelación de la habilitación. La suspensión o cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo al tránsito procederá una vez agotado el procedimiento Sancionatorio previsto en el capítulo III del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, siempre que se logre establecer, por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte, la ocurrencia de las causales establecidas en el artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.

Parágrafo: La suspensión de la habilitación procederá por el término mínimo de 6 meses y hasta por 24 meses, periodo que se graduará teniendo en cuenta los criterios previstos en el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011.

CAPÍTULO V

Otras disposiciones

Artículo 10. Adicionar un numeral al artículo 7 del Decreto 1016 de 2000, el cual quedará así:

“Artículo 7. Del Superintendente. El Superintendente de Puertos y Transporte es agente del Presidente de la República, de su libre nombramiento y remoción. Como jefe del organismo le corresponde ejercer las siguientes funciones:” (...)

“30. Adelantar el proceso de intervención de los organismos de tránsito, de conformidad con lo establecido por el artículo 19 de la Ley 1702 de 2013 o la norma que la modifique o sustituya.”

Artículo 11. Modificar el numeral 3 del artículo 14 del Decreto 1016 de 2000 modificado por el artículo 10 del Decreto 2741 de 2001, el cual quedará así:

“Artículo 12 (sic). SUPERINTENDENCIA DELEGADO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE. Son funciones de la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor, sin perjuicio de las que corresponden a las entidades territoriales y demás autoridades, las siguientes:

(...)

“3. Ejecutar la labor de inspección, vigilancia y control de los organismos de transporte terrestre automotor, centros de enseñanza automovilística y de los organismo de tránsito excepto la facultad de intervención contemplada en el artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, conforme lo previsto en las disposiciones legales vigentes y las demás que se implementen para el efecto.

Las solicitudes o peticiones de intervención de los organismos de tránsito serán remitidas al Superintendente de Puertos y Transporte.”

Artículo 13 (sic). Vigencias y Derogatorias. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias en especial los artículos 4 y 7 del Decreto 1270 de 1991.

ÍNDICE NORMATIVO

CONSTITUCIÓN POLÍTICA

Artículo 24	10
Artículo 79	10
Artículo 82	10

LEYES

Ley 663 de 1993

Artículo 1	255
Artículo 2	255
Artículo 3	255
Artículo 4	256
Artículo 5	256

Ley 191 de 1995

Artículo 4	256
Artículo 24.	256
Artículo 30.	257

Ley 488 de 1998.

Artículo 138.	247
Artículo 139.	248
Artículo 140.	248
Artículo 141.	248
Artículo 142.	249
Artículo 143.	250
Artículo 144.	250
Artículo 145.	250
Artículo 146.	251
Artículo 147.	252
Artículo 148.	252
Artículo 150.	252

Ley 633 de 2000

Artículo 106.	250
---------------	-----

Ley 903 de 2004

Artículo 1.	178
Artículo 2.	244

Ley 962 de 2005

Artículo 65.	387
Artículo 66.	387
Artículo 67.	387
Artículo 68.	311

Ley 1005 de 2006

Artículo 1.	85
-------------	----

Artículo 2.	86
Artículo 3.	85
Artículo 4.	85
Artículo 5.	85
Artículo 6.	85
Artículo 7.	87
Artículo 8.	87
Artículo 9.	87
Artículo 10.	88
Artículo 11.	90
Artículo 12.	90
Artículo 15.	515
Artículo 16.	136
Artículo 17.	516
Artículo 18.	516

Ley 1083 de 2006

Artículo 1	59
Artículo 2	60
Artículo 3	60
Artículo 4	348

Ley 1228 de 2008

Artículo 1	351
Artículo 2	353
Artículo 3	353

Ley 1287 de 2009

Artículo 1	15
Artículo 2.	15
Artículo 3.	15
Artículo 4.	16
Artículo 6.	16-502
Artículo 7.	507

Ley 1310 de 2009

Artículo 1.	529
Artículo 2.	529
Artículo 3.	530
Artículo 4.	522
Artículo 5.	534
Artículo 6.	534
Artículo 7.	534
Artículo 8.	51
Artículo 9.	540
Artículo 10.	540
Artículo 11.	540
Artículo 12.	540
Artículo 13.	540
Artículo 14.	541
Artículo 15.	543

Ley 1364 de 2009

Artículo1.	182
------------	-----

Artículo 2.	182	Artículo 16.	302
		Artículo 17.	303

Ley 1397 de 2010

Artículo 1.	123
Artículo 2.	140
Artículo 3.	141
Artículo 4	500
Artículo 5.	108

Ley 1383 de 2010

Artículo 1.	6
Artículo 2.	37
Artículo 3.	37
Artículo 4.	123
Artículo 5.	141
Artículo 6.	170
Artículo 7.	174
Artículo 8.	184
Artículo 10.	266
Artículo 11.	266
Artículo 12.	284
Artículo 13.	298
Artículo 15.	314
Artículo 16.	325
Artículo 17.	325
Artículo 18.	327
Artículo 19.	347
Artículo 20.	373
Artículo 21.	397
Artículo 22.	441
Artículo 24.	457
Artículo 25.	495
Artículo 26.	502

Ley 1450 de 2011

Artículo 84.	69
Artículo 85.	70
Artículo 86.	451
Artículo 89	41
Artículo 92.	638
Artículo 135	344
Artículo 244	131

Ley 1503 de 2011

Artículo 1.	299
Artículo 2.	14
Artículo 3.	300
Artículo 9.	298
Artículo 10.	31
Artículo 11.	627
Artículo 12.	188-625
Artículo 13.	300
Artículo 14.	301

Ley 1539 de 2012

Artículo 3	153
------------	-----

Ley 1618 de 2013

Artículo 2	24
Artículo 15	412

Ley 1630 de 2013

Artículo 1	579
Artículo 2	579
Artículo 3	579
Artículo 4	579
Artículo 5	580

Ley 1682 de 2013

Artículo 12	34
Artículo 55	352
Artículo 73	352

Ley 1696 de 2013

Artículo 4	436
Artículo 5	436-495
Artículo 6	499
Artículo 7	499
Artículo 9	500

Ley 1702 de 2013

Artículo 1	634
Artículo 2	634
Artículo 3	634
Artículo 5	19
Artículo 19	38
Artículo 20	39

DECRETOS

Decreto 1660 de 2003

Artículo 4	51
Artículo 7.	25
Artículo 8.	25
Artículo 36.	420

Decreto 4116 de 2004

Artículo 9.	181
-------------	-----

Artículo 10.	181
Artículo 11.	181
Artículo 12.	181

Decreto 400 de 2005.

Artículo 1.	255
Artículo 2.	255
Artículo 3.	255
Artículo 4.	256
Artículo 5.	256
Artículo 6.	256

Decreto 1538 de 2005

Artículo 11.	25
Artículo 12.	26

Decreto 2961 de 2006

Artículo 1.	430
Artículo 2	430
Artículo 3	430
Artículo 4	431

Decreto 4116 de 2008

Artículo 1	430
Artículo 2.	430

Decreto 289 de 2009

Artículo 1.	124
Artículo 2.	124
Artículo 3.	124

Decreto 1500 de 2009

Artículo 1.	109
Artículo 2.	109
Artículo 3.	109
Artículo 4.	109
Artículo 5.	110
Artículo 6.	110
Artículo 7.	111
Artículo 8.	112
Artículo 9.	113
Artículo 10.	113
Artículo 11.	113
Artículo 12.	113
Artículo 13.	114
Artículo 14.	114
Artículo 15.	115
Artículo 16.	115

Artículo 17.	115
Artículo 18.	116
Artículo 19.	116
Artículo 20.	116
Artículo 21.	116
Artículo 22.	117
Artículo 23.	117
Artículo 24.	118
Artículo 25.	119
Artículo 26.	119
Artículo 27.	119
Artículo 28.	120
Artículo 29.	120
Artículo 30.	120

Decreto Ley 019 de 2012

Artículo 27.	511
Artículo 34.	472
Artículo 195	140
Artículo 196	141
Artículo 197	171
Artículo 198	172
Artículo 199	247
Artículo 200	262
Artículo 201	266
Artículo 202	284
Artículo 203	294
Artículo 204	325
Artículo 205	457
Artículo 206	502
Artículo 207	88
Artículo 209	388

Decreto 178 de 2012

Artículo 1.	344
Artículo 2.	344
Artículo 3.	344
Artículo 4.	345
Artículo 5.	345

Decreto 2851 de 2013

Artículo 2	30
Artículo 3	305
Artículo 4	306
Artículo 5	306

Decreto 2885 de 2013

Artículo 1	541
Artículo 2	541

Decreto 2846 de 2013

Artículo 1	69
------------	----

Artículo 2	69
Artículo 3	69
Artículo 4	70

Artículo 4.	513
Artículo 5	514
Artículo 6	514

Decreto 400 de 2014

Artículo 35	599
Artículo 36	600

Decreto 723 de 2014

Artículo 6	613
Artículo 7	614
Artículo 8	614
Artículo 9	614

RESOLUCIONES

Resolución 3846 de 1993

Artículo 1.	65
Artículo 2.	66
Artículo 3.	67
Artículo 4.	68

Resolución 414 de 2002 Instituto nacional de Medicina Legal

Artículo 1.	498
Artículo 2.	498
Artículo 3.	498
Artículo 4.	498

Resolución 19199 de 2002

Artículo 1.	182
Artículo 2.	182

Resolución 19200 de 2002

Artículo 1.	317
Artículo 2.	317
Artículo 3.	317
Artículo 4.	317

Resolución 2999 de 2003

Artículo 1.	193
Artículo 2.	193
Artículo 3.	193
Artículo 4.	194
Artículo 5.	194

Resolución 3777 de 2003

Artículo 1.	512
Artículo 2.	512
Artículo 3.	513

Resolución 5666 de 2003

Artículo 1.	204
Artículo 2.	205
Artículo 3.	205
Artículo 4.	205
Artículo 5.	205
Artículo 6.	207
Artículo 7.	207
Artículo 8.	208
Artículo 9.	208

Resolución 8941 de 2003

Artículo 1.	194
Artículo 2.	194
Artículo 3.	194

Resolución 9606 de 2003

Artículo 1.	209
Artículo 2.	209
Artículo 3.	209
Artículo 4.	209
Artículo 5.	209
Artículo 6.	210
Artículo 7.	210
Artículo 8.	210

Resolución 10000 de 2003

Artículo 1.	512
Artículo 2.	513

Resolución 1050 de 2004

Artículo 1.	49
Artículo 2.	49
Artículo 3.	50

Resolución 1737 de 2004

Artículo 1.	336
Artículo 2.	337
Artículo 3.	337
Artículo 4.	337
Artículo 5.	337
Artículo 6.	337
Artículo 7.	337
Artículo 8.	337
Artículo 9.	338

Resolución 2505 de 2004

Artículo 1.	404
Artículo 2.	404
Artículo 3.	404
Artículo 4.	405
Artículo 5.	406

Resolución 3600 de 2004

Artículo 1.	333
Artículo 2.	333
Artículo 3.	333
Artículo 4.	333
Artículo 5.	333
Artículo 6.	333

Resolución 4100 de 2004

Artículo 1.	195
Artículo 2.	195
Artículo 3.	195
Artículo 4.	195
Artículo 5.	195
Artículo 6.	196
Artículo 7.	196
Artículo 8.	197
Artículo 9.	198
Artículo 10.	199
Artículo 11.	199
Artículo 12.	199
Artículo 13.	199
Artículo 14.	199
Artículo 15.	199
Artículo 16.	201
Artículo 17.	201
Artículo 18.	201

Resolución 4111 de 2004

Artículo 1.	183
Artículo 2.	183
Artículo 3.	183
Artículo 4.	183
Artículo 5.	183
Artículo 6.	183

Resolución 909 de 2005

Artículo 1.	194
Artículo 2.	194
Artículo 3.	194

Resolución 1500 de 2005

Artículo 1.	165
Artículo 2.	166
Artículo 3.	166

Artículo 4.	166
Artículo 5.	167
Artículo 6.	167
Artículo 7.	168
Artículo 8.	168
Artículo 9.	168

Resolución 1600 de 2005

Artículo 1.	147
Artículo 2.	147
Artículo 3.	147
Artículo 4.	147
Artículo 5.	148
Artículo 6.	149
Artículo 7.	149
Artículo 8.	150
Artículo 9.	150
Artículo 10.	151
Artículo 11.	151

Resolución 2888 de 2005

Artículo 1.	195
Artículo 2.	196
Artículo 3.	198
Artículo 4.	199
Artículo 5.	195
Artículo 7.	199

Resolución 950 de 2006

Artículo 1.	354
Artículo 2.	354
Artículo 3.	354
Artículo 4.	355

Resolución 4959 de 2006

Artículo 1.	210
Artículo 2.	211
Artículo 3.	211
Artículo 4.	211
Artículo 5.	212
Artículo 6.	212
Artículo 7.	213
Artículo 8.	214
Artículo 9.	215

Resolución 1724 de 2.007

Artículo 1.	228
Artículo 2.	228
Artículo 3.	229

Resolución 1794 de 2007

Artículo 1 233

Resolución 4193 de 2007

Artículo 1. 215
Artículo 2. 216
Artículo 10. 215
Artículo 11. 217
Artículo 12. 217
Artículo 13. 217
Artículo 14. 221
Artículo 15. 222
Artículo 16. 227
Artículo 17. 231
Artículo 18. 231
Artículo 19. 232
Artículo 20. 232
Artículo 21. 233

Resolución 319 de 2008

Artículo 1. 200
Artículo 2. 200
Artículo 3. 200
Artículo 4. 200

Resolución 3722 de 2008

Artículo 1. 363
Artículo 2. 364
Artículo 3. 364
Artículo 4. 364

Resolución 141 de 2009.

Artículo 1. 80
Artículo 2. 80
Artículo 3. 91
Artículo 4. 92

Resolución 2394 de 2009

Artículo 1 431
Artículo 2 432
Artículo 3 432
Artículo 4 432
Artículo 5 432
Artículo 6 432
Artículo 7 432

Resolución 5292 de 2009

Artículo 1 77
Artículo 2 77
Artículo 5 78
Artículo 6 78

Resolución 1307 de 2009

Artículo 2 126
Artículo 4 126
Artículo 5 127
Artículo 6 127
Artículo 7 127
Artículo 8 127
Artículo 9 127
Artículo 10 129
Artículo 11 129
Artículo 12 129
Artículo 13 129
Artículo 14 129
Artículo 15 130

Resolución 1552 de 2009

Artículo 1. 81
Artículo 2. 82
Artículo 3. 82
Artículo 4. 82

Resolución 1782 de 2009

Artículo 1. 197

Resolución 1940 de 2009

Artículo 1. 235
Artículo 2. 235
Artículo 3. 236
Artículo 4. 236
Artículo 5. 236
Artículo 6. 236
Artículo 7. 236
Artículo 8. 238
Artículo 9. 238
Artículo 10. 239
Artículo 11. 239
Artículo 12. 240
Artículo 13. 240
Artículo 14. 240
Artículo 15. 240

Resolución 2395 de 2009

Artículo 2. 86
Artículo 3. 86
Artículo 6. 86
Artículo 7. 86

Resolución 3245 de 2009

Artículo 1. 120

Artículo 2.	120
Artículo 3.	120
Artículo 4.	120
Artículo 5.	121
Artículo 6.	121
Artículo 7.	122
Artículo 8.	122
Artículo 9.	122
Artículo 10.	123
Artículo 11.	123

Resolución 3260 de 2009

Artículo 2.	240
Artículo 3.	240
Artículo 4.	241
Artículo 5.	241
Artículo 6.	241
Artículo 7.	241
Artículo 8.	241

Resolución 3544 de 2009

Artículo 1.	81
-------------	----

Resolución 3545 de 2009

Artículo 2.	94
Artículo 3.	94
Artículo 4.	95
Artículo 5.	96
Artículo 6.	96
Artículo 7.	97
Artículo 8.	98
Artículo 9.	98
Artículo 10.	98

Resolución 4771 de 2009

Artículo 1.	93
Artículo 2.	93
Artículo 3.	93
Artículo 4.	93
Artículo 5.	93
Artículo 6.	93
Artículo 7.	93

Resolución 4906 de 2009

Artículo 1.	241
-------------	-----

Resolución 5113 de 2009

Artículo 1.	147
Artículo 2.	147
Artículo 3.	150

Artículo 4.	147
Artículo 5.	151
Artículo 6.	151
Artículo 7.	151

Resolución 5443 de 2009

Artículo 1.	78
Artículo 2.	78
Artículo 3.	78
Artículo 4.	79
Artículo 5.	79
Artículo 6.	79
Artículo 7.	79
Artículo 8.	79

Resolución 5621 de 2009

Artículo 1.	259
Artículo 2.	259
Artículo 3.	259
Artículo 4.	260
Artículo 5.	260

Resolución 5646 de 2009

Artículo 1.	245
Artículo 2.	246
Artículo 3.	246
Artículo 4.	246
Artículo 5.	246
Artículo 6.	246
Artículo 7.	247

Resolución 5967 de 2009

Artículo 1	201
Artículo 2	202
Artículo 3	202
Artículo 4	202
Artículo 5	202

Resolución 6202 de 2009

Artículo 5.	91
Artículo 6.	92
Artículo 7.	92
Artículo 8.	92

Resolución 6206 de 2009

Artículo 1.	80
Artículo 2.	80

Resolución 6427 de 2009

Artículo 1.	200
Artículo 2.	200
Artículo 3.	199

Resolución 141 de 2010

Artículo 2.	80
Artículo 3.	80
Artículo 4.	80
Artículo 5.	91
Artículo 6.	92

Resolución 584 de 2010

Artículo 1.	104
Artículo 4.	104
Artículo 5.	104

Resolución 3027 de 2010.

Artículo 1.	433
Artículo 2.	433
Artículo 3.	433
Artículo 4.	434
Artículo 5.	434
Artículo 6.	434
Artículo 7.	434
Artículo 8.	435

Resolución 3122 de 2010

Artículo 1.	122
-------------	-----

Resolución 3204 de 2010

Artículo 1.	20
Artículo 2.	20
Artículo 3.	20
Artículo 4.	21
Artículo 5.	21
Artículo 6.	21
Artículo 7.	21
Artículo 8.	458
Artículo 9.	458
Artículo 10.	458
Artículo 11.	459
Artículo 12.	22
Artículo 13.	22
Artículo 14.	22

Resolución 4199 de 2010

Artículo 1.	82
Artículo 2.	82
Artículo 3.	82
Artículo 4.	82

Resolución 5111 de 2011

Artículo 1.	295
Artículo 2.	295
Artículo 3.	295
Artículo 4.	295
Artículo 5.	295
Artículo 6.	296
Artículo 7.	296
Artículo 8.	296
Artículo 9.	297
Artículo 10.	297
Artículo 11.	297

Resolución 1282 de 2012

Artículo 1	634
Artículo 2	634
Artículo 3	635
Artículo 4	636
Artículo 5	636
Artículo 6	636

Resolución 10028 de 2012

Artículo 1	565
Artículo 2	565
Artículo 3	565
Artículo 4	566
Artículo 5	567
Artículo 6	567
Artículo 7	568

Resolución 10377 de 2012

Artículo 1	233
Artículo 2	233
Artículo 3	233

Resolución 10378 de 2012

Artículo 1	260
Artículo 2	260
Artículo 3	260
Artículo 4	260
Artículo 5	261

Resolución 11268 de 2012

Artículo 1	482
Artículo 2	482
Artículo 3	482
Artículo 4	482
Artículo 5	483

Artículo 6	483
Artículo 7	483
Artículo 8	483
Artículo 9	483
Artículo 10	483
Artículo 11	484
Artículo 12	484
Artículo 13	484
Artículo 14	484

Resolución 11357 de 2012

Artículo 1	200
Artículo 2	200

Resolución 11374 de 2012

Artículo 1	606
Artículo 2	606
Artículo 3	607
Artículo 4	607
Artículo 5	607
Artículo 6	607
Artículo 7	608
Artículo 8	608
Artículo 9	608

Resolución 12335 de 2012

Artículo 1	612
Artículo 2	612
Artículo 3	612
Artículo 4	613
Artículo 5	613
Artículo 6	613
Artículo 7	614
Artículo 8	614
Artículo 9	614
Artículo 10	615
Artículo 11	615
Artículo 12	615
Artículo 13	615
Artículo 14	615
Artículo 15	618
Artículo 16	618
Artículo 17	620
Artículo 18	620

Resolución 12379 de 2012

Artículo 1	544
Artículo 2	544
Artículo 3	544
Artículo 4	544
Artículo 5	547
Artículo 6	548
Artículo 7	549

Artículo 8	550
Artículo 9	559
Artículo 10	559
Artículo 11	559
Artículo 12	561
Artículo 13	568
Artículo 14	570
Artículo 15	570
Artículo 16	571
Artículo 17	578
Artículo 18	588
Artículo 19	589
Artículo 20	590
Artículo 21	593
Artículo 22	593
Artículo 23	594
Artículo 24	595
Artículo 25	596
Artículo 26	597
Artículo 27	598
Artículo 28.	599
Artículo 29	601
Artículo 30	604
Artículo 31	604
Artículo 32	604
Artículo 33	605

Resolución 315 de 2013

Artículo 1	185
Artículo 2	185
Artículo 3	186
Artículo 4	186
Artículo 5	187
Artículo 6	187
Artículo 7	187
Artículo 8	188
Artículo 9	188
Artículo 10	188
Artículo 11	188
Artículo 12	188

Resolución 366 de 2013

Artículo 1	544
Artículo 2	544
Artículo 3	544
Artículo 4	544
Artículo 5	545

Resolución 464 de 2013

Artículo 1	618
Artículo 2	619
Artículo 3	619
Artículo 4	619
Artículo 5	619

Resolución 623 de 2013

Artículo 1	124
Artículo 2	124
Artículo 3	125
Artículo 4	125
Artículo 5	125
Artículo 6	125
Artículo 7	125
Artículo 8	125

Resolución 761 de 2013

Artículo 1	636
Artículo 2	636
Artículo 3	636
Artículo 4	637
Artículo 5	637
Artículo 6	637
Artículo 8	638

Resolución 792 de 2013

Artículo 1	89
Artículo 2	90
Artículo 3	90

Resolución 793 de 2013

Artículo 1	107
Artículo 2	107
Artículo 3	107
Artículo 4	107

Resolución 1236 de 2013

Artículo 1	50
Artículo 2	50
Artículo 3	50
Artículo 4	51
Artículo 5	51
Artículo 6	51
Artículo 7	51
Artículo 8	51

Resolución 3405 de 2013

Artículo 1	557
Artículo 2	558
Artículo 3	558
Artículo 5	577

Resolución 3768 de 2013

Artículo 1	267
Artículo 2	267

Artículo 3	267
Artículo 4	267
Artículo 5	268
Artículo 6	268
Artículo 7	270
Artículo 8	270
Artículo 10	271
Artículo 11	271
Artículo 12	272
Artículo 13	275
Artículo 14	275
Artículo 15	275
Artículo 16	275
Artículo 17	275
Artículo 18	276
Artículo 19	276
Artículo 20	276
Artículo 21	276
Artículo 22	277
Artículo 23	278
Artículo 24	278
Artículo 25	278
Artículo 26	278
Artículo 27	279
Artículo 28	279
Artículo 29	279
Artículo 30	280
Artículo 31	281
Artículo 32	281
Artículo 33	281

Resolución 4548 de 2013

Artículo 1.	530
Artículo 2	530
Artículo 3	530
Artículo 4	530
Artículo 5	534
Artículo 6	534
Artículo 7	534

Resolución 4564 de 2013

Artículo 1	325
Artículo 2	326
Artículo 3	326

Resolución 4575 de 2013

Artículo 1	411
Artículo 2	412
Artículo 3	412
Artículo 4	412
Artículo 5	412
Artículo 6	412

Resolución 4821 de 2013

Artículo 1	451
Artículo 2	451
Artículo 3	451
Artículo 4	452
Artículo 5	452

Resolución 4825 de 2013

Artículo 1	280
Artículo 2	280
Artículo 3	280
Artículo 4	280
Artículo 5	281

Resolución 217 de 2014

Artículo 1	154
Artículo 2	155
Artículo 3	155
Artículo 4	156
Artículo 5	156
Artículo 6	156
Artículo 7	156
Artículo 8	156
Artículo 9	157
Artículo 10	157
Artículo 11	157
Artículo 12	160
Artículo 13	160
Artículo 14	160
Artículo 15	160
Artículo 16	160
Artículo 17	161
Artículo 18	161
Artículo 19	161
Artículo 20	162
Artículo 21	162
Artículo 22	162
Artículo 23	163
Artículo 24	163
Artículo 25	163
Artículo 26	163
Artículo 27	163
Artículo 28	164
Artículo 29	164

Resolución 646 de 2014

Artículo 1	580
Artículo 2	580
Artículo 3	580
Artículo 4	582
Artículo 5	582
Artículo 6	583
Artículo 7	583
Artículo 8	583
Artículo 9	584
Artículo 10	584

Artículo 11	584
Artículo 12	585
Artículo 13	585
Artículo 14	585
Artículo 15	586
Artículo 16	587
Artículo 17	587
Artículo 18	588
Artículo 19	588
Artículo 20	588
Artículo 21	588

Resolución 1152 de 2014

Artículo 1	617
Artículo 2	617
Artículo 3	617
Artículo 4	617
Artículo 5	617
Artículo 6	618
Artículo 7	618

Resolución 1155 de 2014

Artículo 1	620
Artículo 2	620
Artículo 3	620
Artículo 4	622
Artículo 5	623
Artículo 6	623
Artículo 7	623
Artículo 8	624

Resolución 1156 de 2014

Artículo 1	277
Artículo 2	277
Artículo 3	277
Artículo 4	278
Artículo 5	278

Resolución 1565 de 2014

Artículo 1	30
------------	----

Resolución 1667 de 2014

Artículo 1	184
Artículo 2	184
Artículo 3	184
Artículo 4	184

CIRCULARES Y OTROS

Circular 11859 de 2008 Ministerio de Transporte	75
Manual de Infracciones:.....	373
Circular 28863 de 2011 Ministerio de Transporte.....	110
Circular 68811 de 2011 Ministerio de Transporte.....	509
Circular 80521 de 2011 Ministerio de Transporte.....	467
Circular 39346 de 2012 Ministerio de Transporte.....	468
Circular 253441 de 2013 Ministerio de Transporte.....	130
Circular 260551 de 2013 Ministerio de Transporte.....	180
Circular 213151 de 2014 Ministerio de Transporte.....	188
Circular 224511 de 2014 Ministerio de Transporte.....	80

REGULACIÓN INTEGRAL DE TRÁNSITO TERRESTRE

INDICE TEMÁTICO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS LEY 769 DE 2002.....	4
-----------------------------------------------	---

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO I

Principios

Artículo 1°.Ámbito de Aplicación y Principios.....	6
Artículo 2°. Definiciones.	13

CAPITULO II

Autoridades

Artículo 3. Autoridades de Tránsito.....	37
Artículo 4. Acreditación Formación -Programas de Seguridad.....	46
Artículo 5. Demarcación y Señalización Vial.....	48
Artículo 6. Organismos de Tránsito.....	52
Artículo 7. Cumplimiento Régimen Normativo.....	69

CAPITULO III

Registros de Información

Artículo 8. Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT.....	77
Artículo 9. Características de la Información de los Registros.....	85
Artículo 10. Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito.....	98
Artículo 11. Características de la Información de los Registros.....	103

TITULO II
REGIMEN NACIONAL DE TRANSITO

CAPITULO I
Centros de Enseñanza Automovilística

Artículo 12. Naturaleza.....	106
Artículo 13. Formación instructores en conducción.....	106
Artículo 14. Capacitación.....	107
Artículo 15. Constitución y funcionamiento.....	108
Artículo 16. Capacitación vehículos de servicio público.....	108

CAPITULO II
Licencia de Conducción

Artículo 17. Otorgamiento.....	123
Artículo 18. Facultad del titular.....	140
Artículo 19. Requisitos.....	141
Artículo 20. Definición de Categorías.....	165
Artículo 21. Limitaciones	162
Artículo 22. Vigencia de la Licencia de Conducción.....	170
Artículo 23. Renovación de Licencias.....	172
Artículo 24. Recategorización.....	174
Artículo 25. Licencias extranjeras.....	174
Artículo 26. Causales de suspensión o cancelación.....	174

CAPITULO III
Vehículos

Artículo 27. Condiciones de Cambio de Servicio.....	178
-----------------------------------------------------	-----

Artículo 28. Condiciones Tecnomecánicas, de Emisiones Contaminantes y de Operación.....	184
Artículo 29. Dimensiones y Pesos	195
Artículo 30. Equipos de Prevención y Seguridad.....	203
Artículo 31. Salida de emergencia.	204
Artículo 32. Condiciones de la Carga.....	209
Artículo33. Permiso para Carga.....	210

CAPITULO IV
Licencia de Tránsito

Artículo 34. Porte.....	235
Artículo 35. Expedición.....	234
Artículo 36. Elaboración.....	235
Artículo 37. Registro Inicial.....	243
Artículo 38. Contenido.....	245
Artículo 39. Matrículas y Traslados de Cuenta.....	247
Artículo 40. Cancelación.....	253
Artículo 41. Vehículos Extranjeros.....	255

CAPITULO V
Seguros y Responsabilidad

Artículo 42. Seguros Obligatorios.	257
-----------------------------------------	-----

CAPITULO VI
Placas

Artículo 43. Diseño y elaboración.	261
Artículo 44. Clasificación.....	261
Artículo 45. Ubicación.....	262

CAPITULO VII
Registro Nacional Automotor

Artículo 46. Inscripción en el Registro.....	263
Artículo 47. Tradición del Dominio.	263
Artículo 48. Información al Registro Nacional.....	265
Artículo 49. Autorización Previa para Cambio de Características.....	265

CAPITULO VIII

Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes

Artículo 50. Condiciones Mecánicas, Ambientales y de Seguridad.....	266
Artículo 51. Revisión Periódica de los Vehículos.....	266
Artículo 52. Primera Revisión de los Vehículos Automotores.....	284
Artículo 53. Centros de Diagnóstico Automotor.....	294
Artículo 54. Registro Computarizado.....	298

TITULO III

NORMAS DE COMPORTAMIENTO

CAPITULO I

Reglas Generales y Educación en el Tránsito

Artículo 55. Comportamiento del Conductor, Pasajero o Peatón.	298
Artículo 56. Obligatoriedad de Enseñanza.....	298

CAPITULO II

Peatones

Artículo 57. Circulación Peatonal.....	307
Artículo 58. Prohibiciones a los Peatones.....	308
Artículo 59. Limitaciones a Peatones Especiales.....	400

CAPITULO III

Conducción de Vehículos

Artículo 60. Obligatoriedad de Transitar por los Carriles Demarcados.....	310
Artículo 61. Vehículo en Movimiento.....	310
Artículo 62. Respeto a los Conglomerados.....	310
Artículo 63. Respeto a los Derechos de los peatones.....	310
Artículo 64. Cesión de Paso en la Vía a Vehículos de Emergencia.....	310
Artículo 65. Utilización de la Señal de Parqueo.....	311
Artículo 66. Giros en Cruce de Intersección.....	311
Artículo 67. Utilización de Señales.....	311

Artículo 68. Utilización de los Carriles.....	311
Artículo 69. Retroceso en las Vías Públicas.....	312
Artículo 70. Prelación en Intersecciones o Giros.....	312
Artículo 71. Inicio de Marcha.....	313
Artículo 72. Remolque de Vehículos.....	313
Artículo 73. Prohibiciones Especiales para Adelantar otro Vehículo.....	313
Artículo 74. Reducción de Velocidad.....	314
Artículo 75. Estacionamiento de Vehículos.....	314
Artículo 76. Lugares Prohibidos para Estacionar.....	314
Artículo 77. Normas para Estacionar.....	315
Artículo 78. Zonas y Horarios de Estacionamiento Especiales.....	315
Artículo 79. Estacionamiento en Vía Pública.....	315
Artículo 80. Medidas para Evitar el Movimiento de Vehículo Estacionado.....	316
Artículo 81. Puertas Cerradas.....	316
Artículo 82. Cinturón de Seguridad.....	316
Artículo 83. Prohibición de Llevar Pasajeros en la Parte Exterior del Vehículo.....	322
Artículo 84. Normas para el Transporte de Estudiantes.....	322
Artículo 85. Aprovechamiento de Combustible.....	322
Artículo 86. De las Luces Exteriores.	322

CAPITULO IV
Para el Transporte Público

Artículo 87. De la Prohibición de Llevar Animales y Objetos Molestos en Vehículos para Pasajeros.....	323
Artículo 88. Tránsito por el Carril Derecho al Transporte Público Individual.....	324
Artículo 89. Taxímetro.....	324
Artículo 90. Luces Interiores del Servicio Público Colectivo Urbano.....	325
Artículo 91. De los Paraderos.....	325
Artículo 92. Del Comportamiento de los Pasajeros.....	325
Artículo 93. Control de Infracciones de Conductores.....	325
Artículo 93-1. Solidaridad por multas.....	326

CAPITULO V
Ciclistas y Motociclistas

Artículo 94. Normas Generales para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos.....	331
Artículo 95. Normas Específicas para Bicicletas y Triciclos.....	334
Artículo 96. Normas Específicas Para Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos.....	335

CAPITULO VI

Tránsito de Otros Vehículos y de Animales

Artículo 97. Movilización de Animales.....	339
Artículo 98. Erradicación de los Vehículos de tracción animal.....	341

CAPITULO VII

Tránsito de Personas en Actividades Colectivas

Artículo 99. Actividades Colectivas en Vías Públicas.....	346
Artículo 100. Competencias Deportivas en Vías Públicas.....	346

CAPITULO VIII

Trabajos Eventuales en Vía Pública

Artículo 101. Normas para Realizar Trabajos en Vía Pública.....	346
Artículo 102. Manejo de Escombros.....	347

CAPITULO IX

Protección Ambiental

Artículo 103. Niveles Permisibles de Emisión de Fuentes Móviles.....	348
Artículo 104. Normas para Dispositivos Sonoros.....	348

CAPITULO X

Clasificación y Uso de las Vías

Artículo 105. Clasificación de Vías.....	349
------------------------------------------	-----

CAPITULO XI

Límites de Velocidad

Artículo 106. Límites de Velocidad en Vías Urbanas y Carreteras Municipales.....	355
Artículo 107. Límites de Velocidad en Carreteras Nacionales y Departamentales.....	355
Artículo 108. Separación entre Vehículos.....	356

CAPITULO XII
Señales de Tránsito

Artículo 109. De la Obligatoriedad.....	357
Artículo 110. Clasificación y Definiciones.....	357
Artículo 111. Prelación de las Señales.....	358
Artículo 112. De la Obligación de Señalizar las Zonas de Prohibición.....	358
Artículo 113. Señalización en Pasos de Nivel.....	358
Artículo 114. De los Permisos.....	358
Artículo 115. Reglamentación de las Señales.....	361

CAPITULO XIII
Procedimientos de Control de Tránsito

Artículo 116. Señales Corporales de los Agentes de Tránsito.....	362
Artículo 117. Clasificación de semáforos.....	362
Artículo 118. Simbología de las Señales luminosas.....	362
Artículo 119. Jurisdicción y Facultades.....	363
Artículo 120. Colocación de Resaltos en la Vía Pública.....	364
Artículo 121. Paraderos.....	366

TITULO IV
SANCIONES Y PROCEDIMIENTOS

CAPITULO I
Sanciones

Artículo 122. Tipos de sanciones.....	373
Artículo 123. Amonestación.....	379
Artículo 124. Reincidencia.....	379
Artículo 125. Inmovilización.....	380
Artículo 126. Retención de Equipos Férreos.....	389
Artículo 127. Del Retiro de Vehículos Mal Estacionados.....	389
Artículo 128. Mecanismo de subasta de vehículos abandonados.....	393
Artículo 129. De los Informes de Tránsito.....	394

CAPITULO II

Sanciones por Incumplimiento de las Normas de Tránsito

Artículo 130. Gradualidad.....	397
Artículo 131. Multas.....	397
Artículo 132. Fumador.....	437
Artículo 133. Capacitación.....	439

CAPITULO III

Competencia

Normas de Comportamiento

Artículo 134. Jurisdicción y Competencia.....	439
Artículo 135. Procedimiento.....	441

CAPITULO IV

Actuación en Caso de Imposición de Comparendo

Artículo 136. Reducción de la Sanción.....	457
Artículo 137. Información.....	471
Artículo 138. Comparecencia.....	472
Artículo 139. Notificación.....	472
Artículo 140. Cobro Coactivo.....	473
Artículo 141. Prestación del servicio público de transporte en municipios rivereños...	481

CAPITULO V

Recursos

Artículo 142. Recursos.	481
------------------------------	-----

CAPITULO VI

Procedimiento en caso de daños a cosas

Artículo 143. Daños Materiales.....	481
Artículo 144. Informe Policial.....	482
Artículo 145. Copias del Informe.....	485
Artículo 146. Concepto Técnico.....	485
Artículo 147. Obligación de Comparendo.....	486

CAPITULO VII

Actuación en Caso de Infracciones Penales

Artículo 148. Funciones de Policía Judicial.....	486
--------------------------------------------------	-----

Artículo 149. Descripción.....	489
--------------------------------	-----

CAPITULO VIII
Actuación en Caso de Embriaguez

Artículo 150. Examen.....	495
Artículo 151. Suspensión de Licencia.....	495
Artículo 152. Grado de alcoholemia.....	495
Artículo 153. Resolución Judicial.....	499

CAPITULO IX
Sanciones Especiales

Artículo 154. Centros de Enseñanza.....	500
Artículo 155. Ensambladoras.....	501
Artículo 156. Propietario.....	501
Artículo 157. Incapacidad.....	501
Artículo 158. Procedimiento.....	502

CAPITULO X
Ejecución de la Sanción

Artículo 159. Cumplimiento.....	502
Artículo 160. Destinación.....	505

CAPITULO X
Caducidad

Artículo 161. Caducidad.....	508
------------------------------	-----

CAPITULO XI
Aplicaciones de otros Códigos y Disposiciones Finales

Artículo 162. Compatibilidad y Analogía.....	511
Artículo 163. Norma Aplicable.....	511
Artículo 164. Facilidades.....	511
Artículo 165. Presupuesto.....	512
Artículo 166. Vidrios Oscuros.....	512
Artículo 167. Vehículos Inmovilizados por Orden Judicial.....	515
Artículo 168. Tarifas que Fijarán los Concejos.....	515
Artículo 169. Sobretasa a los Trámites de Tránsito.....	528
Artículo 170. Vigencia.....	528

REGULACION COMPLEMENTARIA

AGENTES DE TRANSITO	529
MANUAL DE TRAMITES DE TRANSITO	
Trámites asociados al Registro Nacional Automotor, Registro Nacional de Remolques y Semirremolques y al Registro nacional de Conductores.....	544
Trámites asociados a la Maquinaria agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada	612
SEGURIDAD VIAL.....	625
TEMAS JURISPRUDENCIALES RELEVANTES	
Naturaleza Jurídica del Código Nacional de Tránsito	639
Objetivos del Código Nacional de Tránsito.....	642
Crecimiento Urbanístico, Tránsito y Regulación Del Estado.....	644
El transporte público en calles y carreteras, expresión contemporánea básica de la libertad de locomoción	645
La Conducción de Vehículos Automotores Actividad Peligrosa	647
La Regulación del Tránsito Terrestre.....	650
Intervención de organismos de tránsito y supervisión a organismos de apoyo al tránsito	657