RÉGIMEN JURÍDICO DEL TRÁNSITO TERRESTRE EN COLOMBIA
Segunda Edición

ÓSCAR DAVID GÓMEZ PINEDA
Editor, Compilador y Comentador

CORPORACIÓN FONDO DE PREVENCIÓN VIAL
Febrero de 2012

A Matías, por mostrarme en sus ojos la luz de la felicidad;
A Marcela, por llevarme de su mano por la vida:
A Mis Padres, por darme la fuerza para nunca desfallecer:
A Mis Hermanos, por hacer de mí un luchador;
A Mi Familia, por darme la fe y la confianza para buscar y encontrar;
A quienes han creído que puedo y soy capaz.

PRESENTACION

La Corporación Fondo de Prevención Vial sigue comprometida con salvar vidas mediante la mejora en la seguridad vial en Colombia. Uno de los principales frentes de acción para elevar la seguridad vial es el fortalecimiento institucional.

Como una herramienta para el fortalecimiento institucional en Colombia se presenta hoy la obra actualizada Régimen Jurídico del Transito Terrestre en Colombia 2012, documento que recoge con admirable cuidado, rigor y claridad, la extensa normativa aplicable al tránsito en el país.

Esta compilación actualizada complementa las normativas de tránsito y transporte presentadas al país hace corto tiempo. Busca contribuir a una mayor difusión de la normativa vigente para incentivar su conocimiento y por supuesto, observancia, de parte de transportadores y empresarios. Así mismo, busca ser un instrumento para respaldar las acciones de vigilancia y control que ejercen las distintas autoridades a nivel local y nacional.

Estamos seguros de que un mayor conocimiento y claridad acerca de la normativa, redundará en un país con mayor capacidad de proteger la integridad, la vida y el patrimonio de todos quienes usamos las carreteras y vías en Colombia.

Finalmente, nuevamente queremos agradecer al doctor Oscar David Gómez, editor, compilador y comentador de esta publicación, quien se consolida como el más destacado jurista en materia de tránsito y transporte de Colombia. Nos sentimos muy honrados de contar con su asesoría y de poder difundir su profundo conocimiento del tema y ponerlo al alcance de todos.

ALEXANDRA ROJAS LOPERA
Directora Ejecutiva – Corporación Fondo de Prevención Vial

CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE
ÍNDICE TEMÁTICO

TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I
Principios

Artículo 1. Ámbito de Aplicación y Principios. 16
Artículo 2. Definiciones. 24

CAPÍTULO II
Autoridades

Artículo 3. Autoridades de Tránsito. 47
Artículo 4. Acreditación de Formación Programas de Seguridad. 62
Artículo 5. Demarcación y Señalización Vial. 63
Artículo 6. Organismos de Tránsito. 66
Artículo 7. Cumplimiento Régimen Normativo. 78

CAPÍTULO III
Registros de Información

Artículo 8. Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT. 84
Artículo 9. Características de la Información de los Registros. 90
Artículo 10. Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito. 105
Artículo 11. Características de la Información de los Registros. 107

TÍTULO II
RÉGIMEN NACIONAL DE TRÁNSITO

CAPÍTULO I
Centros de Enseñanza Automovilística

Artículo 12. Naturaleza. 112
Artículo 13. Formación Instructores en Conducción. 113
Artículo 14. Capacitación. 113
Artículo 15. Constitución y funcionamiento. 113
Artículo 16. Capacitación Vehículos de Servicio Público. 114

CAPÍTULO II
Licencia de Conducción

Artículo 17. Otorgamiento. 128
Artículo 18. Facultad del titular. 133
Artículo 19. Requisitos. 135
Artículo 20. Definición de Categorías. 156
Artículo 21. Limitados Físicos. 160
Artículo 22. Vigencia de la Licencia de Conducción. 161
Artículo 23. Renovación de Licencias. 163
Artículo 24. Recategorización. 163
Artículo 25. Licencias extranjeras. 164
Artículo 26. Causales de Suspensión o Cancelación. 164

CAPÍTULO III
Vehículos

Artículo 27. Condiciones de Cambio de Servicio. 168
Artículo 28. Condiciones Tecnomecánicas, de Emisiones Contaminantes y de operación. 176
Artículo 29. Dimensiones y Pesos. 179
Artículo 30. Equipos de Prevención y Seguridad. 184
Artículo 31. Salida de Emergencia. 186
Artículo 32. Condiciones de la Carga. 190
Artículo 33. Permiso para Carga. 191

CAPITULO IV
Licencia de Tránsito

Artículo 34. Porte. 210
Artículo 35. Expedición. 211
Artículo 36. Elaboración. 211
Artículo 37. Registro Inicial. 216
Artículo 38. Contenido. 217
Artículo 39. Matrículas y Traslados de Cuenta 220
Artículo 40. Cancelación. 226
Artículo 41. Vehículos Extranjeros. 227

CAPÍTULO V
Seguros y Responsabilidad

Artículo 42. Seguros Obligatorios. 230

CAPÍTULO VI
Placas

Artículo 43. Diseño y elaboración. 239
Artículo 44. Clasificación. 239
Artículo 45. Ubicación. 240

CAPÍTULO VII
Registro Nacional Automotor

Artículo 46. Inscripción en el Registro. 241
Artículo 47. Tradición del Dominio. 241
Artículo 48. Información al Registro Nacional. 243
Artículo 49. Autorización Previa para Cambio de Características. 243

CAPÍTULO VIII
Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes

Artículo 50. Condiciones Mecánicas, Ambientales y de Seguridad. 244
Artículo 51. Revisión Periódica de los Vehículos. 245
Artículo 52. Primera Revisión de los Vehículos Automotores. 257
Artículo 53. Centros de Diagnóstico Automotor. 258
Artículo 54. Registro Computarizado. 262

TÍTULO III
NORMAS DE COMPORTAMIENTO

CAPÍTULO I
Reglas Generales y Educación en el Tránsito

Artículo 55. Comportamiento del Conductor, Pasajero o Peatón. 262
Artículo 56. Obligatoriedad de Enseñanza. 263

CAPÍTULO II
Peatones

Artículo 57. Circulación Peatonal. 264
Artículo 58. Prohibiciones a los Peatones. 264
Artículo 59. Limitaciones a Peatones Especiales. 266

CAPÍTULO III
Conducción de Vehículos

Artículo 60. Obligatoriedad de Transitar por los Carriles Demarcados. 266
Artículo 61. Vehículo en Movimiento. 267
Artículo 62. Respeto a los Conglomerados. 267
Artículo 63. Respeto a los Derechos de los Peatones. 267
Artículo 64. Cesión de Paso en la Vía a Vehículos de Emergencia. 267
Artículo 65. Utilización de la Señal de Parqueo. 268
Artículo 66. Giros en Cruce de Intersección. 268
Artículo 67. Utilización de Señales. 268
Artículo 68. Utilización de los Carriles. 269
Artículo 69. Retroceso en las Vías Públicas. 269
Artículo 70. Prelación en Intersecciones o Giros. 270
Artículo 71. Inicio de Marcha. 270
Artículo 72. Remolque de Vehículos. 270
Artículo 73. Prohibiciones Especiales para Adelantar otro Vehículo. 271
Artículo 74. Reducción de Velocidad. 271
Artículo 75. Estacionamiento de Vehículos. 272
Artículo 76. Lugares Prohibidos para Estacionar. 272
Artículo 77. Normas para Estacionar. 273
Artículo 78. Zonas y Horarios de Estacionamiento Especiales. 273
Artículo 79. Estacionamiento en Vía Pública. 274
Artículo 80. Medidas para Evitar el Movimiento de Vehículo Estacionado. 274
Artículo 81. Puertas Cerradas. 274
Artículo 82. Cinturón de Seguridad. 275
Artículo 83. Prohibición de Llevar Pasajeros en la Parte Exterior del vehículo. 279
Artículo 84. Normas para el Transporte de Estudiantes. 279
Artículo 85. Aprovisionamiento de Combustible. 279
Artículo 86. De las Luces Exteriores. 280

CAPÍTULO IV
Para el Transporte Público

Artículo 87. De la Prohibición de Llevar animales y Objetos Molestos en Vehículos para Pasajeros. 281
Artículo 88. Tránsito por el Carril Derecho al Transporte Público Individual. 282
Artículo 89. Taxímetro. 282
Artículo 90. Luces Interiores del Servicio Público Colectivo Urbano. 282
Artículo 91. De los Paraderos. 282
Artículo 92. Del Comportamiento de los Pasajeros. 283
Artículo 93. Control de Infracciones de Conductores. 283
Artículo 93-1. Solidaridad por multas. 284

CAPÍTULO V
Ciclistas y Motociclistas

Artículo 94. Normas Generales para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototricíclos. 287
Artículo 95. Normas Específicas para Bicicletas y Triciclos. 290
Artículo 96. Normas Específicas Para Motocicletas, Motociclos y Mototricíclos. 291

CAPÍTULO VI
Tránsito de Otros Vehículos y de Animales

Artículo 97. Movilización de Animales. 296
Artículo 98. ~~Erradicación de los~~ Vehículos de tracción animal. 297

CAPÍTULO VII
Tránsito de Personas en Actividades Colectivas

Artículo 99. Actividades Colectivas en Vías Públicas. 302
Artículo 100. Competencias Deportivas en Vías Públicas. 302

CAPÍTULO VIII
Trabajos Eventuales en Vía Pública

Artículo 101. Normas para Realizar Trabajos en Vía Pública. 302
Artículo 102. Manejo de Escombros. 303

CAPÍTULO IX
Protección Ambiental

Artículo 103. Niveles Permisibles de Emisión de Fuentes Móviles. 304
Artículo 104. Normas para Dispositivos Sonoros. 304

CAPÍTULO X
Clasificación y Uso de las Vías

Artículo 105. Clasificación de Vías. 305

CAPÍTULO XI
Límites de Velocidad

Artículo 106. Límites de Velocidad en vías Urbanas y Carreteras Municipales. 309
Artículo 107. Límites de Velocidad en Carreteras Nacionales y Departamentales. 309
Artículo 108. Separación entre Vehículos. 310

CAPÍTULO XII
Señales de Tránsito

Artículo 109. De la Obligatoriedad. 311
Artículo 110. Clasificación y Definiciones. 311
Artículo 111. Prelación de las Señales. 312
Artículo 112. De la Obligación de señalizar las Zonas de Prohibición. 313
Artículo 113. Señalización en Pasos de Nivel. 313
Artículo 114. De los Permisos. 313
Artículo 115. Reglamentación de las Señales. 315

CAPÍTULO XIII
Procedimientos de Control de Tránsito

Artículo 116. Señales Corporales de los Agentes de Tránsito. 315
Artículo 117. Clasificación de semáforos. 315
Artículo 118. Simbología de las señales Luminosas. 316
Artículo 119. Jurisdicción y Facultades. 317
Artículo 120. Colocación de Resaltos en la Vía Pública. 318
Artículo 121. Paraderos. 319

TÍTULO IV
SANCIONES Y PROCEDIMIENTOS

CAPÍTULO I
Sanciones

Artículo 122. Tipos de sanciones. 323
Artículo 123. Amonestación. 328
Artículo 124. Reincidencia. 330
Artículo 125. Inmovilización. 331
Artículo 126. Retención de Equipos Férreos. 338
Artículo 127. Del Retiro de Vehículos mal Estacionados. 338
Artículo 128. Mecanismo de Subasta de Vehículos Abandonados 340
Artículo 129. De los Informes de Tránsito. 340

CAPÍTULO II
Sanciones por Incumplimiento de las Normas de Tránsito

Artículo 130. Gradualidad. 343
Artículo 131. Multas. 344
Artículo 132. Fumador. 377
Artículo 133. Capacitación. 378

CAPÍTULO III
Competencia
Normas de Comportamiento

Artículo 134. Jurisdicción y Competencia. 379
Artículo 135. Procedimiento. 381

CAPÍTULO IV
Actuación en Caso de Imposición de Comparendo

Artículo 136. Reducción de la Multa. 392
Artículo 137. Información. 403
Artículo 138. Comparecencia. 404
Artículo 139. Notificación. 404
Artículo 140. Cobro Coactivo. 405
Artículo 141. Prestación del Servicio público de Transporte en Municipios Rivereños 407

CAPÍTULO V
Recursos

Artículo 142. Recursos. 407

CAPITULO VI
Procedimiento en caso de daños a cosas

Artículo 143. Daños Materiales. 407
Artículo 144. Informe Policial. 408
Artículo 145. Copias del Informe. 411
Artículo 146. Concepto Técnico. 411
Artículo 147. Obligación de Comparendo. 412

CAPÍTULO VII
Actuación en Caso de Infracciones Penales

Artículo 148. Funciones de Policía Judicial. 413
Artículo 149. Descripción. 415

CAPÍTULO VIII
Actuación en Caso de Embriaguez

Artículo 150. Examen. 420
Artículo 151. Suspensión de Licencia. 421
Artículo 152. Grado de alcoholemia. 421
Artículo 153. Resolución Judicial. 428

CAPÍTULO IX
Sanciones Especiales

Artículo 154. Centros de Enseñanza. 429
Artículo 155. Ensambladoras. 430
Artículo 156. Propietario. 430
Artículo 157. Incapacidad. 430
Artículo 158. Procedimiento. 430

CAPÍTULO X
Ejecución de la Sanción

Artículo 159. Cumplimiento. 431
Artículo 160. Destinación. 434

CAPÍTULO X
Caducidad

Artículo 161. Caducidad. 438

CAPÍTULO XI
Aplicaciones de otros Códigos y Disposiciones Finales

Artículo 162. Compatibilidad y Analogía. 441
Artículo 163. Norma Aplicable. 441
Artículo 164. Facilidades. 441
Artículo 165. Presupuesto. 442
Artículo 166. Vidrios Oscuros 442
Artículo 167. Vehículos Inmovilizados por Orden Judicial 444
Artículo 168. Tarifas que Fijarán los Concejos. 444
Artículo 169. Sobretasa a los Trámites de Tránsito. 445
Artículo 170. Vigencia. 445

LEY 1503 DE 2011. 447

ÍNDICE NORMATIVO

LEYES

Ley 100 de 1993

Artículo 244, numeral 1. 231
Artículo 244, numeral 2. 232
Artículo 244, numeral 3. 233
Artículo 244, numeral 4. 234
Artículo 244, numeral 5. 235
Artículo 244, numeral 6. 235

Ley 191 de 1995

Artículo 24. 228
Artículo 30. 229

Ley 336 de 1996

Artículo 31. 244

Ley 488 de 1998

Artículo 138. 221
Artículo 139. 221
Artículo 140. 221
Artículo 141. 221
Artículo 142. 222
Artículo 143. 222
Artículo 144. 223
Artículo 145. 223
Artículo 146. 224
Artículo 147. 224
Artículo 148. 225
Artículo 150. 225

Ley 633 de 2000

Artículo 106. 224

Ley 790 de 2002

Artículo 4. 36

Ley 903 de 2004

Artículo 1. 168
Artículo 2. 216

Ley 962 de 2005

Artículo 65. 337
Artículo 66. 337
Artículo 67. 337
Artículo 68. 191

Ley 1005 de 2006 71

Artículo 1. 91
Artículo 2. 91
Artículo 3. 91
Artículo 4. 91
Artículo 5. 91
Artículo 6. 92
Artículo 7. 93
Artículo 8. 93
Artículo 9. 94
Artículo 10. 94
Artículo 11. 87
Artículo 12. 96
Artículo 13. 99
Artículo 14. 99
Artículo 15. 444
Artículo 16. 131
Artículo 17. 445
Artículo 18. 71

Ley 1239 de 2008

Artículo 1. 309
Artículo 2. 309
Artículo 3. 291

Ley 1281 de 2009

Artículo 1. 216

Ley 1287 de 2009
26

Artículo 2. 26
Articulo 3.
27
Articulo 4.
27
Articulo 6.
431
Articulo 7.
431

Ley 1310 de 2009

Artículo 1. 50
Artículo 2. 15–16–25-29
Artículo 3. 51
Artículo 4. 51
Artículo 5. 52
Artículo 6. 54
Artículo 7. 54
Artículo 8. 62
Artículo 9. 55
Artículo 10. 55
Artículo 11. 55
Artículo 12. 55
Artículo 13. 56
Artículo 14. 57
Artículo 15. 57

Ley 1364 de 2009

Artículo 1. 171-231
Artículo 2. 172-236

Ley 1397 de 2010

Artículo 1. 113
Artículo 2. 133
Artículo 3. 135
Artículo 4. 429
Artículo 5. 113

Ley 1383 de 2010

Artículo 1. 16
Artículo 2. 47
Artículo 3. 63
Artículo 4. 128
Artículo 5. 135
Artículo 6. 161
Artículo 7. 164
Artículo 8. 176
Artículo 9. 244
Artículo 10. 244
Artículo 11. 245
Artículo 12. 257
Artículo 13. 258
Artículo 14. 262
Artículo 15. 272
Artículo 16. 282
Artículo 17. 283
Artículo 18. 284
Artículo 19. 303
Artículo 20. 23
Artículo 21. 344
Artículo 22. 381
Artículo 23. 392
Artículo 24. 392-402
Artículo 25. 421
Artículo 26. 431

Ley 1450 de 2011

Artículo 84. 342
Artículo 85. 179
Artículo 86. 387
Artículo 92. 293
Artículo 95. 402
Artículo 244. 129
Artículo 276. 216

Ley 1503 de 2011

Artículo 1. 448
Artículo 2. 448
Artículo 3. 448
Artículo 4. 449
Artículo 5. 449
Artículo 6. 450
Artículo 7. 451
Artículo 8. 452
Artículo 9. 452
Artículo 10. 453
Artículo 11. 454
Artículo 12. 454
Artículo 13. 455
Artículo 14. 455
Artículo 15. 455
Artículo 16. 455
Artículo 17. 456
Artículo 18. 456
Artículo 19. 456
Artículo 20. 456
Artículo 21. 457
Artículo 22. 457
Artículo 23. 457
Artículo 24. 457
Artículo 25. 457

DECRETOS

Decreto 1270 de 1991

Artículo 1. 75
Artículo 2. 75
Artículo 3. 76
Artículo 4. 76
Artículo 5. 76
Artículo 6. 76
Artículo 7. 76
Artículo 8. 77
Artículo 9. 77
Artículo 10. 77
Artículo 11. 77
Artículo 12. 77
Artículo 13. 78
Artículo 14. 78
Artículo 15. 78

Decreto-Ley 663 de 1993

Artículo 192. 230
Artículo 193. 231
Artículo 194. 232
Artículo 195. 234
Artículo 196. 236
Artículo 197. 237

Decreto 540 de 1995

Artículo 1. 36
Artículo 2. 36
Artículo 3. 36
Artículo 4. 37
Artículo 5. 37
Artículo 6. 37
Artículo 7. 37
Artículo 8. 37

Decreto 1016 de 2001
76- 77- 78

Decreto 2640 de 2002

Artículo 1. 465
Artículo 2. 465
Artículo 3. 465
Artículo 4. 465
Artículo 5. 465
Artículo 6. 465
Artículo 7. 466

Decreto 3178 de 2002

Artículo 1. 468
Artículo 2. 468
Artículo 3. 468
Artículo 4. 468

Decreto 1660 de 2003

Artículo 4. 42- 65
Articulo 7. 34
Artículo 8. 34
Artículo 36. 366

Decreto 2053 de 2003
76-77

Decreto 4116 de 2004

Artículo 9. 170
Artículo 10. 170

Artículo 11. 171
Artículo 12. 171

Decreto 400 de 2005

Artículo 1. 228
Artículo 2. 228
Artículo 3. 228
Artículo 4. 229
Artículo 5. 229
Artículo 6. 229

Decreto 1538 de 2005

Artículo 7. 306
Artículo 11. 35
Artículo 12. 35

Decreto 2961 de 2006

Artículo 1. 372

Decreto 4116 de 2008

Artículo 1. 372
Artículo 2. 372
Artículo 3. 372
Artículo 4. 372

Decreto 289 de 2009

Artículo 1. 129 - 211
Artículo 2. 129 - 211
Artículo 3. 129 - 211

Decreto 1500 de 2009

Artículo 1. 114
Artículo 2. 114
Artículo 3. 114
Artículo 4. 115
Artículo 5. 115
Artículo 6. 115
Artículo 7. 116
Artículo 8. 117
Artículo 9. 117
Artículo 10. 117
Artículo 11. 117
Artículo 12. 118
Artículo 13. 118
Artículo 14. 119
Artículo 15. 119
Artículo 16. 119
Artículo 17. 120
Artículo 18. 120
Artículo 19. 120
Artículo 20. 121
Artículo 21. 121
Artículo 22. 121
Artículo 23. 121
Artículo 24. 122
Artículo 25. 123
Artículo 26. 123
Artículo 27. 123
Artículo 28. 124
Artículo 29. 124
Artículo 30. 124

Decreto Ley 019 de 2012

Artículo 15. 90-107
Articulo 27. 441
Articulo 34. 404
Artículo 104. 486
Artículo 195. 133
Artículo 196. 135
Artículo 197. 161
Artículo 198. 163
Artículo 199. 220
Artículo 200. 240
Artículo 201. 245
Artículo 202. 257
Artículo 203. 258
Artículo 204. 283
Artículo 205. 392
Artículo 207. 94 -431
Artículo 208. 87-334
Artículo 210. 105

Decreto 178 de 2012

Artículo 1. 300
Artículo 2. 300
Artículo 3. 301
Artículo 4. 301
Artículo 5. 301
Artículo 6. 301

RESOLUCIONES

Resolución 3846 de 1993

Artículo 1. 71
Artículo 2. 71
Artículo 3. 72
Artículo 4. 73

Resolución 414 de 2002 Instituto nacional de Medicina Legal

Artículo 1. 421
Artículo 2. 422
Artículo 3. 422
Artículo 4. 422

Resolución 19199 de 2002

Artículo 1. 172
Artículo 2. 172
Artículo 3. 173
Artículo 4. 174
Artículo 5. 174
Artículo 6. 174-173
Artículo 7. 174
Artículo 8. 174
Artículo 9. 174
Artículo 10. 174

Resolución 19200 de 2002

Artículo 1. 275 - 358
Artículo 2. 276
Artículo 3. 276
Artículo 4. 276

Resolución 2999 de 2003

Artículo 1. 177
Artículo 2. 177
Artículo 3. 177
Artículo 4. 177
Artículo 5. 178

Resolución 3777 de 2003

Artículo 1. 442
Artículo 2. 442
Artículo 3. 443
Artículo 4. 443

Resolución 5666 de 2003

Artículo 1. 186
Artículo 2. 186
Artículo 3. 186
Artículo 4. 187
Artículo 5. 187
Artículo 6. 188
Artículo 7. 189
Artículo 8. 189
Artículo 9. 189

Resolución 8941 de 2003

Artículo 1. 178
Artículo 2. 178
Artículo 3. 178

Resolución 9606 de 2003

Artículo 1. 190
Artículo 2. 190
Artículo 3. 190
Artículo 4. 190
Artículo 5. 190
Artículo 6. 191
Artículo 7. 191
Artículo 8. 191

Resolución 10000 de 2003 442

Artículo 1. 442
Artículo 2. 443

Resolución 1050 de 2004 303 - 311 - 312

Artículo 1. 65
Artículo 2. 65
Artículo 3. 65

Resolución 1737 de 2004

Artículo 1. 293
Artículo 2. 293
Artículo 3. 294
Artículo 4. 294
Artículo 5. 294
Artículo 6. 294
Artículo 7. 294
Artículo 8. 294
Artículo 9. 294

Resolución 2505 de 2004

Artículo 1. 353
Artículo 2. 353
Artículo 3. 353
Artículo 4. 354
Artículo 5. 354

Resolución 3600 de 2004

Artículo 1. 289
Artículo 2. 289
Artículo 3. 289
Artículo 4. 289
Artículo 5. 289
Artículo 6. 289
Artículo 7. 290

Resolución 4040 de 2004

Artículo 1. 409
Artículo 2. 409
Artículo 3. 409
Artículo 4. 409
Artículo 5. 409
Artículo 6. 409
Artículo 7. 409
Artículo 8. 410
Artículo 9(transitorio). 410

Resolución 4100 de 2004

Artículo 1. 179
Artículo 2. 179
Artículo 3. 179
Artículo 4. 179
Artículo 5. 180
Artículo 6. 180
Artículo 7. 180
Artículo 8. 181
Artículo 9. 182
Artículo 10. 182
Artículo 11. 182
Artículo 12. 182
Artículo 13. 182
Artículo 14. 183
Artículo 15. 183
Artículo 16. 184
Artículo 17. 184
Artículo18. 184

Resolución 4111 de 2004

Artículo 1. 174
Artículo 2. 175
Artículo 3. 175
Artículo 4. 175
Artículo 5. 175
Artículo 6. 175

Resolución 909 de 2005

Artículo 1. 178
Artículo 2. 178
Artículo 3. 178

Resolución 1500 de 2005

Artículo 1. 156

Artículo 2. 156
Artículo 3. 157
Artículo 4. 157
Artículo 5. 158
Artículo 6. 158
Artículo 7. 159
Artículo 8. 159
Artículo 9. 159

Resolución 1555 de 2005

Artículo 1. 143
Artículo 2. 144
Artículo 3. 144
Artículo 4. 144
Artículo 5. 147
Artículo 6. 147
Artículo 7. 147
Artículo 8. 148
Artículo 9. 148
Artículo 10. 148
Artículo 11. 148
Artículo 12. 150
Artículo 13. 150
Artículo 14. 150
Artículo 15. 150
Artículo 16. 151
Artículo 17. 152
Artículo 18. 152
Artículo 19. 152

Resolución 1600 de 2005

Artículo 1. 138
Artículo 2. 138
Artículo 3. 138
Artículo 4. 138
Artículo 6. 140
Artículo 7. 140
Artículo 8. 141
Artículo 9. 141
Artículo 10. 141
Artículo 11. 142

Resolución 1814 de 2005

Artículo 1. 409
Artículo 2. 409
Artículo 3. 409

Resolución 1848 de 2005

Artículo 1. 308

Resolución 2888 de 2005

Artículo 1. 179
Artículo 2. 180-181
Artículo 3. 182
Artículo 4. 183
Artículo 5. 184

Resolución 3500 de 2005

Artículo 1. 246
Artículo 2. 246
Artículo 3. 246
Artículo 4. 246
Artículo 5. 246
Artículo 6. 246
Artículo 7. 249
Artículo 8. 249
Artículo 9. 249
Artículo 10. 250
Artículo 11. 250
Artículo 12. 250
Artículo 13. 250
Artículo 14. 251
Artículo 15. 251
Artículo 16. 252
Artículo 17. 252
Artículo 18. 252
Artículo 19. 253
Artículo 20. 253
Artículo 21. 253
Artículo 22. 253
Artículo 23. 253
Artículo 24. 253
Artículo 25. 254
Artículo 26. 254
Artículo 27. 254
Artículo 28. 254
Artículo 29. 255
Artículo 30. 255
Artículo 31. 256
Artículo 32. 257

Resolución 4415 de 2005

Artículo 1. 152
Artículo 2. 153

Resolución 35 de 2006

Artículo 1. 159

Resolución 653 de 2006

Artículo 1. 247
Artículo 2. 247
Artículo 3. 248

Resolución 950 de 2006

Artículo 1. 308
Artículo 2. 308
Artículo 3. 309
Artículo 4. 309

Resolución 1200 de 2006

Artículo 1. 144
Artículo 2. 150
Artículo 5. 146
Artículo 6. 153

Resolución 1750 de 2006

Artículo 1. 145
Artículo 2. 145
Artículo 3. 154
Artículo 4. 149
Artículo 5. 149
Artículo 6. 149

Resolución 2200 de 2006

Artículo 1. 246
Artículo 2. 246
Artículo 3. 246
Artículo 4. 249
Artículo 6. 249
Artículo 7. 250
Artículo 8. 250
Artículo 9. 251
Artículo 10. 254
Artículo 11. 255
Artículo 12. 255
Artículo 14. 256
Artículo 15. 257

Resolución 2700 de 2006

Artículo 1. 149
Artículo 3. 144
.

Resolución 4061 de 2007

Artículo 1. 146

Resolución 4299 de 2007

Artículo 1. 151
Artículo 2. 146

Resolución 4959 de 2006

Artículo 1. 192
Artículo 2. 192
Artículo 3. 192
Artículo 4. 192
Artículo 5. 193
Artículo 6. 193
Artículo 7. 194
Artículo 8. 195
Artículo 9. 195

Resolución 5623 de 2006

Artículo 1. 260

Resolución 5975 de 2006

Artículo 1. 249
Artículo 2. 255 -256

Resolución 6020 de 2006

Artículo 1. 409
Artículo 2. 410
Artículo 3. 410
Artículo 4. 410
Artículo 5. 411
Artículo 6. 411

Resolución 015 de 2007

Artículo 1. 246
Artículo 3. 251
Artículo 5. 255 - 256
Artículo 6. 255

Resolución 1300 de 2007

Artículo 1. 159
Artículo 2. 160

Resolución 1724 de 2007

Artículo 1. 205
Artículo 2. 205
Artículo 3. 206

Resolución 1838 de 2007

Artículo 1. 149

Resolución 4062 de 2007

Artículo 1. 246
Artículo 2. 250
Artículo 3. 253
Artículo 4. 255 - 256

Resolución 4193 de 2007

Artículo 1. 196 - 200
Artículo 2. 196 – 201
Artículo 10. 198
Artículo 11. 199
Artículo 12. 199
Artículo 13. 199
Artículo 14. 202
Artículo 15. 204
Artículo 16. 204
Artículo 17. 208
Artículo 18. 208
Artículo 19. 208
Artículo 20. 209
Artículo 21. 209

Resolución 4311 de 2007

Artículo 1. 151

Resolución 4606 de 2007

Artículo 1. 255 - 256

Resolución 5880 de 2007

Artículo 1. 249

Resolución 319 de 2008

Artículo 1. 183
Artículo 2. 183
Artículo 3. 183
Artículo 4. 184

Resolución 910 de 2008 304

Resolución 2838 de 2008

Artículo 1. 410
Artículo 3 (sic) 411

Resolución 3722 de 2008

Artículo 1. 317
Artículo 2. 317
Artículo 3. 317
Artículo 4. 317

Resolución 141 de 2009.

Artículo 1. 86
Artículo 2. 86
Artículo 3. 97
Artículo 4. 98

Resolución 619 de 2009

Artículo 1. 155

Resolución 1552 de 2009

Artículo 1. 88
Artículo 2. 88
Artículo 3. 88
Artículo 4. 88

Resolución 1782 de 2009

Artículo 1. 181

Resolución 1940 de 2009

Artículo 1. 211
Artículo 2. 211
Artículo 3. 212
Artículo 4. 212
Artículo 5. 212
Artículo 6. 212
Artículo 7. 212
Artículo 8. 213
Artículo 9. 214
Artículo 10. 214
Artículo 11. 214
Artículo 12. 215
Artículo 13. 215
Artículo 14. 215
Artículo 15. 215

Resolución 2394 de 2009

Artículo 1. 374
Artículo 2. 374
Artículo 3. 374
Artículo 4. 374
Artículo 5. 374
Artículo 6 375
Artículo 7. 375

Resolución 2395 de 2009

Artículo 1. 92
Artículo 2. 92
Artículo 3. 92
Artículo 4. 92
Artículo 5. 93
Artículo 6. 93
Artículo 7. 93

Resolución 3245 de 2009

Artículo 1. 124
Artículo 2. 124
Artículo 3. 124
Artículo 4. 124
Artículo 5. 125
Artículo 6. 125
Artículo 7. 126
Artículo 8. 126
Artículo 9. 126
Artículo 10. 126
Artículo 11. 127

Resolución 3260 de 2009

Artículo 2. 212
Artículo 3. 215
Artículo 4. 216
Artículo 5. 216
Artículo 6. 216
Artículo 7. 216
Artículo 8. 216

Resolución 3374 de 2009.

Artículo 2. 146
Artículo 3. 146
Artículo 4. 146
Artículo 5. 146

Resolución 3544 de 2009

Artículo 1. 87

Resolución 3545 de 2009

Artículo 1. 99
Artículo 2. 100
Artículo 3. 100
Artículo 4. 102
Artículo 5. 102
Artículo 6. 103
Artículo 7. 103
Artículo 8. 104
Artículo 9. 104
Artículo 10. 96

Resolución 4771 de 2009

Artículo 1. 99
Artículo 2. 99
Artículo 3. 99
Artículo 4. 99
Artículo 5. 99
Artículo 6. 99
Artículo 7. 99

Resolución 004775 de 2009

Artículo 1. 459
Artículo 2. 459
Artículo 3. 459
Artículo 4. 461
Artículo 5. 461
Artículo 6. 462
Artículo 7. 463
Artículo 8. 463
Artículo 9. 463
Artículo 10. 464
Artículo 11. 464
Artículo 12. 466
Artículo 13. 467
Artículo 14. 467
Artículo 15. 467
Artículo 16. 468
Artículo 17. 468
Artículo 18. 469
Artículo 19. 469
Artículo 20. 470
Artículo 21. 471
Artículo 22. 471
Artículo 23. 471
Artículo 24. 471
Artículo 25. 471
Artículo 26. 471
Artículo 27. 471
Artículo 28. 472
Artículo 29. 472
Artículo 30. 473
Artículo 31. 473
Artículo 32. 473
Artículo 33. 473
Artículo 34. 473
Artículo 35. 474
Artículo 36. 474
Artículo 37. 474
Artículo 38. 474
Artículo 39. 474
Artículo 40. 475
Artículo 41. 475
Artículo 42. 475
Artículo 43. 475
Artículo 44. 476
Artículo 45. 476
Artículo 46. 476
Artículo 47. 477
Artículo 48. 477
Artículo 49. 477
Artículo 50. 478
Artículo 51. 478
Artículo 52. 479
Artículo 53. 479
Artículo 54. 479
Artículo 55. 479
Artículo 56. 480
Artículo 57. 480
Artículo 58. 480
Artículo 59. 481
Artículo 60. 481
Artículo 61. 481
Artículo 62. 482
Artículo 63. 482
Artículo 64. 482
Artículo 65. 482
Artículo 66. 482
Artículo 67. 483
Artículo 68. 483
Artículo 69. 483
Artículo 70. 484
Artículo 71. 484
Artículo 72. 484
Artículo 73. 485
Artículo 74. 485
Artículo 75. 485
Artículo 76. 485
Artículo 77. 485
Artículo 78. 486
Artículo 79. 486
Artículo 80. 486
Artículo 81. 486
Artículo 82. 487
Artículo 83. 487
Artículo 84. 488
Artículo 85. 488
Artículo 86. 488
Artículo 87. 488
Artículo 88. 489
Artículo 89. 489
Artículo 90. 489
Artículo 91. 490
Artículo 92. 490
Artículo 93. 491
Artículo 94. 491
Artículo 95. 491
Artículo 96. 491
Artículo 97. 491
Artículo 98. 492
Artículo 99. 492
Artículo 100 493
Artículo 101. 493
Artículo 102. 494
Artículo 103. 494
Artículo 104. 494
Artículo 105. 494
Artículo 106. 495
Artículo 107. 496
Artículo 108. 496
Artículo 109. 496
Artículo 110. 496
Artículo 111. 496
Artículo 112. 496
Artículo 113. 497
Artículo 114. 497
Artículo 115. 497
Artículo 116. 498
Artículo 117. 498
Artículo 118. 498
Artículo 119. 498
Artículo 120. 499
Artículo 121. 499
Artículo 122. 499
Artículo 123. 499
Artículo 124. 499
Artículo 125. 500
Artículo 126. 500
Artículo 127. 500
Artículo 128. 500
Artículo 129. 501
Artículo 130. 501
Artículo 131. 501
Artículo 132. 502
Artículo 133. 502
Artículo 134. 502
Artículo 135. 502
Artículo 136. 503
Artículo 137. 503
Artículo 138. 503
Artículo 139. 503
Artículo 140. 504
Artículo 141. 504
Artículo 142. 504
Artículo 143. 504
Artículo 144. 505
Artículo 145. 506
Artículo 146. 506
Artículo 147. 507
Artículo 148. 507
Artículo 149. 508
Artículo 150. 508
Artículo 151. 508
Artículo 152. 508
Artículo 153. 508
Artículo 154. 509
Artículo 155. 509
Artículo 156. 510

Artículo 157. 510
Artículo 158. 510
Artículo 159. 510
Artículo 160. 511
Artículo 161. 511
Artículo 162 511
Artículo 163. 511
Artículo 164. 512
Artículo 165. 512
Artículo 166. 512
Artículo 167. 513
Artículo 168. 513
Artículo 169. 513
Artículo 170. 513
Artículo 171. 513
Artículo 172. 513
Artículo 173. 514
Artículo 174. 514
Artículo 175. 514
Artículo 176. 515
Artículo 177. 515
Artículo 178. 515
Artículo 179. 515
Artículo 180. 515
Artículo 181. 515
Artículo 182. 516
Artículo 183. 516
Artículo 184. 516
Artículo 185. 516
Artículo 186. 516
Artículo 187. 517
Artículo 188. 517
Artículo 189. 517
Artículo 190. 517
Artículo 191. 518
Artículo 192. 518
Artículo 193. 519
Artículo 194. 519
Artículo 195. 519
Artículo 196. 520
Artículo 197. 520
Artículo 198. 520
Artículo 199. 520

Resolución 4904 de 2009

Artículo 1. 248
Artículo 2. 248

Resolución 4906 de 2009

Artículo 1. 216

Resolución 5113 de 2009

Artículo 1. 138
Artículo 2. 138
Artículo 3. 141
Artículo 4. 141
Artículo 5. 141
Artículo 6. 142
Artículo 7. 142

Resolución 4765 de 2009

Artículo 1. 93

Resolución 5292 de 2009

Artículo 1. 85
Artículo 2. 85
Artículo 3. 85
Artículo 5. 86
Artículo 6. 86

Resolución 5443 de 2009

Artículo 1. 95
Artículo 2. 95
Artículo 3. 95
Artículo 4. 96
Artículo 5. 96
Artículo 6. 96
Artículo 7. 96
Artículo 8. 96

Resolución 5621 de 2009

Artículo 1. 239 - 506
Artículo 2. 239 - 506
Artículo 3. 239 - 506
Artículo 4. 239 - 506
Artículo 5. 239 - 506

Resolución 5646 de 2009

Artículo 1. 218
Artículo 2. 219
Artículo 3. 219
Artículo 4. 219
Artículo 5. 219
Artículo 6. 219
Artículo 7. 219

Resolución 6202 de 2009

Artículo 5. 97
Artículo 6. 98
Artículo 7. 98
Artículo 8. 98

Resolución 6206 de 2009

Artículo 1. 86
Artículo 2. 86

Resolución 6427 de 2009

Artículo 1. 184
Artículo 2. 183
Artículo 3. 183

Resolución 141 de 2010

Artículo 2. 86
Artículo 3. 97
Artículo 4. 98
Artículo 5. 98
Artículo 6. 98

Resolución 584 de 2010

Artículo 1. 108
Artículo 4. 108
Artículo 5. 108

Resolución 697 de 2010

Artículo 1. 86

Resolución 799 de 2010

Artículo 1. 487
Artículo 2. 488
Artículo 3. 488
Artículo 4. 490
Artículo 5. 490
Articulo 6. 490
Artículo 7. 490
Artículo 8. 490

Resolución 3027 de 2010

Artículo 1. 375
Artículo 2. 375
Artículo 3. 375
Artículo 5. 376
Artículo 6. 376
Artículo 7. 376
Artículo 8. 376

Resolución 3122 de 2010

Artículo 1. 127

Resolución 3204 de 2010

Articulo 1. 29
Artículo 2. 29
Artículo 3. 29
Artículo 4. 30
Artículo 5. 30
Artículo 6. 31
Artículo 7. 31
Artículo 8. 393
Artículo 9. 393
Artículo 10. 393
Artículo 11. 394
Artículo 12. 31
Artículo 13. 32
Artículo 14. 32

Resolución 4199 de 2010

Artículo 1. 88
Artículo 2. 88
Artículo 3. 88
Artículo 4. 89

Resolución 4230 de 2010

Artículo 1. 393

Resolución 4414 de 2010

Artículo 1. 89

Resolución 5111 de 2011

Articulo 1. 259
Articulo 2. 259
Articulo 3. 259
Articulo 4. 259
Articulo 5. 259
Articulo 6. 259
Articulo 7. 260
Articulo 8. 260
Articulo 9. 260
Articulo 10. 260
Articulo 11. 260

CIRCULARES Y OTROS

Directiva Ministerial 013 de 2003 Ministerio de Educación Nacional. 263

Circular 11859 de 2008 Ministerio de Transporte. 83

Manual de Infracciones. 323 sgts

Circular 68811 de 2011 Ministerio de Transporte. 439

Circular 346581 de 2011 Ministerio de Transporte. 402

CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE
LEY 769 DE 2002

***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".

Corte Constitucional Sentencias C-362 de 1996, T-031 de 2002, C-355, C-385, C-529 y C-530 de 2003

Crecimiento Urbanístico, Tránsito y Regulación del Estado [1]

"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. [2]"

"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

1 Corte Constitucional Sentencia T-031 de 2002

2 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.

de importantes vías arterias. Esta preferencia inicial por lo automotor se debió a que en todos los países después de la segunda guerra mundial[3] 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 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 transporte[4]. 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 citadinos 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."

---

[3] El factor que más contribuyó quizá, a la multiplicación del vínculo del 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.

[4] 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 recurrir a fórmulas menos onerosas de transportes colectivo como por ejemplo los tranvías, los trolebuses y los ómnibuses en sitios propios."

Texto del Editor:

Evolución Constitucional del Código de Tránsito a la Luz de la Jurisprudencia Constitucional Colombiana

La Ley 769 de 2002, por medio de la cual se adopta el Código Nacional de Tránsito Terrestre, tiene como fin regular la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito (en términos generales lo que ha de englobarse dentro del concepto de actores del tránsito) y vehículos por las vías públicas y ciertas vías privadas.

En un primer momento, la Corte Constitucional estudió la ley 769 de 2002 por su calidad de Código, es decir, justificó constitucionalmente el porqué de la utilización de la codificación para las normas de tránsito terrestre, así llegó a la conclusión de que el legislador se adjudicó la cláusula general de competencia por haber realizado una normatividad completa, integral y sistemática del derecho de tránsito terrestre y por la manifestación de voluntad del legislador de elevar a la categoría de código un cuerpo legal.[5]

Posteriormente, la Corte comenzó a establecer lazos que conectan la Constitución con el Código de Tránsito Terrestre, suponiendo una relación infranqueable con el espacio público, la finalidad del Estado de proteger la prosperidad general y la convivencia pacífica, el derecho al medio ambiente sano y la libertad de locomoción.

Sobre el derecho al espacio público, se ha hecho énfasis en las formas de protección y administración de las vías públicas por parte del Estado, se asegura que debe existir una buena determinación de los espacios peatonales y que estos deben ser de especial cuidado. En lo concerniente a la prosperidad general y la convivencia pacífica, afirma la Corte que "serían irrealizables si no se impusieran normas de conducta claras y precisas para el ejercicio del derecho de circulación"[6], y en lo referente al derecho al medio ambiente sano la Corte reconoce la grave situación de contaminación automotriz que se sufre en el país y en el mundo, aceptando la intervención del Estado en la regulación de la circulación en aras de proteger el medio ambiente.[7]

Ahora bien, la relación más estrecha que encuentra el Código de Tránsito Terrestre con la Constitución es con el Derecho Fundamental a la Libertad de Locomoción, por lo cual el Tribunal Constitucional justifica la regulación del legislador, por el hecho de necesitar una normatividad que garantice el orden y la protección de los derechos de las personas[8], teniendo conocimiento de lo importante que es la movilidad para el desarrollo económico del país y lo riesgoso que es su realización. Así, el Código de Tránsito es una moneda de dos caras respecto al derecho fundamental a la libre circulación; en la primera se comporta como un límite a éste derecho, restringiendo el transporte terrestre a unas modalidades especificas que no pueden ser vulneradas; y la segunda cara muestra al Código de Tránsito como un medio necesario para la efectiva materialización del derecho a la libertad de locomoción, pues sería imposible la circulación automotriz de manera armónica sin un compendio de normas que regule dicha actividad. Podemos decir entonces que el Código de Tránsito es el límite razonable por excelencia del derecho a la libertad de locomoción, que si bien restringe la potestad de circular de manera absolutamente libre, está protegiendo intereses generales superiores sin volver ineficaz el derecho de libre locomoción, por el contrario: lo materializa. Es precisamente este último argumento el que ha llevado a la Corte ha considerar que "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".

---

5 Corte Constitucional Sentencia C-362 de 1996.
6 Corte Constitutional Sentencia C-355 de 2003.
7 Corte Constitucional Sentencia T-031 de 2002.
8 Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

Principios

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

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....*** El cobro de la contraprestación no constituye una especie de impuesto manifestado mediante la figura del peaje."

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: "adecuar la estructura de las vías nacionales dentro del respectivo perímetro urbano, de conformidad con las necesidades de la vida municipal"".

Corte Constitucional Sentencia T-1011 de 1999: "El hecho que a 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."

Comentario del Editor: Se constituye en fundamento primigenio del Sistema de Tránsito del país, la unificación en un solo texto de todas las normas de tránsito, las cuales se aplican en todo el territorio nacional, sin excepción alguna; no pueden por tanto las autoridades locales, derogar ni total, ni parcial, ni definitiva, ni temporalmente las normas del Código Nacional de Tránsito Terrestre en virtud de esta disposición, además

porque la misma es de superior jerarquía jurídica a la que estos puedan expedir, además porque en nuestro sistema constitucional existe un régimen de autonomías mas no de independencias territoriales. Por otra parte, conviene resaltar que las normas de tránsito se aplican no solo en las vías públicas, es decir, aquellas destinadas al uso común, sino también en las privadas por las cuales circulen o puedan circular vehículos automotores como parqueaderos, garajes, estacionamientos, copropiedades, en fin, todas aquellas construidas para la circulación de vehículos. Además de lo anterior, debe tenerse presente que las normas del Código Nacional de Tránsito Terrestre se aplican a todas las personas, independiente al rol que estén cumpliendo al momento de utilizar la infraestructura e independiente a la calidad, condición, sexo, origen o ideología de la persona, por tanto no es dable excepcionar de su cumplimiento a los extranjeros, sea que residan en el país, o que se encuentren en tránsito temporal por él.

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.

Jurisprudencia: ***Derecho a la Libertad de Locomoción:*** 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 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."[9]

"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 intelectual[10], el cual está expresamente consagrado en la Declaración Universal de los Derechos Humanos "toda

9 Corte Constitucional Sentencia C-110 de 2000
10 Se trata de un derecho constitucional que al igual que el derecho a la vida, tiene una especial importancia en tanto que es un presupuesto

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"[11]. "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 entrabar 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, propia 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."[12]

"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."[13]

"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.[14] 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. 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."[15]; "….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."[16]

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".

---

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

11 Corte Constitucional T-224 de 1992

12 Corte Constitucional Sentencia T-487 de 1992

13 Corte Constitucional Sentencia T-150 de 1995

14 Corte Constitucional Sentencia C-179 de 1994

15 Corte Constitucional Sentencia SU-257 de 1997

16 Corte Constitucional Sentencia T-483 de 1999

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 riegos 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."

Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011: "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."

***Texto del Editor:* Derecho a la Movilidad**

El Artículo 24 constitucional posee una triple dimensión al consagrar tres derechos diferentes de proyección y aplicación diferente (i) el derecho de residencia, (ii) el derecho a la movilidad externa, y (iii) el derecho a la movilidad interna.

El primero, es decir, el derecho a residir consiste en la facultad que se le otorga a las personas de poderse establecer libremente en cualquier lugar del país con sus negocios y su familia; el segundo, consiste en el derecho que se le otorga a las personas de poder entrar y salir del país libremente cuando lo requieran o deseen, cumpliendo con reglas mínimas de emigración o inmigración; y el tercero, es decir, el derecho a la movilidad interna consiste en la facultad que se le otorga a todas las personas de desplazarse o moverse por todo el territorio nacional, con las limitaciones que establece la misma Constitución.

El derecho a la movilidad tiene como núcleo fundamental el derecho a la libre locomoción tal como está consagrado en el mencionado artículo 24 Superior, tiene dos dimensiones diferentes y diferenciables con matices y regímenes jurídicos y técnicos variados: (i) el transporte y (ii) el tránsito.

El transporte es esencialmente la actividad humana consiste en el desplazamiento o traslado de personas, animales o cosas de un lugar a otro, en tal virtud se considera que es el sustrato material o contenido material de la movilidad, mientras el tránsito es la forma, la manera como los diferentes elementos que se encuentran en un determinado espacio físico, se desplazan por él, lo que lleva a concluir que es el sustrato formal de la movilidad.

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 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".

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".

Corte Constitucional Sentencia T-423 de 1993: Presupuestos para la violación del Derecho a la Libre Locomoción. "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".

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".

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."

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 Carta[17], 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".

Corte Constitucional Sentencia T-1011 de 1999: La actuación de la Policía de Tránsito en una vía privada, no la convierte en pública.

<u>Texto del Editor:</u> Concepto del Derecho a la Libertad de Locomoción en la Jurisprudencia Constitucional Colombiana.

El Artículo 24 de la Constitución Política consagra el derecho fundamental a la libertad de locomoción en los siguientes términos: "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."

También se tiene el derecho a la libertad de locomoción en virtud de tratados ratificados por Colombia, como: La Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948 (Artículo 13), el Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos, aprobado por Colombia mediante la Ley 74 de 1968 (Artículo 12), la Convención Americana sobre Derechos Humanos Pacto de San José de Costa Rica, aprobada mediante Ley 16 de 1972 (art. 22); que introducimos al derecho interno vía bloque de constitucionalidad en sentido estricto, por el hecho de ser referidos a derechos humanos.

---

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

A continuación, lo que vamos a presentar, es la evolución del concepto del Derecho a la Libertad de Locomoción en el seno de la Corte Constitucional. Para lograr éste cometido, haremos uso de las sentencias más destacadas de la Corporación en el tema, cuyo criterio de selección fue su riqueza en la conceptualización del derecho fundamental antes mencionado.

En primer lugar, tenemos que el Derecho a la Libertad de Locomoción surge, en su concepción fundamental, como un desarrollo de la libertad inherente al ser humano, donde: todas las personas tienen la facultad individual de decidir hacia donde circular y en dónde y en qué momento establecerse como residente. De la misma forma, es la capacidad que se les otorga a los ciudadanos de un país de entrar y salir libremente de él. Vale la pena hacer la salvedad que, el Estado haciendo uso de su soberanía, otorga éste derecho a los colombianos, en cuanto los extranjeros deben someterse 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.[18] (Esto no significa que las autoridades puedan restringir de manera arbitraria la libertad de locomoción de un extranjero, en cuanto hay tratados internacionales de derechos humanos que los protegen. El Estado debe tener una razón justificada constitucionalmente para sacrificar éste derecho).[19]

Así las cosas, en un Estado democrático, donde se respetan las libertades individuales y donde cada persona es un fin en sí mismo y no un medio para la colectividad, no se le puede imponer o prohibir a ningún ciudadano un lugar de residencia, no se le puede restringir su desplazamiento y no se le puede evitar la entrada y salida del país. Es un ámbito de la personalidad donde el poder del Estado no tiene cabida.

Si bien el derecho a la libertad de locomoción nos ofrece las anteriores facultades, en especial en los espacios públicos, hay que advertir que no es un derecho absoluto, encuentra sus límites en la ley, en la protección de la seguridad nacional, el orden público o la moral pública o los derechos y libertades de terceros, además de las sanciones penales.[20] Y es por estos límites legales, que la Corte Constitucional ha permitido la restricción del derecho a la libre circulación e incluso ha permitido el cierre de vías públicas en aras de la protección de la comunidad.

Otro límite que se vislumbra en la jurisdicción Constitucional hace alusión a la propiedad privada, donde los titulares del derecho de dominio restringen el acceso al inmueble con cierre de vías privadas. La Corte ha establecido que en éstos casos hay que ponderar el derecho de domino (a la propiedad privada) con la función social de la propiedad.[21]

Entonces, el derecho a la libre locomoción encuentra sus límites en la ley (en las situaciones entes mencionadas) y en el derecho a la propiedad privada (sabiendo que el derecho de domino no es absoluto). Sin embargo, existen límites a los límites, es decir, el legislador no puede restringir el ejercicio del derecho a tal punto que se haga ineficaz, es por eso que la Corte Constitucional aseguró en la sentencia SU-257 de 1997 que: “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.” Y es que la Corte no podía permitir que las excepciones se conviertan en la regla general, yendo en contravía del núcleo esencial del derecho fundamental de la libre locomoción, que es la circulación o permanencia de personas, en lugares y momentos determinados de manera libre, solo restringidos por excepciones que pasen un test de razonabilidad (necesidad, racionalidad, proporcionalidad y finalidad), que no limiten al extremo el ejercicio del derecho.

Ahora bien, hemos visto que el derecho a la libertad de locomoción puede ser vulnerado de manera directa, como cuando se hace un cierre de vía pública, o cuando restringen a un ciudadano la salida del país de manera

---

18 Sentencia T-487 de 1992.
19 C-292 de 2008.
20 Sentencia T-518 de 1992 y Ley 74 de 1968 Art 12.
21 “Se tiene también que el Artículo 95 constitucional impone el respeto de los derechos ajenos y el no abuso de los propios y conmina a todos a obrar conforme al principio de solidaridad social, de tal forma que los titulares de bienes inmuebles, acorde con la extensión y ubicación de los mismos, están en el deber de tolerar el tránsito por sus terrenos, sin temor a que sus actos de mera facultad comporten en sí mismos servidumbres públicas o privadas de ninguna especie –Artículo 2520 C.C”.-. T-059 de 2006

injustificada. Pero existe un tipo de vulneración indirecta que se origina por condiciones o actividades especiales de la persona, y es el caso de aquellos individuos limitados físicamente, para los cuales el ejercicio del derecho a la libertad de locomoción se reduce a pocos espacios. Por eso la Corte, a la luz de la igualdad y la libertad de locomoción, pide a las autoridades prever que en todos los lugares se destinen espacios apropiados para la materialización mínima del derecho a la libre circulación.

Por último, se puede observar, cómo el derecho a la libertad de locomoción es una de las grandes garantías del individuo frente al Estado, donde el poder de éste no alcanza a llegar a la esfera personal de la decisión hacia dónde circular, dónde residir y cuando salir o entrar del país. Y si bien existen unos límites al derecho fundamental de la libre locomoción, éstos tienen que estar plenamente justificados por un test de razonabilidad, que aseguran la no arbitrariedad del Estado frente a los derechos.

Comentario del Editor: Se consagran en el último inciso del Artículo 1º los principios, es decir, los instrumentos creadores, interpretadores e integradores de las normas de tránsito, todas las disposiciones contenidas en el Código, deben ser interpretadas y analizadas con base en estas premisas que marcan aquello que pretende el Estado lograr a través de estas reglas, dichos principios son:

Seguridad de los usuarios: Este principio consiste en la garantía que deben darle las autoridades y los demás actores del tránsito a sus congéneres que podrán movilizarse sin que agentes internos o externos a la circulación les impidan lograr sus objetivos particulares, para las autoridades públicas esto implica la asunción de decisiones represivas (como la imposición de sanciones) y preventivas (como la señalización, la organización de las vías y la circulación).

Calidad: Este principio hace relación a la idoneidad, es decir, a que los elementos y agentes que intervienen en el tránsito, deben garantizar el cumplimiento de unos estándares mínimos que aseguren su adecuada utilización y servicio: Encuentra sustento en este principio la exigencia de requisitos para la conducción de vehículos, para la circulación de los mismos y para la construcción de la infraestructura de circulación, por tanto, justifica la existencia de figuras como la revisión técnico-mecánica, la homologación técnica de los vehículos, las pruebas de aptitud para la conducción, entre otras.

Oportunidad: Este principio está dirigido básicamente a las autoridades encargadas de organizar el tránsito y la circulación y las exhorta a tomar medidas y decisiones en su justo momento para mejorar la calidad de vida de los usuarios de la infraestructura y para garantizar las seguridad de los mismos; las medidas deben ser tomadas precaviendo y proyectando el futuro de las necesidades de movilización de la población, es por ello que en materia de tránsito se habla de la prevención vial, es decir, de tomar decisiones para evitar que acontezcan los accidentes de tránsito o medidas que aminoren o anulen los efectos que los accidentes de tránsito puedan tener sobre las personas o las cosas.

Cubrimiento: Las autoridades deben realizar sus actividades en procura de poder llegar a todos los actores de la movilidad y garantizar la satisfacción del derecho a la movilidad. El Código Nacional de Tránsito tiene aplicación en todo el territorio nacional sin excepciones personales o territoriales.

Libertad de Acceso: Se garantiza a todos los habitantes la posibilidad de utilizar la infraestructura de movilidad, el derecho a ser actor del tránsito, usuario del sistema de movilidad e igualmente la posibilidad de realizar todos los trámites que le permitan asumir el rol que deseen dentro del sistema, sea como peatón, motociclista, ciclista, conductor, pasajero, acompañante, etc. De acuerdo a la anterior acepción, riñen contra este principio la exigencia de derecho de postulación a través de abogado titulado ante las autoridades de tránsito para realizar ciertos trámites, teniendo en cuenta que la ley no ha establecido tal requisito o condición.

Libre Circulación: Concierne al paso de todo colombiano por las vías y lugares de uso público y a otros aspectos como la prerrogativa de residenciarse en una u otra municipalidad.

Plena Identificación: Se hace referencia a la necesidad que todos los actores del tránsito estén identificados claramente por las autoridades, es por esta razón que los vehículos no solo deben tener un mecanismo de identificación visible como lo es la placa, sino también un registro y un documento que los identifiquen y permita su diferenciación con cualquier otro, de igual forma, se debe propugnar por la identificación de todos los demás

artefactos o equipos empleados para la movilidad, sean de tracción humana, animal o motora. Encuentran sustento en este principio, figuras como la placa única nacional, el registro único de transito, el número de identificación vehicular, la licencia de conducción, la licencia de tránsito, entre otras.

Educación: Este principio tiene tres matices: el primero hace relación a que el Estado tiene la obligación de informar a todos los actores del tránsito acerca de las normas de tránsito, instruir acerca de las normas de comportamiento y la manera como deben desenvolverse los diferentes actores de acuerdo al rol que asuman, el segundo se refiere a la necesidad de generar una nueva cultura ciudadana frente al cumplimiento de las normas de comportamiento, es decir, las normas de tránsito pretenden crear una nueva forma de comportarse que garantice el respeto y cumplimiento por parte de los actores de las normas de circulación, esto se pretende lograr a través de dos instrumento, uno preventivo y el otro represivo, el preventivo se realiza a través de la creación de la cátedra de seguridad vial y el represivo a través del incremento y la ejecución de las medidas sancionatorias ante el incumplimiento de las normas de tránsito, es decir, ante la comisión de las infracciones; y el tercero hace relación a la creación de academias e instituciones privadas a través de las cuales se forma a los actores como son las escuelas de enseñanza automovilísticas y las casas escuelas. En palabras de la misma Corte Constitucional, Sentencia C-104 de 2004 " …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." y llega a una conclusión sobre este aspecto "… 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", puede apreciarse de lo anterior que el Alto Tribunal se circunscribe a referir este tema exclusivamente a la formación o instrucción y no al cambio de comportamiento, aspecto este que forma parte integral de la educación tanto así que constituye su fin último.

Descentralización: El Código Nacional de Tránsito Terrestre crea un verdadero sistema de tránsito para el país, asignando directamente competencias para la organización del tránsito a todos los alcaldes del país, pero también asignando competencias a los organismos de tránsito que se clasifiquen como tal, una vez cumplan con las condiciones establecidas por las normas vigentes; por tanto en la actualidad nos encontramos con autoridades de tránsito nacionales y locales.

Movilidad: Garantía que debe tener toda persona de poderse desplazar de un lugar a otro, por el medio que este defina, en la menor cantidad de tiempo posible, sin que agentes internos o externos se lo impidan.

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

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

Accesibilidad: Condición esencial de los servicios públicos que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior el fácil disfrute de dicho servicio por parte de toda la población.

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.

Comentario del Editor: En búsqueda de una mayor claridad terminológica debemos entender que acompañante es cualquier persona, diferente al conductor, que viaja en un vehículo destinado a un servicio diferente al público, divergente al concepto de pasajero, que se entiende como aquella persona, diferente al conductor, que viaja en un vehículo pero destinado al servicio público.

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 Transporte: Modificado Artículo 2º Ley 1310 de 2009. 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: 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 Inconstitucionalidad[22].

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

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

Alcoholuría: 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 Modelo: Año que asigna el fabricante o ensamblador al modelo del vehículo, Año del Modelo 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.

---

[22] 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."

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: Adicionado Artículo 2º Ley 1310 de 2009. Toda entidad pública o empleado público que esté acreditado conforme al Artículo 3º de la Ley 769 de 2002.

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 Inconstitucionalidad[23].

Bahía de Estacionamiento: Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-765 de 2006, decidió declarar exequible, por los cargos examinados[24], la definición de "bahía de estacionamiento" contenida en el Art. 2º de la Ley 769 de 2002.

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[25], 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.

---

23 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."

24 5. El demandante planteó que la definición de bahía de estacionamiento contenida en el Art. 2º de la Ley 769 de 2002 vulneraba el principio de autonomía de los municipios para reglamentar los usos del suelo (Arts. 287, 313 C. Pol.) y el deber estatal de velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común (Art. 82 C. Pol.).

25 El Artículo 1o de esta ley considera que 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.

Articulo 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 señalizado 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.

Articulo 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.

Jurisprudencia: ***Corte Constitucional Sentencia C-765 de 2006:*** En la acepción que dio el legislador a bahía de estacionamiento "…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.". Esta definición "…no excluye la posibilidad de que, adicionalmente a dicho espacio se destinen al estacionamiento de vehículos otros espacios no comprendidos en esa definición". En el contexto constitucional "…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.

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.

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

> ***Comentario del Editor:*** Debe tenerse presente que pasajero es la persona, diferente al conductor, que se transporta en un vehículo automotor destinado al servicio público.

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 mixta 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

Articulo 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 Q-RUNT, canal dedicado de comunicaciones, frewall 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.

Chatarrización: 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.

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

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

Concepto Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: ***Concepto Nº 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.

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 de 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.

> ***Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte:*** ***Conceptos Nº 47107 del 15 de agosto de 2008; 83821 del 3 de marzo y 406861 del 13 de octubre de 2009:*** "Los vehículos denominados cuatrimotos al estar técnicamente adaptados con componentes mecánicos de motocicleta, se clasifican como MOTOCICLETAS, pero si su uso es para fuera de carreteras conforme lo establece el Manual del Fabricante y la homologación del país de origen, necesariamente debemos concluir que no se deben registrar o matricular. Los cuatrimotos que los Centros de Enseñanza Automovilística destinan al aprendizaje deben estar homologados por el Ministerio de Transporte."

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

Discapacitado: Persona que tiene disminuida alguna de sus capacidades físicas o mentales.

***Jurisprudencia:* Corte Constitucional Sentencia T-276 de 2003:** "…a partir de los principios constitucionales, las normas del derecho internacional, las disposiciones legales y la jurisprudencia constitucional sobre la materia, el ámbito de protección especial de la locomoción de una persona discapacitada contempla la accesibilidad a las instalaciones y edificios abiertos al público en condiciones de igualdad, es decir sin tener que soportar obstáculos, barreras o limitaciones que supongan cargas excesivas, puesto que "los grupos de discapacitados tienen el derecho a que se remuevan las cargas desproporcionadas que les impiden integrarse cabalmente a la sociedad"[26]".

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.

Comentario del Editor: Se considera cinéticamente que existen tres tipos diferentes de embriaguez: (i) embriaguez de origen alcohólico que es aquella que se genera por la ingesta de sustancias que contengan etanol, (ii) embriaguez no alcohólica que es aquella que se genera por el consumo de sustancias, diferentes al alcohol que alteran las condiciones de la persona para realizar actividades de riesgo, y (iii) embriaguez de origen mixto que es la proveniente del consumo de alcohol y de otras sustancias psicoactivas.

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**

Articulo 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.

---

[26] Corte Constitucional. Sentencia T-595-02 MP: Manuel José Cepeda Espinosa.

Artículo 8º. 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.

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 N°. 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 Artículo 2º Ley 1310 de 2009. 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 Inconstitucionalidad[27].

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: ***Conceptos Nº 302481 del 29 de julio de 2009; 318011 del 10 de agosto de 2009 y 408571 del 13 de octubre de 2009:*** ***"***… una vez reglamentada la Ley (1310/09) se aclarará que la prestación de este servicio puede ser opcional, ya sea con el personal capacitado por los organismos de tránsito o con los agentes de la Policía Nacional, ya que la ley no excluye estas dos figuras o dos tipos de prestación de servicio lo que pretende es fortalecerlos en conocimientos."

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.

Reglamentación: ***Decreto 540 de 1995.***

Artículo 1. Las personas naturales o jurídicas que tengan por objeto la fabricación, ensamble e importación de vehículos automotores, carrocerías, remolques y semirremolques, deberán inscribirse como tales ante el Ministerio de Transporte.

Artículo 2. Los vehículos automotores, carrocerías, remolques y semirremolques que se importen, fabriquen o ensamblen en el país, deberán cumplir con los requisitos establecidos por el Ministerio de Transporte para obtener la homologación que garantice sus condiciones de comodidad y seguridad.

Artículo 3. Modificado Artículo 4º Ley 790 de 2002: Para la aprobación del ensamble o fabricación de una clase de vehículo el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo exigirá previamente al interesado la inscripción como ensamblador o fabricante ante el Ministerio de Transporte, así como la homologación del vehículo correspondiente efectuada por dicho Ministerio.

Parágrafo 1. El Instituto Colombiano de Comercio Exterior, Incomex, exigirá la inscripción de la persona natural o jurídica y la aprobación del vehículo automotor mediante la homologación de que trata este Decreto para proceder a registrar la importación, y cotejará las características técnicas consignadas en el registro de importación con las que aparezcan en el documento de aprobación del Ministerio de Transporte; luego de lo cual remitirá copia ***de ese registro a este último.***

---

[27] 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."

Parágrafo 2. El Instituto Colombiano de Comercio Exterior, Incomex, incluirá en el registro de importación el tipo de servicio para el cual fue aprobado el vehículo automotor mediante la homologación.

Artículo 4. Los ensambladores, fabricantes o importadores que violen o faciliten la violación de las disposiciones establecidas para la aprobación de las homologaciones de los vehículos automotores, carrocerías, remolques o semirremolques, serán sancionados por el Ministerio de Transporte, según el caso en la siguiente forma:

a) Multa: 500 salarios mínimos legales mensuales vigentes por cada unidad vehicular ensamblada, fabricada o importada;

b) Suspensión, de seis (6) meses de la licencia de importador, fabricante o ensamblador en caso de reincidencia;

c) Cancelación de la licencia cuando incurra el importador, fabricante o ensamblador por tercera vez en la violación establecida en el presente Artículo.

Parágrafo. En estos casos el vehículo deberá ser inmovilizado hasta tanto el importador, ensamblador o fabricante cumpla con las normas sobre características y especificaciones técnicas y de seguridad establecidas por el Ministerio de Transporte.

Artículo 5. Para efectos de imponer las sanciones a que se refiere el Artículo precedente, se seguirá el siguiente procedimiento:

a) Apertura de la investigación correspondiente de oficio o a petición de parte, mediante acto administrativo motivado;

b) Traslado al presunto infractor por el término de diez días para que presente sus descargos y solicite las pruebas que considere pertinentes;

c) Decreto y práctica de pruebas dentro del término de 20 días;

d) Decisión mediante acto administrativo motivado dentro de los diez días siguientes.

Artículo 6. El poseedor de un vehículo, el cual haya sido transformado en las modalidades de pasajeros o carga en cualquier clase de vehículo o tipo de carrocería, será sancionado con multa de 50 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Parágrafo. El vehículo transformado será inmovilizado hasta tanto el propietario cumpla con lo establecido en la ficha técnica de homologación.

Artículo 7. En el acto de apertura de la investigación y con carácter preventivo, se ordenará la inmovilización del vehículo, medida que podrá mantenerse con fines sancionatorios una vez culmine la actuación administrativa, decisión que se prolongará hasta que se produzca el saneamiento de los hechos que dieron lugar a la investigación.

Artículo 8. En ningún caso las autoridades de tránsito podrán registrar vehículos automotores cuyo importador, fabricante o ensamblador no se encuentre debidamente inscrito como tal ante el Ministerio de Transporte, o cuya carrocería, remolque o semirremolque no hayan cumplido con la aprobación de la homologación correspondiente.

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.

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.

Reglamentado Artículo 3º Resolución 4775 de 2009

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.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-529 de 2003

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.

Reglamentación: Resolución 4775 de 2009 Ministerio de Transporte Artículos 191 y 192

***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 1° 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".

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto Nº 455871 del 13 de noviembre de 2009: "Los vehículos utilizados para la explotación de minería como el que es objeto de consulta, que circula por la vía privada a pesar de no transitar por las vías públicas o privadas abiertas al público, necesariamente deben cumplir con las normas de tránsito, toda vez que lo cobija la parte pertinente del artículo 1º que señala "En las vías privadas que, internamente circulen vehículos". Por lo tanto, deben cumplir con el proceso de matrícula y reposición por chatarrización."

Concepto Nº 58472 del 7 de diciembre de 2005: "Por lo tanto, la maquinaria rodante destinada exclusivamente a la construcción y conservación de obras de acuerdo con sus características técnicas y físicas no pueden transitar por las vías de uso público o privadas abiertas al público (artículo 2 de la ley 769 de 2002); de tal forma que la maquinaria rodante de construcción o minería para transitar por una vía abierta al público lo debe hacer a través de vehículos apropiados (cama – baja), es decir, no puede autodesplazarse, pero si únicamente se moviliza dentro de la obra debidamente cerrada al público consideramos que si podría hacerlo por sus propios medios."

Concepto Nº 29305 del 11 de noviembre de 2005 y Concepto N° 34067 del 13 de junio de 2008 "La maquinaria de construcción y conservación de obras no están obligadas a llevar el SOAT y un accidente en el que se involucre este tipo de maquinaria se considera un accidente de trabajo"

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 consigna 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.

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

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 Transporte: Modificado Artículo 2º Ley 1310 de 2009. 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.

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 Inconstitucionalidad[28].

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…"

[28] 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."

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 Nº 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."

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.

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

Rebasamiento: Maniobra mediante la cual un vehículo sobrepasa a otro que lo antecedía 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 Nº 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 N° 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.

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

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

> ***Reglamentación: Artículo 4º Decreto 1660 de 2003***
>
> ***Semáforo Accesible:*** 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.

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 N°. 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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-568 de 2003 decidió declarar exequibles por los cargos formulados[29], las expresiones subrayadas contenidas en la definición de vehículo de transporte masivo que establece el Artículo 2 de la Ley 769 de 2002

Comentario del Editor: "A los vehículos de transporte masivo que circulan por las vías compartidas o exclusivas, le es aplicable en su integridad las normas del Código Nacional de Tránsito, por lo tanto, cualquier violación a las normas contenidas en esta debe ser sancionado conforme el procedimiento contravencional de tránsito".

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.

---

[29] Los cargos formulados por el actor se concretan en la vulneración por parte de las normas de los Artículos 63, 82 y 102 constitucionales por cuanto dicha exclusividad significaría el desconocimiento de la destinación al uso común de las vías públicas, así como la enajenación del espacio público en beneficio de personas particulares, especialmente en aquellos casos en que éstas presten el servicio público de transporte mediante contrato de concesión, además constituyen una invasión por el Legislador de la órbita de competencia de los concejos municipales, a quienes corresponde la definición de los usos del suelo –Artículo 287 núm. 2º y 313 núm. 7º-.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-568 de 2003, decidió declarar ***exequibles*** por los cargos formulados[30], las expresiones subrayadas 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 transito 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 transito 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".

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.

Comentario del Editor: Las zonas escolares están determinadas por el legislador en la medida que toda área o parte de un territorio que reúna las características aquí indicadas se considera como tal, por lo tanto no es indispensable para que se apliquen las reglas propias de esta zona, que exista una señalización que indique el área como escolar, no obstante lo anterior no exime a las autoridades locales de su obligación y responsabilidad de señalizar la infraestructura vial de acuerdo a lo indicado por el Manual de Señalización y Demarcación Vial.

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.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004, decidió inhibirse de pronunciarse con relación al Artículo 2° de la Ley 769 de 2002

Comentario del Editor: Aunque el Artículo 2º de la ley establece elementos esenciales para el correcto entendimiento de la integridad del régimen del tránsito en Colombia es de anotar que omitió uno de los conceptos básicos y presente en todo momento como lo es el término vehículo automotor, no obstante ello, de las demás acepciones podría concluirse que se entiende por tal todo aparato montado sobre ruedas, 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.

[30] Los cargos formulados por el actor se concretan en la vulneración por parte de las normas de los Artículos 63, 82 y 102 constitucionales por cuanto dicha exclusividad significaría el desconocimiento de la destinación al uso común de las vías públicas, así como la enajenación del espacio público en beneficio de personas particulares, especialmente en aquellos casos en que éstas presten el servicio público de transporte mediante contrato de concesión, además constituyen una invasión por el Legislador de la órbita de competencia de los concejos municipales, a quienes corresponde la definición de los usos del suelo –Artículo 287 núm. 2º y 313 núm. 7º-.

CAPÍTULO II
Autoridades

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

- El Ministro de Transporte.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto Nº 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.

***Texto del Editor:* De los Gobernadores como autoridades de tránsito**

El Artículo 3º de la Ley 769 de 2002. Modificado por la Ley 1383 de 2010, establece:(…)

Lo anterior indica que, dentro de su respectiva jurisdicción, los gobernadores ejercerán la calidad de autoridad de tránsito, así lo ha manifestado la Corte Constitucional al considerar:

"Conforme a los artículos 3°, 5°, 110 y 115 de la Ley 769 de 2002 los Gobernadores son las autoridades de tránsito de los departamentos. A estos entes territoriales compete la señalización y demarcación vial en el ámbito geográfico correspondiente a su jurisdicción".[31]

Lo anterior no debe entenderse en un sentido amplio sino restringido en la medida que, en comienzo, la competencia de los gobernadores frente a la señalización y la demarcación vial de la red vial es supletiva, es decir, le corresponde mientras no le esté asignada a otras autoridades nacionales, municipales, distritales o metropolitanas, evento este que acontece, por regla general, frente a la red vial departamental.

Igualmente ha sostenido la Corte frente a la competencia de las entidades territoriales:

"… 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

[31] CONSEJO DE ESTADO. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Primera. CP. Camilo Arciniegas Andradre. Rad. 2005-0075. Septiembre 27 de 2007.

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"."… 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". [32]

Dicho lo anterior, y como se ha manifestado por el suscrito en otras oportunidades, "El Código Nacional de Tránsito establece tres tipos de autoridades de tránsito: (i) Autoridades de regulación operativa encargadas de realizar el control en vía del tránsito, en esta categoría se encuentra la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y los Cuerpos de Regulación del Tránsito; (ii) Autoridades de regulación normativa encargadas de establecer las reglas, regulaciones y normas que permitan el ejercicio de los derechos de todos los usuarios del tránsito, es decir, están encargadas de organizar y ordenar el tránsito, en esta categoría se encuentran el Congreso de la República, el Presidente de la República, el Ministerio de Transporte, los alcaldes y los gobernadores; y (iii) Autoridades de supervisión encargadas de la vigilancia, inspección y control del tránsito, es decir, son las calificadas para imponer las sanciones establecidas en el Código, en esta categoría está la Superintendencia de Puertos y Transporte y los Organismos de Tránsito".[33] (Subrayados fuera de texto).

De todo lo anterior se concluye que los Gobernadores son autoridades de tránsito de regulación normativa, condición esta que les otorga la facultad para expedir normas regulatorias de la forma como los diferentes actores circulan por su jurisdicción, lo cual implica la obligación de organizar las vías y su circulación, así como expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del Código, así como la obligación de velar por la seguridad de las personas y las cosas en las vías de su competencia, de igual forma sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías, ello de conformidad con lo establecido por los artículo 3, 4, 6 y 7 del Código Nacional de Tránsito.

A más de lo anterior debe tenerse presente que la Ley 1239 de 2008, en concordancia con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte a través de la Resolución 1384 de 2010, le asignó a los departamentos la competencia y la obligación de fijar las velocidades máximas a que se puede circular en las vías departamentales, así como su correspondiente señalización.

De los organismos de tránsito

La ley 769 de 2002, establece:(…)

Al respecto debe tenerse en cuenta, tal como se vislumbra de lo manifestado con anterioridad, que hay una diferencia entre las Autoridades de Tránsito y los Organismos de Tránsito; pues las primeras se encargan de la regulación normativa del tránsito, mientras que a los organismos de tránsito, como autoridades, les corresponde la vigilancia, inspección y control del tránsito.

Ahora bien, de acuerdo con el artículo 6 literal e, del Código Nacional de Tránsito, las secretarias departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad (entiéndase Gobernador), operara en aquellos municipios

---

32 Corte Constitucional Sentencia C-931 de 2006.
33 FONDO DE PREVENCION VIAL. Régimen Jurídico del Tránsito en Colombia. Editado, compilado y comentado por Oscar David Gómez Pineda. Bogotá. 2010.

donde no haya organismo de tránsito. Por lo que se podría decir que es excluyente la norma en el sentido que, si existe organismo de tránsito en ciertos municipios del departamento en la zona urbana no tendrá competencia el departamento, solo en aquellos donde no exista el mismo, será la secretaria departamental en la materia o el organismo designado, quien ejercerá las funciones de autoridad de supervisión.

Lo anterior se ratifica por parte del Ministerio de Transporte en Concepto N° 254071, emitido por la Oficina Jurídica, al decir:

"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."

Las autoridades de control

De conformidad con el estatuto de tránsito[34], cada organismo de tránsito debe contar con un cuerpo de agentes de tránsito que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción, es de anotar que dicha obligación está asignada a una sola de las autoridades de tránsito, los organismos de tránsito, mas no a las demás autoridades como es el caso de los gobernadores, lo cual permite concluir que no es exigible jurídicamente a los departamentos que no tengan el carácter de organismos de tránsito, el disponer de un cuerpo operativo de control.

Con fundamento en lo anterior, el legislador expidió la Ley 1310 de 2009, con el fin de regular lo relacionado con los agentes de tránsito del ámbito territorial.

En tal sentido la mencionada ley establece:(…)

Ahora bien, el parágrafo 4º del artículo 3º de la pluricitada Ley 769 de 2002, menciona que la facultad de autoridad de tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional, se ejercerá como una competencia a prevención, es decir, que los miembros de la Policía Nacional pertenecientes a la Dirección de Tránsito y Transporte, pueden realizar labores tendientes a la regulación del tránsito de manera excepcional en cualquier lugar del país, independiente si se trata de vías nacionales o departamentales, lo cual implica que la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, podría ejercer el control operativo en las vías departamentales pero con la claridad que no tendrían acceso a los recursos provenientes de las multas por infracciones impuestas dado que la cesión de las mismas a la Dirección, solo está dispuesta para los comparendos impuestos en las vías nacionales de acuerdo con lo establecido por el Artículo 160 de la Ley 769 de 2002, conforme a este mismo dispositivo legal, los recursos que se obtengan de los comparendos impuestos en las vías departamentales de los municipios donde no existan organismos ni municipales, ni distritales, ni departamentales competentes, corresponderán a los municipios donde se comete la infracción.

En conclusión, son tres las clases de autoridades que menciona el estatuto de transito, de regulación, de supervisión y de control, en el caso de los departamentos, la primera calidad la ostentará el gobernador, por su parte, la supervisión estará a cargo de la secretaria de transito departamental o el organismo en el que se delegue (siempre que no exista organismo de transito dentro del municipio), ahora sino existe ninguno de los anteriores, la supervisión, es decir, la facultad para imponer sanciones, le corresponde al alcalde o quien este delegue, del municipio donde se comete la infracción, y el control será ejercido; si la vía es nacional, por la Policía de Carreteras, si la vía es urbana o rural por la Policía de tránsito urbana o agentes de tránsito y si no pertenecientes al organismo de tránsito de la respectiva jurisdicción o a la Policía Nacional a través de los miembros de la Dirección de Tránsito y Transporte, en las vías departamentales donde no exista organismo de tránsito competente, en virtud de la competencia a prevención que les otorga el Código Nacional de Tránsito.

---

[34] Art. 7 Ley 769 de 2002

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

- La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.

- Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.

- La Superintendencia General de Puertos y Transporte.

- Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5º de este Artículo.

- Los Agentes de Tránsito y Transporte.

Legislación Complementaria*: *Ley 1310 de 2009

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 Inconstitucionalidad[35].

[35] La Objeción Presidencial sobre todo el proyecto se fundamentó en que al no ser una materia que tenía relación exclusiva con el transporte y el tránsito sino que hacía más referencia a la estructura de la Administración, debía tramitarse por la Comisión constitucional que tenía a su cargo esta última materia.

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 Inconstitucionalidad[36].

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 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 pensum 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 pensum de capacitación, inducción, reinducción y formación técnica para ser agente de tránsito.

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

---

[36] 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."

territorio de su jurisdicción, de la siguiente manera: La Policía de Carreteras[37] 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."

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 Nº 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.

Comentario del Editor: 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, ello implica la potestad para recaudar pruebas. 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

[37] Entiéndase Dirección de Tránsito y Transporte

de los fiscales o los jueces. Si bien es cierto que la Policía Nacional por mandato constitucional cumple funciones de Policía Judicial en forma permanente, así como otros servidores públicos según lo dispone el artículo 310 del Código de Procedimiento Penal, sus funciones se deben cumplir bajo la dirección y coordinación del Fiscal General y sus delegados.

Aquellos eventos que en ejercicio de las funciones de policía judicial pueden conocer los agentes de tránsito y transporte son todos aquellos que se generen con ocasión de la actividad de la movilidad, es decir, todos aquellos que se deriven de la comisión de una infracción a las normas de tránsito o transporte o que impliquen un hecho de relevancia para el sistema de movilidad como pueden ser las lesiones personales por accidente de tránsito, el homicidio en accidente de tránsito, el daño en bien ajeno por accidente de tránsito, la falsedad en documentos públicos, entre otros.

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, la comunidad y demás autoridades.

5. Vigilancia Cívica. De protección de los recursos naturales relacionados con la calidad del medio ambiente y la ecología, en los ámbitos urbanos y rural contenidos en los actuales normas ambientales y de tránsito y transporte.

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 determino el modo en forma ascendente o descendente. La jerarquía 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 la determinada en el presente Artículo.

La profesión de agente de tránsito para 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 01 nivel técnico y comprenderá los siguientes grados en escala descendente:

CÓDIGO	DENOMINACIÓN	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.

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.

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 los 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.

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.

Parágrafo Transitorio. La Comisión Nacional del Servicio Civil podrá hacer las modificaciones necesarias a la convocatoria 001 de 2005 con base en la presente ley.

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.

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."

Corte Constitucional Sentencia C-318 de 2010. 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 la 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."

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 suyo 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".

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 Transportes.

Parágrafo 4. 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 5º 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 4º del artículo 7º del Código Nacional de Tránsito dice así:(…)

Ha dado lugar a controversia la facultad que ***el parágrafo 4° del artículo*** 3º 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*** 3º 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*** 3º 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 4º del artículo 7º 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 134[38] 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 dieren lugar a ello (art. 149).

Comentario del Editor: Tal como lo ha expresado la Honorable Corte Constitucional[39], Conforme a la doctrina procesal la competencia a prevención consiste en la competencia concurrente de dos o más autoridades en relación con determinados asuntos, de tal manera que el conocimiento de éstos por una de ellas excluye la competencia de las demás. Esto nos lleva a indicar que cuando la Policía Nacional, a través de su cuerpo especializado de la Dirección de Tránsito y Transporte, conoce de una infracción o de un accidente de tránsito, en las vías nacionales, o en aquellas jurisdicciones donde en virtud de convenios ejerce como cuerpo operativo de control de su respectivo organismo de tránsito, lo hace de manera excluyente sobre cualquier otro agente de tránsito.

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

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."

Corte Constitucional Sentencia C-931 de 2006. Autoridades de Tránsito "… 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". "… en el sistema de la Ley 769 de 2002 es preciso distinguir, con

---

[38] "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."

[39] Corte Constitucional Sentencia C=933 de 206

particular relevancia en el nivel municipal, entre las autoridades de tránsito[40] 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."

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."

Comentario del Editor: Del contenido de esta norma se desprenden diferentes elementos que es importante tener presentes:

1º. Se establece una jerarquía entre las diferentes autoridades de tránsito dado que la norma habla de "…en su orden", pretendiendo con ello resolver situaciones de interpretación y colisión de competencias, aunque lo que haga relación a esta materia, podría resolverse a través de la aplicación del principio de la especificidad.

2º. El Código Nacional de Tránsito establece que el ejercicio de la autoridad de tránsito se realiza a través de cuatro funciones diferentes: (i) La regulación operativa implica la realización del control en vía, de la regulación material de la circulación, esta función se encuentra en cabeza de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y los Cuerpos de Control Vial o Cuerpos de Agentes de Tránsito; (ii) La regulación normativa que consiste en la facultad o potestad que tienen algunas entidades o servidores públicos de establecer las reglas, regulaciones y normas que permitan el ejercicio de los derechos de todos los actores del tránsito, es decir, están encargadas de organizar y ordenar el tránsito; esta potestad se radica en cabeza el Congreso de la República, el Presidente de la República (en ejercicio de su potestad reglamentaria o de la función reglamentaria que le otorgue el legislador), el Ministerio de Transporte (en ejercicio de la función reglamentaria de segundo orden que le otorgue el Congreso de la República o en su calidad de máxima autoridad de tránsito), los alcaldes y los gobernadores; (iii) La Gestión Operativa consistente en la posibilidad o facultad para realizar trámites de tránsito que le permitan a los ciudadanos posibilitar el ejercicio de su derecho a la movilidad y poder cobrar una remuneración por dicho trámite: esta función se encuentra en cabeza de los organismos de tránsito y el Ministerio de Transporte: y (iv) Función o Facultad sancionatoria que implica la potestad de imponer sanciones de tránsito por la comisión de infracciones de esta naturaleza y realizar su respectivo cobro por medio de la jurisdicción coactiva: se encuentra en cabeza de la Superintendencia de Puertos y Transporte y de los Organismos de Tránsito.

3º. No es posible, bajo ningún supuesto, que las autoridades de tránsito deleguen sus facultades, como autoridades capaces de imponer sanciones, dado que la facultad sancionadora se constituye en una prerrogativa exclusiva del Estado indelegable, lo máximo que pueden hacer es delegar en particulares la recolección de las pruebas que permitan sustentar la comisión de infracciones de tránsito.

4º. De acuerdo al contenido del Parágrafo Tercero, a la Supertransporte se le asigna la función de inspección y vigilancia de los siguientes sujetos: a) las autoridades, b) los organismos de tránsito, y c) las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo. Esta disposición no solo es incompleta sino también incongruente

[40] De acuerdo con el Artículo 3º de la Ley 769 de 2002, son autoridades de tránsito el Ministerio de Transporte; los Gobernadores y los Alcaldes; 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 5º de ese Artículo, y los agentes de Tránsito y Transporte.

con el mismo sistema del Código Nacional de Tránsito en virtud a que no le es posible a la Superintendencia ejercer la vigilancia sobre un ente respecto del cual posee una relación de dependencia como es el Ministerio de Transporte dado que se convertiría en juez y parte del mismo obrar, igualmente, hasta tanto no exista una norma jurídica que permita regular de manera clara, típica y precisa, respetando el principio de legalidad y del debido proceso, para realizar dicha vigilancia, la función aquí consagrada no es otra cosa que letra muerta en la medida que cualquier decisión que se adopte puede estar viciada de violatoria de los derechos fundamentales, excepto en lo que hace relación a los organismos de tránsito, respecto a los cuales existe una disposición que establece los procedimientos, las infracciones y las consecuencias de derecho ante las infracciones.

Artículo 4. Acreditación de Formación Programas de Seguridad. Modificado Artículo 8º Ley 1310 de 2009: 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 postgrado en la materia.

Jurisprudencia Constitucional: 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.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto Nº 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.

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.

Comentario del Editor: Un plan de seguridad vial se define como un conjunto armonizado de estrategias y medidas que incorporan el comportamiento humano, los equipos y vehículos, el marco institucional y la infraestructura y que tienen como propósito evitar la ocurrencia de accidentes de tránsito, anular o aminorar los efectos que los mismos puedan tener sobre las personas o las cosas.

Parágrafo 2. Los cuerpos especializados de Policía de tránsito urbano y Policía de Carreteras[41] 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 Nº 45461 del 6 de agosto de 2008: "Respecto de la formación técnica o tecnológica (de los agentes de tránsito), el parágrafo 2º 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."

[41] Entiéndase Dirección de Tránsito y Transporte

Concepto Nº 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."

Concepto N° 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".

Ahora bien, la ley 57 de 1887 sobre adopción de códigos y unificación de la legislación nacional en el artículo 5º dispone: "Cuando hay incompatibilidad entre una disposición constitucional y una legal, preferirá aquella. Si en los códigos que se adopten se hallaren algunas disposiciones incompatibles entre sí, se observarán en su aplicación las reglas siguientes

La disposición relativa a un asunto especial prefiere a la que tenga carácter general.

Cuando las disposiciones tengan una misma especialidad o generalidad, y se hallen en un mismo código, preferirá la disposición consignada en artículo posterior; y si estuvieren en diversos códigos preferirán, por razón de estos, en el orden siguiente: Civil, de Comercio, Penal, Judicial, Administrativo, Fiscal, de Elecciones, Militar, de Policía, de Fomento, de Minas, de Beneficencia y de Instrucción Pública"

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 5. ***Demarcación y Señalización Vial.*** **Modificado Artículo 3º Ley 1383 de 2010.** 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 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 establez ca 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…"

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 acompasan 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 responsabilidad 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.

La Resolución No. 5246 de 1985 proferida por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte – hoy Ministerio de Transporte – "por la cual se adopta como reglamento oficial el Manual sobre Dispositivo para control de Tránsito en calles y carreteras", estableció en su primer considerando: "que la señalización de las calles y carreteras es un aspecto de gran importancia para la seguridad vial del país…". Lo cual significa o comporta que la adecuada y debida señalización tiene una importancia mayúscula para el desempeño de las actividades de control de tránsito automotor. No se trata simplemente de una competencia facultativa o discrecional en cuanto a su ejercicio, por parte de las autoridades de tránsito, son potestades de imperativo desarrollo, en la medida en que la disposición de dichas señales es un elemento insustituible de la seguridad vial del país. La Resolución No. 8408 de 1985, establece la cantidad mínima de señales temporales a utilizar en las calles y carreteras. La pluralidad misma de señales temporales, ordenada por esta resolución, en los sitios de peligro en las vías públicas, revela el interés del legislador, y de la propia entidad administrativa, por la seguridad de los usuarios de los medios de transporte terrestre."

En consecuencia, concluye la Sala que "hubo incumplimiento de las normas de señalización preventiva en el lugar de los hechos, lo cual permite imputar el daño antijurídico de que trata el presente asunto al Distrito de Barranquilla, entidad propietaria de las vías urbanas y por tanto encargada de su mantenimiento y señalización, como quiera que la omisión de este último deber, constituye la falla sobre la cual se erige la causa determinante de los mismos, y en virtud de ello es por lo que se reclama su reparación."

<u>Reglamentación:</u> 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 Ciclorutas 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.

Adicionada Resolución 4577 de 2009 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Adicionar al Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorutas en Colombia, adaptado mediante Resolución 1050 del 5 de mayo de 2004, en el Capítulo 2. Señalización Vertical, un Subcapítulo denominado Capítulo 2-E SEÑALES INFORMATIVAS TURISTICAS, 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 y carreteras de todo orden.

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

Reglamentación: Artículo 4º Decreto 1660 de 2003

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 señalizado 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 deberán hacerse con material antivandálico, vitrificado, que garantice una vida útil mínima de 10 años y, cuando así se aconseje, material retrorreflectante.

Comentario del Editor: Con la expedición de la ley 1383 de 2010 se presenta la figura del decaimiento de la reglamentación contenida en la Resolución 2444 de 2003, en la medida que el Ministerio de Transporte pierde la competencia para reglamentar la ubicación y colocación de las vallas y avisos publicitarios en las vías rurales, no acontece lo mismo –decaimiento- con la Resolución 4294 de 2009 del Ministerio de Transporte, modificada por la Resolución 5112 de 2009 de la misma cartera, dado que estas últimas están fundamentadas en la regulación del transporte público, es decir, en el Estatuto Nacional del Transporte.

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: **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 6º 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 que a continuación se analizan."

Comentario del Editor: Esta disposición señala de manera taxativa las formas organizacionales que dentro de la administración pública pueden tener los organismos de tránsito, indica ello entonces que no es posible que un organismo de tránsito pueda adoptar formas como sociedad de economía o alguna similar dado que al ser una materia estrictamente regulada por tratarse de la estructura de la administración, se constituyen en normas de imperativo cumplimiento.

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.

Parágrafo 2. Modificado Ley 1310 de 2009 Artículo 4º. 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.

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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-568 de 2003, decidió declarar exequible por los cargos formulados[42], el primer Inciso del Parágrafo 3º 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 numera1 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".

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto Nº 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".

Comentario del Editor: En aplicación de los principios constitucionales de la distribución de funciones entre las diferentes ramas del poder público, la especificidad en el ejercicio de las funciones que atribuye el ordenamiento y el carácter unitario del Estado Colombiano, si bien es cierto que las autoridades locales gozan de ciertas facultades que le permita la organización y el control de la circulación dentro de su jurisdicción, no es menos cierto que por tener el carácter de actos y decisiones administrativas dichas decisiones adoptadas por las autoridades locales o territoriales, las mismas deben respectar la jerarquía normativa que eleva a la Constitución como esfinge superior y tiene seguidamente la ley y los reglamentos nacionales como instrumentos de ejecución de los postulados supremos. En virtud de lo anterior, las decisiones, medidas o actos que adopten las autoridades

---

[42] El actor consideraba que con esta norma se desconocían las competencias que la Constitución atribuye a: i) las asambleas departamentales para proferir normas relacionadas con el transporte (art. 300-2 C.P.); ii) los Concejos municipales para reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios públicos a cargo del municipio, dentro de los que se cuenta el tránsito y el transporte (art. 313-1 C.P.); y iii) los Gobernadores y Alcaldes para asegurar el cumplimiento de la Constitución, la Ley, los Decretos del gobierno, las ordenanzas y los acuerdos, a través de la expedición de disposiciones de carácter general aplicables en el departamento o municipio (arts. 305-1 y 315-1 C.P.).

territoriales deben respetar, no solo la Constitución, sino también las leyes adoptadas por el Congreso de la República, que para el caso no es otra que la Ley 769 de 2002 y sus modificaciones, y los reglamentos de esta que expida el Gobierno Nacional o el Ministerio de Transporte, una interpretación contraria nos llevaría al absurdo de permitir que a través de un acto administrativo local, se suspenda o deje sin efecto la ley o el reglamento, con lo cual se iría en contravía del propósito perseguido por el legislador en esta materia, que no es otro que cumplir con el cometido de "unificar" las normas sobre policía de tránsito.

Texto del Editor: El Código Nacional de Tránsito, en su art. 96 establece las normas especificas para Motocicletas, Motociclos y Mototricíclos, indicando que *"podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor".*

Así las cosas, **por mandato legal,** tanto conductor como acompañante están en la obligación de portar el casco y el chaleco reflectivo, lo anterior entendido por las condiciones de seguridad que ello les genera como actores del tránsito; así lo ha ratificado la oficina jurídica del Ministerio de Transporte quien mediante concepto No 20101340311021 del 24 de agosto de 2010, manifestó:

"Así las cosas y en cuanto a la inquietud formulada por usted, habrá de concluirse entonces que, por expresa disposición legal el conductor de la motocicleta y el acompañante, cuando lo hubiere, deberán portar siempre el casco y no es viable consagrar ninguna excepción y menos aun la exoneración del uso del elemento de protección…"

De lo expuesto con anterioridad se puede concluir que el uso de los cascos y los chalecos por parte de los Motociclistas a nivel **Nacional**, se encuentra establecido por el Código Nacional de Tránsito, norma ésta que de acuerdo a la jerarquía normativa establecida por la Carta Política, tiene prelación sobre una norma del orden local.

Por tal razón, al ser una norma de carácter legal, no puede ser susceptible de modificación por parte de los Alcaldes, en virtud de la facultad concedida en relación con la reglamentación del tránsito en su jurisdicción.

En virtud de lo anterior, las decisiones, medidas o actos que adopten las autoridades territoriales deben respetar, no solo la Constitución, sino también las leyes adoptadas por el Congreso de la República, que para el caso no es otra que la Ley 769 de 2002 y sus modificaciones, pues una interpretación contraria, nos llevaría al absurdo de permitir que a través de un acto administrativo local, se suspenda o deje sin efecto la ley o el reglamento, con lo cual se iría en contravía del propósito perseguido por el legislador en esta materia, que no es otro que cumplir con el cometido de "unificar" las normas sobre policía de tránsito.

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…"

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 16846 del 10 de abril de 2006 y Concepto N° 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 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 (…), 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.

Jurisprudencia: ***Corte Constitucional Sentencia C-318 de 2010.*** "(…)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 6º 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.

(…)

Precisamente, en atención a las funciones que se les han encomendado, las entidades territoriales tienen la posibilidad de crear organismos de tránsito, como una manifestación de la autonomía que, según fue expuesto, al tenor de los artículos 287, 300-7 y 313-6 de la Carta, les autoriza para actuar a través de órganos propios en los asuntos de orden local y regional, así como para determinar la estructura de sus administraciones, lo que le atañe a las asambleas departamentales y a los concejos distritales o municipales.

(…)

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"."

***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: 1. Declarar la inexequibilidad de las expresiones tachadas contenidas en el Artículo 18 de la Ley 1005 de 2006 y, 2. 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.***

***Reglamentación:* Resolución 3846 de 1993**

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 da 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 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."

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 Facatativá 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".

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

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 1º. 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 2º. Para efectos de reclasificación el Organismo de Transito 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. **POBLACIÓN**

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.

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 Nº 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."

Concepto Nº 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 calendario[43], 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 inexequible 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.*** "(…)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".(…) 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.

(…)

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

---

[43] 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…"

desconoce “las facultades de que gozan las instancias regionales y locales para la gestión autonómica 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”.

Comentario del Editor: El Ministerio de Transporte por medio de la Resolución 584 de 2010, había fijado las condiciones para el acatamiento del inciso 2º, no obstante al declararse su inconstitucionalidad se presenta la figura jurídica del decaimiento del acto administrativo por inconstitucionalidad consecuencial.

Reglamentación: ***Decreto 1270 de 1991***

Artículo 1. Las sanciones aplicables a los organismos de transporte serán las siguientes:

a. Amonestación escrita

b. Multa

c. Intervención operativa

Artículo 2. La amonestación escrita consiste en el requerimiento que se hace al respectivo organismo de transito, con el fin de darle a conocer el incumplimiento a las normas de tránsito y transporte en que ha incurrido, con el objetivo de que se abstenga, corrija y evite la reincidencia en tal incumplimiento.

Artículo 3. La multa consiste en la imposición de una pena pecuniaria a un organismo de transito que ha incurrido en alguna de las conductas a que se refiere el Artículo 6 de este Decreto.

Artículo 4. Modificado Decreto 1016 de 2001: La intervención operativa consiste en la prestación por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte, de servicios que están a cargo de los organismos de transito, con la finalidad de garantizar una correcta y eficaz atención a los usuarios. Esta medida tendrá carácter transitorio y para su efectividad el organismo de transito deberá facilitar sus instalaciones a los funcionarios que designe la Superintendencia.

Artículo 5. Será sancionado con amonestación escrita el organismo de transito que incurra en cualquiera de las siguientes conductas:

a. Ejercer funciones dentro del ámbito de jurisdicción de otro organismo de transito

b. Omitir, retardar o denegar en forma injustificada a los usuarios, la prestación de los servicios a los cuales por la ley están obligados

c. Dar trámite a solicitudes presentadas por personas que gestionen cualquier asunto en su despacho, sin tener facultad legal para ello.

Artículo 6. Modificado Decreto 1016 de 2001. Será sancionado con multa equivalente a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes, el organismo de transito que incurra en cualquiera de las siguientes conductas:

a. No atender dentro de los plazos que se concedan, las recomendaciones impartidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte con motivo de una visita de inspección o asesoría

b. No suministrar a la Superintendencia de Puertos y Transporte la información a la que están obligados, para efectos de mantener actualizados los registros e inventarios

c. Alterar las tarifas legalmente establecidas por la autoridades competentes, para la prestación de servicios y liquidación de gravámenes

d. Exigir requisitos diferentes a los establecidos legalmente para los tramites que se adelantan ante dichos organismos

e. Cometer acto arbitrario con ocasión de sus funciones o excederse en el ejercicio de ellas

f. Reincidir en cualquiera de las faltas contempladas en el Artículo 5 del presente decreto dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de ejecutoria de la providencia que imponga la sanción de amonestaciones

Artículo 7. Modificado Decreto 2053 de 2003. Será sancionado con intervención operativa el organismo de transito que incurra en cualquiera de las siguientes conductas:

a. Dar indebida utilización a alguna de las especies venales y/o formatos diseñados por el Ministerio de Transporte y suministrados a dicho organismo

b. Utilizar documentos en formato diferente al autorizado por el Ministerio de Transporte

c. Registrar un vehículo automotor con documentos correspondientes a otro ya registrado

d. Prestar de manera deficiente los servicios de atención a los usuarios

e. Reincidir en las faltas contempladas en el Artículo 6 de este decreto, dentro de los doce (12) meses, siguientes a la fecha de ejecutoria de la providencia que imponga la sanción de multa

Artículo 8. Modificado Decreto 1016 de 2001. Cuando la Superintendencia de Puertos y Transporte de oficio o a petición de parte, tenga conocimiento que un organismo de transito presuntamente ha incurrido en cualquiera de las faltas contempladas en los Artículos 5, 6 y 7 del presente decreto, ~~a través de la oficina central, regional o seccional respectiva,~~ abrirá investigación mediante resolución motivada que deberá contener como mínimo:

a. Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos

b. Cita de las disposiciones presuntamente infringidas con los hechos investigados

c. Plazo dentro del cual el representante legal del respectivo organismo debe presentar por escrito sus aclaraciones y justificaciones, así como la solicitud de pruebas. Dicho termino será de diez (10) días hábiles contados a partir del día siguiente a la fecha de notificación de la resolución

Artículo 9. La notificación de la resolución que se refiere el Artículo anterior se hará de acuerdo con las normas establecidas en el decreto 01 de 1984 o las normas que modifiquen o sustituyan.

Artículo 10. Modificado Decreto 1016 de 2001. La Superintendencia de Puertos y Transporte, contará con treinta (30) días hábiles para decidir, contados a partir del vencimiento del término señalado en el literal c. del Artículo 8 de este decreto. Dicho término podrá ampliarse hasta por treinta (30) días, cuando haya lugar a práctica de pruebas. La decisión se adoptará por resolución motivada en la cual se impondrá la sanción correspondiente o se ordenará el archivo de las diligencias según el caso.

Artículo 11. Modificado Decreto 1016 de 2001. Contra los actos administrativos que impongan las sanciones establecidas en el presente decreto, proceden los recursos de ley, los que se tramitaran de conformidad con lo dispuesto en el decreto 01 de 1984 o la norma que lo modifique o sustituya.

Parágrafo. Los recursos contra una resolución que imponga sanción de multa sólo serán concedidos, previo depósito de su valor o garantizando en forma idónea el cumplimiento de la obligación.

~~Los dineros que recaude el INTRA por concepto de las multas de que trata el presente decreto entrarán a formar parte de su presupuesto y se destinarán exclusivamente al fomento y desarrollo de planes y programas de seguridad vial.~~

Artículo 12. Modificado Constitución Política. De estas sanciones se remitirá copia al Gobernador, ~~Intendente, Comisario,~~ Alcalde Distrital o Municipal, Asamblea Departamental y Concejos Municipales de acuerdo con la categoría del organismo de transito sancionado.

Artículo 13. El organismo de transito repetirá contra el funcionario o ex funcionario a fin de que responda civil y administrativamente por los perjuicios que cause a éste, por hechos u omisiones ocurridos en el ejercicio de su cargo y que ocasionen la imposición de cualquiera de las sanciones a que se refiere el presente decreto.

Artículo 14. Modificado Decreto 1016 de 2001. La facultad que tiene la Superintendencia de Puertos y Transporte para imponer las sanciones a que se refiere el presente decreto caduca a los tres (3) años de producido el último acto constitutivo de la falta.

***Jurisprudencia:* Consejo de Estado Sección Primera Sentencia del 20 de octubre de 2005.** "Del texto de la disposición transcrita no se deduce que la imposición de la sanción en legal término esté condicionada a la ejecutoria del acto que la ordena."

Artículo 15. Modificado Decreto 2053 de 2003. Cuando el Ministerio de Transporte tenga conocimiento de expedición de actos administrativos contrarios a las normas y procedimientos contenidos en la legislación nacional vigente en materia de tránsito y transporte, además de dar el informe a la Procuraduría General de la Nación, deberá ejercer las acciones contencioso administrativos y/o penales a que haya lugar.

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**.**

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.

Texto del Editor: Con el fin de velar por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público, se hace necesario la realización de actividades con el fin de ejercer un estricto control del tránsito, es así como la Ley 769 de 2002, contempla que "Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y a la asistencia técnica y humana de los usuarios en las vías."

Por otro lado, la norma referida en su Artículo 116 advierte:

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 está 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. (Subrayadas fuera de texto)

Lo anterior indica que tanto los miembros de la Policía Nacional pertenecientes a la Dirección de Tránsito y Transporte, como los empleados públicos que se desempeñan como tal en el nivel municipal o departamental, pueden realizar labores tendientes a la regulación del tránsito dentro de su jurisdicción.

Así las cosas, se concluye que:

1. Los cuerpos operativos de control del tránsito están constituidos por miembros de la Policía Nacional pertenecientes a la Dirección de Tránsito y Transporte, y por los empleados públicos que se desempeñan como tal en el nivel municipal o departamental.

2. El organismo de tránsito solo puede hacer uso de personal que se encuentre vinculado laboralmente, a su entidad, mediante la figura de Cuerpo de Agentes de Tránsito, para el ejercicio de las funciones de control de tránsito dentro de su jurisdicción, y deberá ceñirse a lo ordenado en la Ley 1310 de 2009.

3. Aquellos vinculados como CONTRATISTAS con la administración, no pueden realizar labores de AGENTES DE TRANSITO, pues dicha facultad se predica solo de empleados públicos.

Modificado Ley 1310 de 2009 Artículo 4º. 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.

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".[44] 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".

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).

[44] Esta 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 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 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 parágrafo 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.""

<u>Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte:</u> Concepto Nº 330361 del 19 de agosto de 2009: "… la Ley 769 de 2002 en el inciso 2 del artículo 7º 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.

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 Referencia 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 parágrafo 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~~.[45]

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."

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,

[45] Este 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

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 Nº 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"

Concepto Nº 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 7º 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 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)."

Concepto Nº 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 reflectivos 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."

Comentario del Editor: La Ley autoriza a los organismos de tránsito, como entes públicos, la delegación de funciones en privados en la mayoría de funciones, actividades y facultades que les otorga el ordenamiento jurídico, excepto en dos de ellas que son: el ejercicio del control operativo del tránsito que debe ejecutarlo en los términos de la Ley 1310 de 2009 y la valoración de las pruebas y la determinación de la responsabilidad administrativa por la comisión de infracciones de tránsito, actividades estas atribuidas exclusivamente a los servidores públicos bajo el amparo de sus funciones públicas. Por otra parte, se constituye en un imperativo constitucional y legal y no en una facultad, lo indicado por este dispositivo legal en el sentido que cualquier autoridad de tránsito puede asumir el conocimiento de una infracción, incluso si se encuentra por fuera de su jurisdicción pero siendo su obligación dar traslado de su conocimiento al competente.

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.

Comentario del Editor: Es de resaltar del contenido de este inciso que la obligatoriedad de la coordinación total y permanente es en doble vía, no del Ministerio hacia los organismos de tránsito, sino de estos hacia la cartera, por tanto la obligatoriedad es para ambas partes

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

1. Registro Nacional de Automotores.

2. Registro Nacional de Conductores.

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.

Comentario del Editor: Por medio de la Sentencia C-318 de 2010, la Corte declaró contrario a la Constitución el mecanismo de exigir paz y salvo por especies venales para el otorgamiento de rangos.

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.

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 1º. 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.

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.

Legislación Complementaria: **Ley 1005 de 2006**

Artículo 11. Modificado Artículo 208 Decreto-Ley 19 de 2012. 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 4775 de 2009 Ministerio de Transporte Artículos 148-152**

Parágrafo 1. 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.

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 art. 1, Resolución 4414 de 2010 Ministerio de Transporte. 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 2. 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.[46]

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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-526 de 2003 decidió declarar exequible el inciso segundo del parágrafo 5º del Artículo 8 de la Ley 769 de 2002 por los cargos estudiados[47]

***Jurisprudencia:* Corte Constitucional Sentencia C-526 de 2003.** "…el RUNT es una declaración de información y no la declaración de un impuesto."

Esta norma establece "…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

---

46 De acuerdo Con la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado Concepto 1629 de 2005, se trata de un contrato de concesión de un servicio público

47 Los cargos planteados en la demanda fueron la violación a los derechos de petición, la prohibición de penas imprescriptibles y el principio non bis in ídem, consagrados en los Artículos 23, 28 y 29 de la Constitución respectivamente

establezcan las sanciones a quien no suministre los datos requeridos.". "…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."

Comentario del Editor: La disposición contenida en este último inciso establece una infracción a las normas de tránsito como lo es el no realizar la declaración o autodeclaración cuando los organismos de tránsito lo determinen, es decir, cuando los organismos de tránsito para efectos de actualizar la información determinen la obligación de proveer la información y la misma no se entrega dentro de los plazos establecidos: se determina como sujeto pasivo de esta infracción únicamente al propietario, es decir, que solo este se puede considerar como infractor: la sanción, es decir, la consecuencia jurídica en este evento consiste en una multa equivalente a dos salarios mínimos, tal como lo indicó la Corte Constitucional la imposibilidad de realizar trámites aquí prevista no es una sanción, sino la consecuencia directa que el organismo de tránsito no pase toda la información actualizada, es por ello que aunque el ciudadano no reporte o declare la información, si este solicita peticiones y las mismas se pueden resolver con la información que los organismos poseen en sus archivos, debe suministrarse so pena de violación al derecho de petición: por último debemos indicar que el procedimiento sancionatorio que se aplica en estos eventos, no es el contravencional, sino el especial establecido en el Artículo 158 del Código Nacional de Tránsito.

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 iníciales, 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 Nº 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.

Legislación Complementaria: **Decreto-Ley 019 de 2012**

Artículo 15. ***Acceso de las Autoridades a los Registro Públicos.*** Las entidades públicas y las privadas que cumplan funciones públicas o presten servicios públicos pueden conectarse gratuitamente a los

registros públicos que llevan las entidades encargadas de expedir los certificados de existencia y representación legal de las personas jurídicas, los certificados de tradición de bienes inmuebles, naves, aeronaves y vehículos y los certificados tributarios, en las condiciones y con las seguridades requeridas que establezca el reglamento. La lectura de la información obviará la solicitud del certificado y servirá de prueba bajo la anotación del funcionario que efectúe la consulta.

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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-532 de 2003, decidió declarar inexequible la expresión tachada, contenida en el inciso 2 del Artículo 9 de la Ley 769 de 2002.

Jurisprudencia: **Corte Constitucional Sentencia C-532 de 2003.**La inconstitucionalidad fue declarada por la inexistencia de sistema y método para la fijación de las tarifas a cobrar por el uso del RUNT

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 8^0 y 9^0 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 8^0 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 8^0 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 1. Tarifas. Fijar las siguientes tarifas a favor del Ministerio de Transporte, por los trámites que se adelantan ante este; (**ver tabla anexa**)

Parágrafo. Estos valores serán incrementados anualmente según el aumento del índice de Precios al Consumidor IPC decretado por el DANE respecto del año inmediatamente anterior. En todo caso, las tarifas deberán aproximarse al múltiplo de 1000 más cercano.

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.

> ***Comentario del Editor:*** Debe tenerse presente que el Parágrafo 2º del Artículo 4º de la Ley 1383 de 2010 autorizó a los organismos de tránsito descontar por cada licencia que expidan, un salario mínimo legal diario vigente para sufragar los gastos del cambio de licencia de conducción buscando que no tenga costo alguno para el ciudadano.

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 5. Tarifas para el Primer año del RUNT. Las tarifas para el primer año de la fase de operación, actualización y mantenimiento del Sistema –RUNT–, para el registro e inscripción de información y para la expedición de certificados, son las siguientes: (ver tabla anexa)

Parágrafo. Las tarifas fijadas se indexarán, actualizarán o ajustarán de conformidad con lo establecido en la Ley 1005 de 2006 y en la cláusula 9ª del Contrato de Concesión 033 de 2007.

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 Ministerio de Transporte. 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 Artículo 207 Decreto-Ley 19 de 2012.** 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 Nº 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."

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 Artículo 207 Decreto-Ley 19 de 2012. 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 pagarán 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 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 http://www.runt.com.co.

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 http://www.runt.com.co.

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.

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 omisiva del respectivo Organismo de Tránsito con el fin de establecer la responsabilidad disciplinaria correspondiente.

Adicionado Resolución 6202 de 2009. Artículo 8°. Modificado Resolución 141 de 2009. Artículo 6. El Cuerpo especializado de control de la Policía de Tránsito y los agentes de tránsito reconocerán las licencias de conducción y de tránsito provisionales como documento exigido para la movilización en las vías públicas y las privadas abiertas al público en todo el territorio nacional hasta el 8 de marzo de 2010.

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.

Referencia: Los Artículos 194 y siguientes de la Resolución 4775 de 2009 del Ministerio de Transporte regula el trámite de registro y aprobaciones del Runt

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.

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 Actor

– 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 Nº 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 (1°) 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.***

Legislación Complementaria: **Decreto-Ley 19 de 2012**

Artículo 210. Migración de Información al RUNT. El Secretario o Director del Organismo de Tránsito deberá dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición del presente Decreto Ley, migrar la información al Registro Único Nacional de Tránsito para los registros en los que está obligado de conformidad con la ley. El Ministerio de Transporte deberá adoptar las medidas administrativas complementarias con el propósito de viabilizar la culminación del proceso de migración de la información.

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.

Comentario del Editor: De acuerdo con el nombre dado por el legislador a este registro y a la descripción que de su contenido hace el inciso primero del artículo 10 de la Ley 769 de 2002, debe inferirse que el SIMIT no solo debe incluir las multas pecuniarias impuestas a los infractores de las normas de tránsito, sino que también debe consolidar y mantener actualizado el reporte de las demás sanciones que se puedan generar como consecuencia de la comisión de infracciones a la luz del artículo 122 del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

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: 1. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-385 de 2003, decidió declarar exequible el Artículo 10 de la Ley 769 de 2002, salvo las expresiones tachadas, contenidas en el parágrafo del citado Artículo 10 de la ley mencionada, que se declaran inexequibles. 2. La Corte Constitucional por medio de las Sentencias C-477 y C-714 de 2003, decidió estarse a lo resuelto en la Sentencia C-385 de 2003.

Jurisprudencia: **Corte Constitucional Sentencia C-385 de 2003:** "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. … 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…" "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." "…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."

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 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"

Concepto N°. 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 Nº 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."

Concepto Nº 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 mutas 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 Colombina 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"

Concepto Nº 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."

Artículo 11. ***Características de la Información de los Registros.*** Toda la información contenida en el sistema integrado de información SIMIT, será de carácter público.

Legislación Complementaria: **Decreto-Ley 019 de 2012**

Artículo 15. Acceso de las Autoridades a los Registro Públicos. Las entidades públicas y las privadas que cumplan funciones públicas o presten servicios públicos pueden conectarse gratuitamente a los registros públicos que llevan las entidades encargadas de expedir los certificados de existencia y representación legal de las personas jurídicas, los certificados de tradición de bienes inmuebles, naves, aeronaves y vehículos y los certificados tributarios, en las condiciones y con las seguridades requeridas que establezca el reglamento. La lectura de la información obviará la solicitud del certificado y servirá de prueba bajo la anotación del funcionario que efectúe la consulta.

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.

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: 1. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-385 de 2003, decidió declarar **exequible** el Artículo 11 de la Ley 769 de 2002. 2. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-477 y C-714 de 2003 decidió estarse a lo resuelto en la Sentencia C-385 de 2003

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"."

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.48

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 efectúo, 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.

Texto del Editor: **Los Sistemas de Información como Instrumento de Eficacia de la Norma de Movilidad**

La eficacia del sistema de información frente a la normatividad de la movilidad se puede concretar en la obligatoriedad al cumplimiento de la sanción por parte del sujeto pasivo de la misma, como consecuencia de lo anterior, otorga intimidación de la sanción a quien la transgreda, puesto que debe cumplir con su obligación, porque existe un registro serio y formal.

Es por consiguiente que el sistema de información otorga a la normatividad de movilidad dos elementos necesarios, como primera medida posee un carácter correctivo en cuanto que representa una expresión del

---

48 Nota: 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.

poder sancionatorio de la administración, que tiende a proteger el orden administrativo externo del aparato gubernamental, y en segundo término también posee un carácter preventivo, constituyéndose esta en una de sus más sobresalientes notas, ya que evita a los transgresores la comisión de infracciones, puesto que no pueden dejar de cumplir pecuniariamente con su obligación, so pena de permanecer indefinidamente en el sistema de información, buscando de este modo preservar la indemnidad de los bienes jurídicos que el legislador ha decidido proteger a través de la normatividad de movilidad.

Pero a más de lo anterior, no debe perderse de vista que colateralmente a las anteriores finalidades de los sistemas de infractores, esto persigue un fin constitucionalmente válido, tal como lo ha declarado la Honorable Corte Constitucional, como es fortalecer los ingresos de los municipios de tal forma que se convierta en un instrumento que facilite el recaudo de las multas por infracciones de tránsito. Pero dicho de este modo, el mecanismo se mostraría como alcabalero y con un contenido prioritariamente económico, no obstante no podemos perder de vista que las multas que se imponen a los infractores de las normas de tránsito tienen una destinación específica que no es diferente a la seguridad vial, es decir, a establecer estrategias para garantizar la movilidad segura de las personas a través de la pedagogía en las normas de tránsito.

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" 49

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".50"

(…)

49 Cfr. Corte Constitucional, sentencia C-720/99.
50 Ibídem.

"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."51"

De acuerdo a lo anterior, la creación del sistema de infractores como mecanismo para propender por el recaudo de las multas, no tiene un impacto fiscal directo para los municipios, sino que permite recaudar recursos que están destinados, por expresa manifestación legislativa, a la seguridad vial, es decir, a establecer programas que le den la certeza a todos los colombianos, que ninguno de los demás actores le van a impedir satisfacer su derecho a la movilidad, en otras palabras, el sistema de infractores de muestra como una herramienta directa para garantizar el derecho fundamental a la movilidad.

Los Sistemas de Información de Infractores en el Mundo

De acuerdo a lo mencionado con antelación, es importante contar con un sistema de información que permita a todos los actores del tránsito, tener conocimiento de las infracciones que aparezcan vigentes frente a aquel que haya cometido una falta a la luz del estatuto de tránsito.

En razón a lo anterior, es importante traer a colación los sistemas de información de infractores, implementados en algunos países.

En **CHILE,** por ejemplo sí se quiere corroborar multas pendientes, por ocasión de infracciones al tránsito, se puede hacer en el Registro de Multas del Tránsito no pagadas del registro civil.

En **ESPAÑA,** dicha consulta se puede realizar en la página web de la DGT (Dirección General del Tráfico), en la que se encuentran diferentes enlaces, para determinar si se está como infractor

Por su parte en **MEXICO DF.,** se puede consultar los infractores en www.infracciones.ssp.df.gob.mx, lo cual permite buscar el historial de infracciones a partir de la placa del vehículo

Finalmente en **Europa** se ha venido implementando el Sistema **EUCARIS** (European CAR and Driving License Information System), que parte de un acuerdo de los principales países integrantes de la Unión Europea, que contiene la información de aquellos infractores extranjeros a fin de que no se pierdan estos dineros dentro de los países integrantes.

Así mismo la CE (Comisión Europea) se encuentra organizando las terceras Jornadas Europeas de la Seguridad Vial, con el fin de discutir cómo mejorar la cooperación policial entre los estados miembros para perseguir las infracciones de tránsito cometidas en más de un país comunitario, esto con el fin, como se menciono con anterioridad, que los infractores puedan ser perseguidos en cualquier país miembro que manifieste su voluntad de pertenecer a este sistema, pues entre otros se encuentran Francia, Suiza, Alemania, Holanda y Bélgica, compartiendo esta información, la intención es que para Agosto de 2011, se encuentre casi toda Europa integrada en este sistema.

Las anteriores reseñas internacionales nos evidencian que la implementación de un Sistema de Infractores es una política de movilidad internacional que pretende como elemento estructural, propugnar por la eficacia de las sanciones de tránsito como instrumento necesario para el respeto por las normas de tránsito.

---

51 Cfr. Corte Constitucional, sentencia C-720/99.

TÍTULO II
RÉGIMEN NACIONAL DE TRÁNSITO

CAPÍTULO I
Centros de Enseñanza Automovilística

Jurisprudencia: **Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004:** "En efecto, una de las motivaciones fundamentales para la expedición del Código de Tránsito y Transporte (sic) consistió en la necesidad de contrarrestar los altos índices de accidentalidad que se registran en el país, debido al ejercicio indebido de circular libremente.52 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.53" "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"." "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."

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 decidió declarar exequible el Artículo 12 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado54

Comentario del Editor: Los Centros de Enseñanza Automovilística se constituyen en una figura de crucial importancia dentro del sistema de movilidad de cualquier sociedad, en la medida que son los llamados a garantizar a toda la sociedad que las personas que conducen equipos de transporte, no solo conocen y entienden las normas de circulación, sino que están adiestrados y capacitados para asumir el reto de realizar una actividad riesgosa como es la conducción; en esa medida su responsabilidad debe ser amplia, no solo desde el punto de vista social, sino también jurídico, en la medida que su falta de diligencia o idoneidad para enseñar, capacitar o adiestrar, puede traer consigo responsabilidades de naturaleza jurídica, no solo desde la óptica administrativa sino por la responsabilidad contractual o extracontractual con sus alumnos y con terceros que se vean afectados por estos.

---

52 En la Ponencia para primer debate en la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, entre los motivos expuestos se indicó que "...algunos de los alcances modificatorios tienden a asegurar que las normas permitan una movilización segura y que, para ellos, las autoridades deben estar dotadas de los instrumentos pertinentes como forma de conseguir una reducción de la accidentalidad vial." Ver Gaceta del Congreso No. 153 de mayo de 2002.

53 En este punto cabe destacar que, según el último boletín titulado "Accidentalidad vial nacional -2002", publicado por el Fondo de Prevención Vial, el 12.66% de las causas probables de accidentalidad en las carreteras nacionales se deben a la impericia en el manejo. Después del exceso de velocidad, la impericia en el manejo es la segunda causal de accidentes.

54 El cargo analizado fue la violación a la Unidad de materia

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.

> ***Jurisprudencia Constitucional***: Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004 decidió declarar exequible el Artículo 13 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado[55]

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 1°. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Parágrafo 2°. 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 decidió declarar exequible el Artículo 14 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado[56]

Artículo 15. ***Constitución y funcionamiento.*** **Modificado Artículo 1º Ley 1397 de 2010.** 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:*** La Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004 decidió declarar exequible el texto original del Artículo 15 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado57
>
> **Adicionado Ley 1397 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.

---

55 El cargo analizado fue la violación a la Unidad de materia
56 El cargo analizado fue la violación a la Unidad de materia
57 El cargo analizado fue la violación a la Unidad de materia

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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-104 de 2004 decidió declarar exequible el Artículo 16 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado58

Reglamentación: **Decreto 1500 de 2009**

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 qué 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.

58 El cargo analizado fue la violación a la Unidad de materia

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 82, C2, 83 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 lo dispuesto en el presente Decreto y la resolución que para el 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 Nº 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."
>
> **Concepto Nº 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 clasificaran 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.
3. 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.

> ***Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte:*** **Concepto Nº 236902 del 11 de junio de 2009:** "Determina la Resolución 0683 de 2004 lo siguiente "La Licencia de Conducción solamente se podrá expedir por el Organismo de Tránsito ubicado en el lugar donde tenga sede el Centro de Enseñanza Automovilística o en su Área Metropolitana." Ahora bien, el Decreto 1500 del 29 de abril de 2009 mediante el cual se establecen los requisitos para la constitución, funcionamiento y habilitación de los centros de enseñanza automovilística no modifica la jurisdicción de los certificados de enseñanza automovilística."

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.
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 -.

CATEGORÍA	TIPO DE VEHÍCULO	CERTIFICACIÓN /MES
A1	Motocicletas hasta de 125 c.c. de cilindrada.	30
A2	Motocicletas, motociclos y mototricíclos de más de 125 c.c. de cilindrada.	24
81	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses de servicio particular	16
C1	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses para 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.
10. Certificar la idoneidad de un conductor o instructor una vez se verifique el cumplimiento de los requisitos determinados para tal fin.
11. Proporcionar información y/o facilitar la labor de auditoría o de control.
12. 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.
13. Realizar las evaluaciones teórica y práctica al alumno una vez surtido el proceso de capacitación, en los términos señalados en la reglamentación.
14. Hacer adecuado uso del código de acceso a la base de datos del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.
15. Suministrar información real a los Ministerios de Transporte y a las secretarías de educación respectiva.
16. Disponer de los mecanismos necesarios para ofrecer y garantizar en forma óptima la atención al usuario en sus peticiones, quejas y recursos.
17. Mantener vigente la póliza de que trata el numeral 2° del Artículo 8° del presente Decreto.
18. 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 iníciales 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. Procedimiento. El procedimiento para regular las actuaciones a que se refiere el presente Artículo será el previsto en el Artículo 158 del Código Nacional de Tránsito

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 CI, 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 CATEGORÍAS	TIPO DE VEHÍCULO
A 1	Motocicleta mínimo de 100 c.c. de cilindrada.
A2	Motocicleta, motociclo, motocarro y mototricíclo de más 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 pantone 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 Nº 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."

Texto del Editor: **Vigencia o Derogatoria del Decreto 1500 de 2009**

Verificadas las disposiciones de la ley 1397 de 2010, no se encuentra ninguna disposición que, de manera expresa, ordene la derogatoria del decreto en cita, ni de las normas con base en las cuales ha sido expedido, de modo que no existe derogación expresa.

De otro lado, no existe en el decreto 1500 de 2009 ninguna regulación que le sea contraria a la Ley 1397 de 2010, ya que esta disposición no puede ser interpretada aisladamente y fuera del contexto tanto de la misma ley como de las demás que integran el ordenamiento jurídico vigente, así, deberá entenderse que la facultad que otorga dicha Ley al Ministerio de Transporte para reglamentar la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística sólo concierne a esta cartera ministerial y no corresponde a ninguna otra entidad del poder público.

De acuerdo con lo establecido en el parágrafo 1º del artículo 6º de la Ley 769 de 2002, en el ámbito nacional será competente el Ministerio de Transporte para cumplir las funciones que le sean asignadas en el Código Nacional de Tránsito, al cual se refiere la Ley 1397 de 2010.

De igual manera, el artículo 16 del CNT consagra que el Ministerio de Transporte reglamentará lo relativo a la clasificación de los Centros de Enseñanza, de acuerdo con las categorías existentes.

En ese marco legal se precisa que al reglamentar los requisitos para constitución, funcionamiento y habilitación de los Centros de Enseñanza Automovilística, así como para determinar su clasificación, el Ministerio de Transporte ha actuado con plena jurisdicción y competencia (función reglamentaria), y no ha contrariado los postulados contenidos en la Ley 1397.

Si se analiza detenidamente el decreto 1500 de 2009 se aprecia que se expide con base en las prescripciones de las Leyes 115 de 1994, 1064 de 2006 y los artículos 1, 12, 13, 14, 15 y 19 de la Ley 769 de 2002.

De estas disposiciones la única que ha sido modificada por la Ley 1397 de 2.010 es el artículo 1559 de la Ley 769 de 2002, en el sentido de indicar que la reglamentación de la constitución y funcionamiento de los C.E.A. se realizará "… con lo establecido en la Ley", sin especificar a qué ley se refiere, lo cual, desde ningún punto de vista riñe ni contraría las disposiciones legales con base en las cuales se profiere el decreto 1500 de 2.009.

El artículo 15 original limitaba la facultad del Ministerio de Transporte de reglamentar la constitución y funcionamiento de los C.E.A, "… de acuerdo con lo establecido por la Ley 115 de 1994 y sus decretos reglamentarios, en lo pertinente a educación no formal". La nueva norma por su parte amplia el espectro y permite que la reglamentación se realice teniendo en cuenta TODA la legislación vigente en nuestro país, dentro de la que se encuentra, por supuesto, la Ley 115 de 1.994, en lo relacionado con educación no formal. En este contexto el decreto 1500, más que reñir con la Ley 1397 se integra con ella.

Quiere lo anterior significar que si el Ministerio de Transporte considera que la reglamentación pertinente se circunscribe a las previsiones de la Ley 115 de 1.994, el decreto 1500 no solo NO contrariaría la Ley 1397 sino que la desarrollaría de tal manera que no sería necesaria reglamentación adicional.

Al no modificarse los artículos 1260 y 1361 de la Ley 769 de 2002, por parte de la nueva normatividad, se mantienen incólumes los fundamentos que sirven de base para la expedición del decreto 1500 de 2009, complementándose, de esta manera la normatividad contenida en las dos regulaciones.

Todas estas consideraciones nos permiten concluir que el decreto 1500 de 2009 no ha sido derogado ni expresa ni tácitamente por la Ley 1397 de 2010 por lo que el mismo permanece vigente y las disposiciones en él contenidas gozan de la legalidad que el ordenamiento jurídico colombiano les otorga.

CAPÍTULO II

Licencia de Conducción

Artículo 17. ***Otorgamiento.*** **Modificado Artículo 4º Ley 1383 de 2010**. 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.

Comentario del Editor: El otorgamiento de la licencia de conducción consiste en el acto jurídico por medio del cual un organismo de tránsito como autoridad de tránsito expide un acto administrativo en el cual autoriza a una persona para conducir determinado tipo de vehículos previa la verificación del cumplimiento de los requisitos objetivos y técnicos. Lo anterior nos muestra que la naturaleza de las licencias de conducción no es otra que la de un acto administrativo.

59 [illegible]
60 [illegible]
61 [illegible]

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.

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.

Parágrafo 1. Modificado Artículo 244 Ley 1450 de 2011. 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

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***.

Comentario del Editor: El Ministerio de Transporte a través de la Resolución 1307 de 2009 expidieron la nueva ficha técnica para el formato de la licencia de conducción, no obstante, con la expedición de la Ley 1383 de 2010, el Congreso de la República adicionó características nuevas a dicho formato, las cuales no estaban previstas en la reglamentación expedida, con lo cual se genera una derogatoria consecuencial de esta nueva ficha, al haber sido modificada la norma que daba fundamento a la mencionada reglamentación.

Comentario del Editor: El Parágrafo 1º de esta norma establece una figura frente a la licencia de conducción denominada “sustitución” institución diferente a las demás, la sustitución consiste en el cambio del “plástico” de la licencia por uno que cumpla las características técnicas que reglamente el Ministerio de Transporte.

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 conducción[62].

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 caros 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 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…"

Comentario del Editor: Esta norma establece un dispositivo que aparentaría está dirigido solo a un segmento de los titulares de licencias de conducción, pero la realidad muestra que ninguno de los formatos anteriores adoptados en el país, reúne los requisitos y tecnología establecidas, es por ello que los destinatarios del cambio de licencia son todos los titulares de las licencia de conducción. Se ha previsto por tanto al ser esta una realidad evidente que dicha carga del cambio de la licencia no puede ser asumida por el particular por razones de equidad, por tanto se ha establecido que sea gratuita. Dicho costo lo asume la Nación en la medida que es de lo que correspondería a sus ingresos provenientes de las especies venales de donde los organismos de tránsito deben descontar el valor del cambio. No obstante lo anterior y teniendo presente que tanto el legislador como la Corte Constitucional prohijaron el principio de la gratuidad, dicho postulado quedó soslayado con la reforma realizada al Código Nacional de Tránsito por la ley 1383 de 2010 dado que se estableció como requisitos para el cambio de la licencia, no solo el estar a paz y salvo por multas e infracciones de tránsito, sino también la realización del examen previsto en el artículo 19 del mismo Código, es decir, el examen de aptitud física, mental y de coordinación, el cual no es gratuito. Por tanto, corresponderá a todos los titulares de licencias, la realización de un examen, el cual por interpretación del espíritu de la norma entenderíamos que es el de aptitud física, mental y de coordinación, a su costo, generándose con ello un daño antijurídico para los particulares titulares de las licencias.

Parágrafo 2. 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 (smldv), por cada licencia expedida, de los recursos que obligatoriamente debe transferir al Ministerio de Transporte por concepto de especies venales.

---

62 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"

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2009 decidió **declarar infundada** la objeción presidencial presentada[63] contra el parágrafo 3º del Artículo 4º del proyecto de ley núm. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado (hoy la Ley 1383 de 2010), "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.

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***: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-925 decidió declarar exequible el artículo 16 de la Ley 1005 de 2006.
>
> ***Jurisprudencia***: **Corte Constitucional Sentencia C-925 de 2006**: "Las normas aplicables a la expedición de las licencias de conducción, en especial el Código Nacional de Tránsito Terrestre y la Ley 1005/06, permiten concluir que la tarifa cobrada por la expedición de las licencias de conducción corresponde al concepto jurídico de tasa y es, a su vez, una fuente de financiación endógena de las entidades territoriales. Ello debido a que (i) las disposiciones enunciadas confieren a los órganos de representación política de estas entidades la potestad de definir el método y el sistema de las tasas de los distintos derechos de tránsito, cumpliéndose de esta forma las condiciones del criterio orgánico previsto por la jurisprudencia constitucional; y (ii) en todo caso, la tasa en comento retribuye un servicio que el legislador ha incorporado dentro de las competencias de los organismos de tránsito de las entidades territoriales". "El artículo demandado, que dispone la gratuidad de la renovación de las licencias de conducción por una sola vez, incorpora una restricción al recaudo de recursos de las entidades territoriales. Esta restricción encuadra dentro de los supuestos previstos en la jurisprudencia constitucional para la intervención excepcional del legislador, en la medida en que la expedición de las licencias de conducción constituye la prestación de un servicio de carácter nacional. Por ende, si bien es cierto que los servicios relacionados con las licencias de conducción, licencias de tránsito y placa única nacional fueron asignados por la Ley 796/02 (sic) a las entidades territoriales, con cargo a los recursos administrados por éstas, también lo es que dentro del esquema de un Estado unitario, la prestación del servicio mencionado implica la participación y contribución de todos los niveles territoriales, de conformidad con los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad en la distribución de las competencias entre dichos niveles (Art. 388 C.P.). Igualmente, lo previsto en la norma acusada se explica ante la necesidad de otorgar eficacia al principio de equidad tributaria, que en el presente caso se traduce en la imposibilidad de obligar a los interesados a asumir el pago de una tasa fundada no en un servicio requerido por el ciudadano, sino en la decisión estatal de contar con documentos con mayores niveles de seguridad y confianza. Del mismo modo, también debe tenerse en cuenta que los efectos fiscales de la medida no son desproporcionados, puesto que la renovación gratuita procede por una sola vez y no es incompatible con el ejercicio de la potestad tributaria respecto de las demás modalidades de derechos de tránsito que perciben las entidades territoriales, según lo previsto en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y en la Ley 1005/06."

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-104 de 2004 decidió declarar exequible el texto original del Artículo 17 -último inciso-[64] de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado[65]

---

63 La objeción presidencial planteaba la transgresión el Artículo 157 Superior, y por la misma vía, el Artículo 147 de la Ley 5ª de 1992.

64 El aparte demandado establecía: "En caso que el aspirante presente certificado expedido por un Centro de Enseñanza Automovilística, la licencia de conducción solamente podrá expedirse en el lugar donde tenga sede dicho centro "o en su área metropolitana""

65 El cargo analizado fue la violación a la Unidad de materia

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.[66] 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, entes 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 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

[66] Acerca de los caracteres definitorios de los impuestos, las tasas y las contribuciones, Cfr. Corte Constitucional, sentencia C-243/05, M.P. Álvaro Tafur Galvis.

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."

Artículo 18. *Facultad del titular.* Modificado Artículo 2º Ley 1397 de 2010, Modificado Artículo 195 Decreto-Ley 19 de 2012. 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: La Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004 decidió declarar exequible el texto original del Artículo 18 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado[67]

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 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".

Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011 "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 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

[67] El cargo analizado fue la violación a la Unidad de materia

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 movilizarse, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte diferente a los servicios públicos."

Comentario del Editor: La licencia de conducción tiene un papel trascendental en la sociedad moderna en la medida que es la certificación o la acreditación de la aptitud, física, mental, sicomotora, práctica, teórica y jurídica de una persona para conducir un vehículo por el territorio nacional. Esto implica que los organismos de tránsito al momento de expedir una licencia están dando verdadera fe ante la sociedad de la idoneidad de los conductores.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto N°. 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 se que determinó en los artículos 135 y 136 de la Ley 769 de 2002."

Artículo 19. *Requisitos.* Modificado Artículo 5º Ley 1383 de 2010, Modificado Artículo 3º Ley 1397 de 2010, Modificado Artículo 196 Decreto-Ley 19 de 2012. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores, quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Para vehículos particulares:

1. Saber leer y escribir.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C/468 de 2011, decidió declarar exequible este requisito para obtener la licencia de conducción, contenido en el Artículo 3º de la Ley 1397 de 2010.

***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.

(…)Se trata de una medida que en aras de la seguridad de quien conduce, de los demás conductores y de los peatones, en principio supone un amplio margen de configuración del legislador. Sin embargo, prevé un requisito que excluye a la población analfabeta o iletrada del país, que por su misma condición se encuentra en una situación de marginalidad. (…)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.

(…)

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 apareja 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 Transito, 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. (…) 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.

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. (…) 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 artículos 67 de la Carta, para ayudarlos a superar una condición que no están en la obligación de soportar de manera indefinida."

2. Tener dieciséis (16) años cumplidos.

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 I

Objeto, ámbito de aplicación, competencia

Artículo 1. Objeto y Ámbito 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 recategorizarla ante los Organismos de Tránsito en el Territorio Nacional.

Artículo 2°. Modificado Artículo 1º Resolución 5113 de 2009. 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 II

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 Artículo 2º Resolución 5113 de 2009. 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 éste 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 éste 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 Artículo 3º Resolución 5113 de 2009. 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 III

Disposiciones varias

Artículo 9. Modificado Artículo 4º Resolución 5113 de 2009. 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 Artículo 5º Resolución 5113 de 2009. 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.

Adicionada: 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.

Comentario del Editor: El Ministerio de Transporte debe reglamentar la realización de los exámenes teórico y práctico que se requieren para obtener la licencia de conducción. Hasta tanto se expida éste reglamento, se debe continuar aplicando el proceso que se viene realizando para la obtención de la licencia de conducción.

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.

Comentario del Editor: Para que una IPS pueda expedir un certificado de aptitud física, metal y de coordinación motriz, deberá cumplir el reglamento que expida el Ministerio de Transporte en relación con su interconexión con el sistema RUNT y con las evaluaciones determinadas en el parágrafo del artículo 19 de la Ley 769 de 2002.

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-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.

Comentario del Editor: El Ministerio de Transporte deberá definir la formación que requiere el conductor de servicio público y la certificación que deberá obtener para poder desempeñarse como tal.

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.

Comentario del Editor: El Parágrafo 3º de esta norma, tal como quedó luego de la reforma realizada por la Ley 1397 de 2010, fue derogado expresamente por el Artículo 276 de la Ley 1450 de 2012.

Comentario del Editor: La acreditación de los Centros de Reconocimiento de Conductores continuará exigiéndose por vía reglamentaria. El Ministerio de Transporte deberá determinar el momento en que se debe cumplir con esta condición. (Circular Ministerio de Transporte No. 49191 del 2 de Febrero de 2012)

Jurisprudencia Constitucional: 1. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2009 decidió **declarar infundada** la objeción presidencial presentada[68] 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), "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. Por medio de la Sentencia C-870 de 2010, la Corte Constitucional decidió declararse inhibida para pronunciarse acerca de la constitucionalidad del Artículo 19 de la Ley 769 de 2002, Modificado Artículo 5º Ley 1383 de 2010.

***Reglamentación*: Resolución 1555 de 2005 Ministerio de Transporte**

CAPÍTULO I

Objeto y ámbito de aplicación

Artículo 1. Objeto y Ámbito de Aplicación. La presente resolución tiene por objeto determinar en todo el territorio nacional el procedimiento para obtener el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz para conducir que debe presentar todo aspirante a obtener por primera vez, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción y establecer los rangos de aprobación de la evaluación requerida.

[68] 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.

CAPÍTULO II

Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz

Artículo 2. Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz. Es el documento expedido y suscrito por un médico que actúa en nombre y representación de un Centro de Reconocimiento de Conductores, en el que 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 adecuada a las exigencias que se requieren para conducir un vehículo.

Artículo 3. Los Centros de Reconocimiento de Conductores. Para efectos de la presente resolución los Centros de Reconocimiento de Conductores son Prestadores de Servicios de Salud, habilitados en el Sistema Único de Habilitación 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 para estos efectos el Ministerio de la Protección Social. Dichos Centros deberán registrarse en el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, cuando éste entre en funcionamiento.

Artículo 4. Modificado Resolución 1200 de 2006 Artículo 1. De la Acreditación. Los Centros de Reconocimiento de Conductores deberán obtener Reconocimiento en el Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología, acreditándose como Organismos de Certificación de Personal, con alcance a lo estipulado en la presente disposición.

Los requisitos, procedimientos, pruebas, personal, equipos e instalaciones, mínimos que deben acreditar los Centros de Reconocimiento de Conductores para obtener la mencionada Acreditación serán los estipulados por la Superintendencia de Industria y Comercio, con alcance a lo establecido en el cuerpo y en los anexos II y III de la Resolución 1555 de 2005.

Parágrafo. La vigencia de la Acreditación del Centro de Reconocimiento de Conductores, como Organismo de Certificación de Personal con alcance a lo determinado en la presente disposición, estará sujeta a las auditorías anuales de seguimiento y a una reevaluación sobre cumplimiento de las condiciones establecidas, de conformidad con lo señalado en la Circular Única, Título V, de la Superintendencia de Industria y Comercio.

Adicionado Resolución 2700 de 2006 Artículo 3. Inscripción de los Organismos de Certificación. Los Organismos de Certificación que deseen inscribirse para expedir el Certificado de Conformidad, deberá presentar una solicitud de inscripción, dirigida a la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, suscrita por el representante legal del Organismo y acreditando el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Identificación del Organismo:

   a) Nombre o razón social

   b) Dirección

   c) NIT

   d) Teléfono

   e) 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 la de ser Organismo de Certificación.

3. Copia del documento emitido por la Superintendencia de Industria y Comercio que lo distingue como ente acreditado dentro del Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología, en el que se señale su Reconocimiento como Organismo de Certificación de Sistemas de Gestión o de Productos.

4. Grupo de Dirección del Organismo:

   a) Nombres y cargos del grupo de Dirección del Organismo

   b) Nombre y cargo del responsable de la Gestión de calidad en el Organismo.

5. Anexar lista del personal auditor y de expertos técnicos relacionado con las actividades de certificación específicas de la Resolución 1555 de 2005 y sus anexos, con su calificación, experiencia, títulos y funciones. El Organismo debe garantizar el sostenimiento del nivel mínimo de competencia del equipo humano para la auditoría, e informará al Ministerio de Transporte cualquier novedad respecto de su conformación.

6. Anexar modelo del Certificado que emitirá el organismo.

Cumplidos los requisitos el Ministerio de Transporte le asignará un número de inscripción y lo publicará en el listado de inscritos de la página web de la entidad.

Los efectos legales serán los de una inscripción y por tanto no deben entenderse como participación en licitación, concurso o contratación directa con el Ministerio de Transporte.

Resolución 1750 de 2006 Artículos 1 y 2

Artículo 1. Procedimiento de inscripción de los Organismos de Certificación. Los organismos de certificación interesados en obtener la inscripción ante el Ministerio de Transporte, para expedir el certificado de conformidad de que trata el Artículo ***5°*** de la Resolución 1200 de 2006, deberán someterse al siguiente procedimiento:

a) Solicitud de inscripción dirigida a la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, acreditando el cumplimiento de los requisitos establecidos en el parágrafo del Artículo 5° de la Resolución 1200 de 2006, la cual deberá radicarse en las oficinas de archivo y correspondencia del Ministerio de Transporte.

b) Una vez radicada la solicitud, la Subdirección de Tránsito revisará el cumplimiento de la documentación presentada por el organismo de certificación.

c) Si el organismo de certificación cumple con los requisitos establecidos, el sistema creará automáticamente el número de inscripción y lo incorporará en la correspondiente base de datos del Ministerio de Transporte, asignándole una clave y un usuario;

d) Con base en lo anterior, la Subdirección de Tránsito a través de acto administrativo inscribirá al organismo de certificación y ordenará en el mismo acto su publicación en la página web del Ministerio de Transporte;

e) Si el organismo de certificación no cumple con los requisitos establecidos en la Resolución 1200 de 2006, la Subdirección de Tránsito lo requerirá por escrito, para que este, dentro de los términos legales, cumpla con lo requerido.

Parágrafo. La Subdirección de Tránsito sólo inscribirá los organismos de certificación que hayan tramitado o radicado su solicitud antes del 1º de octubre de 2007.

Artículo 2. Reporte de los Organismos de Certificación. Los organismos de certificación reportarán al Ministerio de Transporte a través de un protocolo de transferencia de archivos FTP, la información relacionada con los centros de reconocimiento de conductores a

los cuales estos les han expedido el certificado de Conformidad. La información debe reportar utilizando la clave y el usuario asignados para tales fines, de acuerdo con el estándar e instructivo establecidos en el Anexo 1, el cual hace parte integral de la presente resolución.

Parágrafo. El formato del certificado de conformidad expedido por el organismo de certificación debe llevar un número en la parte superior que identifique al centro de reconocimiento de conductores ante el Ministerio de Transporte, el cual debe tener la siguiente estructura: NIT, Código de la ciudad de ubicación y el consecutivo de identificación de la sede principal o de las sucursales del Centro de Reconocimiento de Conductores.

Adicionado Resolución 1200 de 2006 Artículo 5.; Modificado Resolución 4061 de 2007 Artículo 1; Modificado Resolución 4299 de 2007 Artículo 2. , Modificado Resolución 3374 de 2009. Requisito Posterior al Registro. A partir de la vigencia de esta Resolución los Centros de Reconocimiento de Conductores que no estén acreditados, deberán acreditar ante la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte a mas tardar el 17 de agosto de 2009, copia de la inscripción, aprobación de documentos y programación de auditoría de acreditación ante el ORGANISMO NACIONAL DE ACREDITACIÓN DE COLOMBIA –ONAC con todos los requisitos y documentos exigidos por este organismo para adelantar dicho proceso.

Adicionado Resolución 3374 de 2009. Artículo 2. El Centro de Reconocimiento de Conductores que a la fecha prevista en el Artículo anterior no radique la inscripción, aprobación de documentos y programación de auditoría de acreditación ante el ORGANISMO NACIONAL DE ACREDITACIÓN DE COLOMBIA –ONAC, no podrá seguir expidiendo certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz y el Ministerio de Transporte le suspenderá la transmisión de datos en el sitio WEB correspondiente.

Adicionado Resolución 3374 de 2009. Artículo 3. Plazos de Acreditación. Los Centros de Reconocimiento de Conductores que a la fecha de vigencia del presente acto administrativo tengan más de dieciocho (18) meses de registrados deberán estar acreditados antes del dos (2) de octubre de 2009.

Los Centros de Reconocimiento de Conductores que tengan registrados ante el Ministerio de Transporte más de (13) meses deberán obtener la respectiva acreditación como organismo certificador de personas antes del dos (2) de diciembre de 2009.

Los Centros de Reconocimiento de Conductores que tengan registrados ante el Ministerio de Transporte menos de (13) meses deberán obtener la respectiva acreditación como organismo certificador de personas antes del dos (2) de febrero de 2010.

En el evento de no dar cumplimiento a la exigencia prevista en los incisos anteriores, el Centro de Reconocimiento respectivo no podrá registrarse en el REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE TRÁNSITO –RUNT- y la Subdirección de Tránsito correrá traslado a la Superintendencia de Puertos y Transporte para efectos de cancelar el respectivo registro.

Adicionado Resolución 3374 de 2009. Artículo 4. Inactivación. Vencidos los plazos señalados en el Artículo anterior, los Centros de Reconocimiento de Conductores que no hayan presentado la acreditación como organismo certificador de personas, serán desactivados del sistema RUNT, y no podrán seguir expidiendo certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz. Una vez obtenida la acreditación serán activados nuevamente.

Adicionado Resolución 3374 de 2009. Artículo 5. Centros Acreditados. Cuando en la auditoría de seguimiento adelantada por el Organismo de Acreditación se encuentre que existen no conformidades o que al Centro de Reconocimiento de Conductores le fue suspendida o cancelada la acreditación, éste no podrá continuar efectuando el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz, hasta tanto la Superintendencia de Puertos y Transporte culmine la investigación correspondiente.

Artículo 5. Procedimiento. Para obtener el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, el interesado deberá dirigirse a un Centro de Reconocimiento de Conductores, en el que previa a la evaluación médica, presentará su documento de identidad, registrará sus datos personales y permitirá la identificación biométrica de su huella dactilar y la toma de la fotografía. Posteriormente se realizarán las exploraciones, valoraciones y entrevista médica que permitan comprobar que no existe alguna enfermedad o deficiencia que pueda suponer incapacidad para conducir asociada con:

a) Capacidad de visión.

b) Capacidad auditiva.

c) Capacidad mental y de coordinación motriz.

d) Capacidad física general, y

e) Cualquier otra afección que pueda conllevar incapacidad para conducir o comprometer la seguridad al conducir.

Parágrafo. Las evaluaciones y resultados se confrontarán con los parámetros y límites establecidos en el cuadro -"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"- Anexo I de esta disposición.

Artículo 6. Identificación del Aspirante. El proceso de identificación del aspirante deberá contener los siguientes elementos:

a) Presentación del documento de identidad y registro de los datos personales.

b) 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. Igualmente, la información quedará guardada mediante las herramientas tecnológicas que para tal fin estén dispuestas en el mencionado registro.

c) Fotografía del aspirante.

Parágrafo. Esta información deberá retransmitirse al Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, cuando éste entre en funcionamiento, para la respectiva confrontación de conformidad con las normas legales vigentes.

Artículo 7. Determinación de las Aptitudes. Agotado el procedimiento de identificación, los profesionales de la salud respectivos, según el área a valorar oftalmología u optometría, fonoaudiología, sicología y medicina general o interna realizarán las exploraciones, valoraciones y entrevista médica, necesarias para verificar, que la persona examinada no padece alguna enfermedad o deficiencia física o psicológica que pueda suponer incapacidad para conducir. Las evaluaciones y resultados se harán teniendo en cuenta los parámetros y límites establecidos en el cuadro "Rangos de evaluación de las aptitudes físicas, mentales y de coordinación motriz requeridas para obtener, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción", Anexo I de esta resolución.

Parágrafo. Los profesionales de cada área deberán realizar las siguientes pruebas:

1. **Capacidad de visión.** El profesional de la salud correspondiente, deberá realizar las diversas pruebas que le indiquen si las condiciones generales de la capacidad de visión del individuo son las mínimas para conducir un vehículo con seguridad. Incluye la valoración de los ítems establecidos en el numeral 1, 1.1 al 1.7, del Anexo I de esta resolución.

2. Capacidad auditiva. El profesional de la salud respectivo realizará al solicitante una audiometría para determinar los niveles mínimos de audición que tiene la persona en cada uno de los oídos y su orientación auditiva. De acuerdo con los parámetros establecidos en el numeral 2, 2.1, del Anexo I de esta resolución.

3. Capacidad mental y de coordinación motriz. Requiere la valoración psicológica general y la realización de las pruebas detalladas en el Anexo III de esta resolución, pudiéndose solicitar otros exámenes especializados, si a criterio del facultativo son estrictamente necesarios para establecer o corroborar los antecedentes clínicos para determinar el cumplimiento de los parámetros establecidos en los numerales 10, 11 y 12 del Anexo I de esta resolución, referentes a:

a) La capacidad mental. Relacionada con la 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 tempo-espacial, de la comprensión y discernimiento para la construcción de pensamiento lógico, y

b) La coordinación integral motriz. Midiendo la destreza del aspirante 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.

4. Capacidad física general. Una vez efectuadas las pruebas anteriores, el solicitante deberá someterse a una evaluación de medicina general, en la que además de la valoración física general, el profesional de la salud indagará al solicitante, ayudado con una entrevista estructurada, sobre su historial médico o diagnóstico clínico, de manera que le permita deducir el cumplimiento de los criterios establecidos en los numerales 3 al 9 y el 13 del Anexo I de esta resolución.

Artículo 8. Otros Diagnósticos. En caso de dudas en los resultados de alguno de los factores evaluados, o que se evidencien en la entrevista médica, cuya condición limite a la persona para conducir, el profesional de la salud del área respectiva podrá solicitar al aspirante aportar pruebas adicionales de especialistas o del médico tratante del examinado que sirvan de apoyo a su diagnóstico, criterios establecidos en las columnas 4 y 5 del Anexo I de esta resolución.

Artículo 9. Informe de la Evaluación. El Centro de Reconocimiento conservará los resultados, tanto parciales como 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, debidamente firmados por los profesionales de la salud que intervinieron en el reconocimiento en las diferentes áreas.

Estos resultados, parciales y totales al igual que la entrevista de antecedentes referidos al historial médico o diagnóstico clínico del examinado, se diligenciarán en el formato "Informe de Evaluación Física, Mental y de Coordinación Motriz", que para el efecto determine este Ministerio.

El Centro de Reconocimiento llevará una numeración consecutiva anual de los informes de evaluación desde el inicio de sus operaciones.

Parágrafo. En el formato del Informe de Evaluación Física, Mental y de Coordinación Motriz, deberá establecerse un espacio en el que el examinado imprima su firma para declarar "bajo la gravedad de juramento" que la información suministrada a los facultativos durante todas las exploraciones y la entrevista de antecedentes referidos al historial médico o diagnóstico clínico corresponden estrictamente a la verdad.

Artículo 10. Restricciones. Las restricciones detectadas por los profesionales de la salud deberán establecerse de conformidad con la tabla señalada en el Anexo I de esta resolución, información que será consignada en el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz e incluida en la licencia de conducción.

Artículo 11. Expedición del Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz. El médico autorizado, 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 cuadro -"Rangos de evaluación de las aptitudes físicas, mentales y de coordinación motriz requeridas para obtener, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción"- Anexo I de esta resolución.

Si el aspirante cumplió con los parámetros y límites, de manera sistematizada se procederá a registrar esta información en el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, cuando éste entre en funcionamiento, para que a su vez genere el Número de Identificación Nacional del Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, que deberá ser impreso en el documento físico que se expida al solicitante.

El Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz deberá firmarlo el médico autorizado en nombre y representación del Centro de Reconocimiento de Conductores y llevará la fotografía impresa del solicitante.

Reglamentación: **Resolución 1750 de 2006**

Artículo 4. Modificado Resolución 1838 de 2007 Artículo 1. Los Centros de Reconocimiento de Conductores podrán colocar diariamente en el sitio FTP, la información relacionada con los Certificados de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz para Conducir, únicamente los certificados expedidos durante el día, por estos, utilizando para ello la clave y el usuario asignados para tales fines y de acuerdo con el estándar e instructivo establecidos en el Anexo 2, el cual hace parte integral de la Resolución 1750.

Los Certificados de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz expedidos en el día y no reportados serán rechazados automáticamente por el sistema.

Los Centros de Reconocimiento de Conductores podrán reportar cada dos horas a partir de las 8:30 a. m. y hasta las 8:30 p. m. a través del FTP, la información correspondiente a los referidos certificados expedidos, por estos, durante el día.

Artículo 5. Para efectos de lo establecido en la presente resolución en relación con la expedición de los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, en las jurisdicciones de los organismos de tránsito en donde no existan centros de reconocimiento de conductores debidamente registrados ante el Ministerio de Transporte, dichos organismos de tránsito deberán reportar previamente al Ministerio de Transporte, la relación de los médicos registrados ante estos, conforme al estándar e instructivo del anexo 3, así mismo, los médicos deberán cumplir en lo pertinente, con lo establecido en el Artículo 4º y en el Anexo 2, los cuales hacen parte integral de la presente disposición.

Parágrafo. Adicionado Resolución 2700 de 2006 Artículo 1º. Los médicos inscritos en los respectivos organismos de tránsito deberán solicitar -previo a la expedición del Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz para conducir- el nombre del usuario y la clave para el acceso al sitio FTP ante la Dirección Territorial de la correspondiente jurisdicción.

Artículo 6. El certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, como requisito previo para la expedición de la licencia de conducción es válido, cuando este ha sido expedido por un centro de reconocimiento de conductores o por el médico registrado ante los organismos de tránsito, y el mismo, ha sido reportado y cargado al sistema del Ministerio de Transporte, es decir, publicado en la página web.

Parágrafo. Tanto el informe de evaluación física, mental y de coordinación motriz, como el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, del aspirante deberán ser registrados por el Centro en el Registro Nacional de Conductores del Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, cuando éste entre en funcionamiento, 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, la identificación biométrica de las huellas dactilares y su fotografía.

Artículo 12. Del Certificado. El Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz deberá ajustarse a la información y al formato señalado en el documento --Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz-- que para el efecto determine este Ministerio.

Artículo 13. Personas con Discapacidad. Cuando se trate de un certificado expedido a un aspirante con discapacidad, este deberá demostrar que se encuentra habilitado y adiestrado para conducir con dicha limitación, presentando los resultados aprobatorios del examen nacional de aptitud de que trata el parágrafo único del Artículo 18 de la Ley 769 de 2002. El Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz deberá especificar el empleo de instrumentos ortopédicos cuando estos sean requeridos.

Parágrafo. Para el caso de limitaciones físicas progresivas el profesional de la salud, según corresponda, deberá especificar en su informe y en el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz la vigencia máxima que recomienda darle a la licencia de conducción, a partir de la cual el interesado deberá someterse a la práctica de una nueva evaluación de aptitud.

Artículo 14. Vigencia del Certificado. El Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz no podrá tener un tiempo mayor a sesenta (60) días, contados desde la fecha de su expedición.

CAPÍTULO III

Registro ante el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT

Artículo 15. Modificado Resolución 1200 de 2006 Artículo 2. Requisitos para el Registro. Para efectos del registro ante el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, en el Registro Nacional de Personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que prestan servicios al sector público, tanto del Médico(s) que en nombre y representación del Centro suscribirá(n) los Certificados como del Centro de Reconocimiento de Conductores, se deberá acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Solicitud de registro ante el RUNT, suscrita por el representante legal del Centro de Reconocimiento, en la que deberá incluirse como mínimo lo siguiente:

   a) Nombre y número del registro del médico(s) que en nombre y representación del Centro de Reconocimiento expedirá(n) y suscribirá(n) el "Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz".

   b) Nombre y número del registro del médico suplente, para el caso de ausencia justificada y razonable del titular autorizado para suscribir el Certificado.

   c) Nombre y número de registro de todos los profesionales de la salud que intervendrían en la elaboración del "Informe de Evaluación Física, Mental y de Coordinación Motriz".

   d) Nombre comercial del Centro de Reconocimiento de Conductores.

   e) Certificado de existencia y representación legal del Centro de Reconocimiento, expedido con una antelación máxima de treinta (30) días, en el que conste que dentro de su objeto social prestará el servicio de expedir Certificados de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz para conductores.

   f) Demostración de inscripción en el "Registro Especial de Prestadores de Salud" del Sistema Obligatorio de Garantía de Calidad de la Atención de Salud, a través de la presentación, una por cada una de las jurisdicciones de salud y por sedes en las cuales pretenda prestar el servicio de "Certificación de Cumplimiento de las Condiciones para la Habilitación" vigente, expedida por la autoridad departamental

o distrital de salud responsable de verificar el cumplimiento de las condiciones exigidas, de conformidad con lo establecido en el Artículo 28 del Decreto 2309 del 15 de octubre de 2002 del Ministerio de la Protección Social, o aquel que lo modifique o sustituya; o, en su defecto, la radicación del formulario de inscripción en el Registro Especial de Prestadores de Salud ante la entidad departamental o distrital de salud correspondiente.

g) Domicilio principal, dirección y teléfono donde funcionará el Centro de Reconocimiento y de sus respectivas sedes si existieren.

h) **Modificado Resolución 4299 de 2007 Artículo 1.** Aclarado Resolución 4311 de 2007 Artículo 1. Presentar Certificado de Conformidad, respecto del cumplimiento de lo previsto en los anexos II y III 'Requisitos, procedimientos, pruebas, personal, equipos e instalaciones mínimos de los Centros de Reconocimiento de Conductores' y 'Equipos', que forman parte integral de la mencionada disposición. Este certificado de Conformidad deberá ser expedido por un Organismo de Certificación inscrito ante el Ministerio de Transporte Subdirección de Tránsito.

2. 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 éste entre en funcionamiento.

Parágrafo 1. Una vez cumplidos los requisitos y procedimientos señalados en este Artículo, tanto el representante legal del Centro de Reconocimiento como el médico(s) que en nombre y representación del Centro de Reconocimiento expedirá(n) y suscribirá(n) el "Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz" recibirán los protocolos y claves de acceso al RUNT, uno para cada uno, que permitirán registrar la información y certificar la aptitud física, mental y de coordinación motriz. Para acceder al RUNT, deberá indicarse la clave tanto del Centro como del Médico.

Parágrafo 2. Los efectos legales serán los de una inscripción y por tanto no deben entenderse como participación en licitación, concurso o contratación directa con el Ministerio de Transporte.

CAPÍTULO IV

Obligaciones de los Centros de Reconocimiento de Conductores y suspensión o cancelación del registro ante el RUNT

Artículo 16. Obligaciones. Los Centros de Reconocimiento de Conductores registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, para certificar la aptitud física, mental y de coordinación motriz de los aspirantes a obtener por primera vez, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción, deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

1. Realizar el procedimiento de evaluación establecido en esta resolución.

2. Expedir Certificados de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, solo cuando se haya efectuado la evaluación completa, aprobado todos los parámetros establecidos y el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, haya asignado el número de identificación del mismo.

3. Comunicar al Ministerio de Transporte y a las autoridades competentes las modificaciones que se presenten respecto a la información acreditada para obtener su registro.

4. Expedir las certificaciones siguiendo los procedimientos y utilizando los formatos adoptados en esta resolución.

5. Calificar los resultados según los parámetros de evaluación establecidos en esta resolución.

6. Almacenar y custodiar 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 en el Centro, de acuerdo con los parámetros que para el efecto establezca el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT.

7. Mantener vigentes los registros, certificaciones y autorizaciones propias de su actividad expedidas por las autoridades competentes.

8. Hacer adecuado uso del código de acceso a la base de datos del Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT.

Modificado Resolución 2700 de 2006 Artículo 3. La operación y funcionamiento de un Centro de Reconocimiento de Conductores estará supeditada al cumplimiento de las condiciones señaladas en esta resolución, a las auditorías de seguimiento y control efectuadas por el Organismo de Acreditación, Superintendencia de Industria y Comercio, o quien haga sus veces que le otorgó el Reconocimiento como Organismo de Certificación de Personal Acreditado con alcance a lo establecido en la presente disposición, y a su registro ante el RUNT

Artículo 17. Suspensión del Registro ante el RUNT. Cuando la Superintendencia de Puertos y Transporte o cualquiera de las entidades de control que conozcan este proceso, tenga conocimiento del incumplimiento de cualquiera de las obligaciones establecidas en esta resolución, por parte del Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, para certificar la aptitud física, mental y de coordinación motriz de conductores, podrá solicitar la suspensión del registro ante el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, hasta por seis (6) meses.

Artículo 18. Cancelación del Registro. De comprobarse que el Centro de Reconocimiento de Conductores autorizado para certificar la aptitud física mental y de coordinación motriz de conductores, expide el certificado sin haber adelantado el proceso de evaluación o altera sus resultados, se cancelará automáticamente el registro en el RUNT y se correrá traslado de este hecho a la Superintendencia Nacional de Salud para lo de su competencia.

Parágrafo. También se cancelará el registro ante el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, al Centro de Reconocimiento de Conductores que reincida en el incumplimiento de cualquiera de los compromisos señalados en esta disposición.

Entiéndase por reincidencia la repetición del hecho que dio lugar a imponer la suspensión en un período no superior a un año.

CAPÍTULO V
Disposición final

Artículo 19. Vigilancia y Control. Sin perjuicio de las competencias específicas del ámbito 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.

Resolución 4415 de 2005 Ministerio de Transporte

Artículo 1. ***Modificado Resolución 4076 de 2006 1.*** En aquellos departamentos del país en donde –de acuerdo con el considerando tercero de la parte motiva de la presente resolución- existen centros de Reconocimiento de Conductores, los organismos de tránsito –para efectos de expedición de la Licencia de Conducción-, solo podrán aceptar y tramitar Certificados de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz

para conducir expedidos por cualquier Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el Ministerio de Transporte –independientemente de la ubicación territorial del mismo-

En el resto de departamentos del país –además de los Certificados de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz para conducir expedidos por cualquier Centro de Reconocimiento de Conductores- se continuarán aceptando como válidos los certificados de exámenes médicos y psicotécnicos para demostrar la aptitud física y mental para conducir que se venían expidiendo bajo los parámetros de la legislación anterior. Esta medida es excepcional y perderá su vigencia cuando en la jurisdicción del respectivo departamento se constituya y registre ante el Ministerio de Transporte –Subdirección de Tránsito- al menos un Centro de Reconocimiento de Conductores de conformidad con lo dispuesto en la Resolución 1555 del 27 de junio de 2005 con excepción de los requisitos exigidos para la conectividad con el Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT-.

Para este último evento –y hasta tanto no se cumpla con la condición establecida- , el número total de certificados diarios a reportar por los diferentes médicos no adscritos a un Centro de Reconocimiento de Conductores, - médicos registrados en el organismo de tránsito y reportados por este al Ministerio de Transporte-, será determinado por el propio organismo de tránsito; pero en ningún caso la sumatoria del total de los certificados expedidos por los médicos reportados podrá ser mayor al número de licencias de conducción diaria promedio expedidas por ese organismo de tránsito durante el primer semestre del año 2006.

Para el cumplimiento de lo dispuesto en el acápite anterior, la Subdirección de Tránsito de este Ministerio –con base en los reportes estadísticos certificados por la oficina Asesora de Informática comunicará a cada organismo de tránsito el número promedio diario de licencias de conducción expedidas por cada organismo de tránsito durante el referido período.

Artículo 2. Modificado *Resolución 1200 de 2006* Artículo 6. Registro temporal. Hasta tanto entre en operación el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, los Centros de Reconocimiento de Conductores se Registrarán ante el Ministerio de Transporte -Subdirección de Tránsito- acreditando el cumplimiento de los requisitos descritos en el Artículo 2° de la presente resolución, exceptuando lo estipulado en numeral 2; y, adicionando el Modelo del Formato que adoptará el Centro para el Informe de Evaluación Física, Mental y de Coordinación Motriz, en el cual se deberán consignar los resultados, parciales y totales al igual que la entrevista de antecedentes referidos al historial médico o diagnóstico clínico del examinado y el del Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz que expedirá.

En todo caso, el formato del Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, que se expedirá físicamente al aspirante, deberá contener como mínimo la siguiente información:

Datos del Centro de Reconocimiento de Conductores:

- Nombre comercial.

- Dirección y teléfono.

- Número de inscripción en el Registro Especial de Prestadores de Salud del Sistema Obligatorio de Garantía de Calidad de la Atención de Salud, o en su defecto de la radicación del formulario de inscripción en el Registro Especial de Prestadores de Salud ante la entidad departamental o distrital de salud correspondiente.

- Fecha de expedición del Certificado de Conformidad con el cumplimiento de lo dispuesto en la Resolución 1555 de 2005, en su cuerpo y anexos, especificando el nombre del Organismo de Certificación que lo concedió.

- Número del Registro Temporal asignado por el Ministerio de Transporte -Subdirección de Tránsito.

- Nombre y número del registro del médico que en nombre y representación del Centro de Reconocimiento expide y suscribe el “Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz”.

Datos del aspirante:

- Nombres y apellidos completos.

- Número y tipo de documento de identidad.

- Dirección de residencia y teléfono.

- Fotografía, impresa en el mismo documento.

- Huella dactilar.

- Tipo de solicitud: Para obtener Licencia de Conducción por primera vez; recategorización; refrendación; categoría.

- Firma a través de la cual declara bajo la gravedad de juramento que la información suministrada a los facultativos durante todas las exploraciones y la entrevista de antecedentes referidos al historial médico o diagnóstico clínico corresponden estrictamente a la verdad.

- Resultados de las áreas evaluadas, capacidad de visión, capacidad auditiva, capacidad mental y de coordinación motriz, capacidad física general, otros diagnósticos, especificando para cada una los resultados obtenidos comparados con los rangos de aprobación y las observaciones específicas si las hay -adaptaciones, restricciones- vigencias máximas.

Datos generales:

- Fecha de expedición del Certificado: año-mes-día.

- Número del consecutivo anual del Informe de Evaluación Física, Mental y de Coordinación Motriz al que corresponde el Certificado.

- Número del Consecutivo del Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz.

Parágrafo. Hasta tanto entre en operación el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, el Centro de Reconocimiento de conductores remitirá los datos de los Certificados de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, cumpliendo con los estándares que para el efecto defina el Ministerio de Transporte -Subdirección de Tránsito- a través de un canal de información FTP que se procesará desde cualquier punto vía Internet. Esta información deberá ser consultada y cotejada por el Organismo de Tránsito para verificar la validez del Certificado que presente el aspirante como respaldo a la acreditación del cumplimiento de requisito de obtención de la Licencia de Conducción. El Organismo de Tránsito deberá enviar esta información de conformidad con los estándares que defina el Ministerio de Transporte.

Reglamentación: **Resolución 1750 de 2006**

Artículo 3. Procedimiento para el Registro de los Centros de Reconocimiento de Conductores. Los centros de reconocimiento de conductores interesados en obtener el registro ante el Ministerio de Transporte, para los efectos de lo establecido en las Resoluciones 1555 y 4415 de 2005 y 1200 de 2006, deberán someterse al siguiente procedimiento:

a) Solicitud de registro dirigida a la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, acreditando el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Artículo 2° de la Resolución 1200 de 2006, la cual deberá radicarse en las oficinas de archivo y correspondencia del Ministerio de Transporte.

b) Una vez radicada la solicitud, la Subdirección de Tránsito revisará el cumplimiento de la documentación presentada por el centro de reconocimiento de conductores.

c) Si el centro de reconocimiento de conductores cumple con los requisitos establecidos, el Sistema creará automáticamente el número de registro y lo incorporará en la correspondiente base de datos del Ministerio de Transporte, asignándole una clave y un usuario.

d) La Subdirección de Tránsito a través de acto administrativo registrará al centro de reconocimiento de conductores y ordenará en el mismo acto su publicación en la página web del Ministerio de Transporte.

e) Si el centro de reconocimiento de conductores no cumple con los requisitos establecidos en la Resolución 1200 de 2006, la Subdirección de Tránsito lo requerirá por escrito, para que este, dentro de los términos legales, cumpla con lo requerido.

Adicionado Resolución 619 de 2009 Artículo 1. Suspender a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución y hasta la entrada en operación del Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT- , la autorización y registro de nuevos Centros de Reconocimiento de Conductores, así como la autorización de ampliación de los centros que actualmente se encuentran registrado ante el Ministerio de Transporte y en funcionamiento, término dentro del cual el Ministerio de Transporte estudiará y determinará el número de Centros que garanticen la cobertura en necesidades de certificación de la Actitud Física Mental y de Coordinación Motriz

Artículo 3. Para la Realización de las evaluaciones de la Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz requeridas para conducir, se deberán tener en cuenta las equivalencias de las categorías de la Licencia de Conducción contempladas en la Resolución 1500 de 2005.

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 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 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 N° 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".

Concepto N° 679061 del 15 de diciembre de 2008: "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: Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004 decidió declarar exequible el Artículo 19 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado[69]

Artículo 20. 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.

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.

[69] El cargo analizado fue la violación a la Unidad de materia

Campero: 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 mototricíclos 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.

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	AI
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.

> ***Comentario del Editor:*** Esta disposición contempla la obligación por parte del titular de una licencia de conducción que la haya obtenido antes de su mayoría de edad, que al llegar a esta, debe cambiarla para efectos que en la misma aparezca su nueva identificación de acuerdo a las normas correspondientes. Vale la pena resaltar que si bien se establece esta obligación, en ninguna parte se considera que la llegada a la mayoría de edad, cambia la licencia, es simplemente un cambio del documento físico, el titular de la licencia sigue siendo la misma persona, lo que acontece es que su forma de identificación muta, es por ello que no puede considerarse que el no cambiarla implica no tener o ser titular de una licencia, por lo tanto no puede aplicarse la infracción de no portar la licencia de conducción, ahora bien, el no cumplir con esta carga, implica una violación a una norma de tránsito, que al no estar sancionada específicamente, solo podría aplicarse la amonestación.

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 Artículo 1º Resolución 35 de 2006. 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:

CATEGORIA	DESCRIPCION
01	Para conducir motocicletas con motor hasta de cien (100) centímetros cúbicos
02	Para conducir motocicletas, motociclos y mototricíclos con motor de más de cien (100) centímetros cúbicos.
03	Para conducir motocarros, automóviles, camperos, camionetas y microbuses de servicio particular.
04	Para conducir motocarros, automóviles, camperos, camionetas y microbuses de servicio público.
05	Para conducir camiones rígidos, busetas y buses de servicio público.
06	Para conducir vehículos articulados de servicio público.

Resolución 1300 de 2007 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Los requisitos para cambiar la licencia de conducción de las personas que la hayan obtenido por primera vez, para conducir vehículos de servicio diferente al público a los dieciséis (16) años cumplidos, son los siguientes:

1. Fotocopia de la cédula de ciudadanía para los nacionales y para los extranjeros fotocopia del documento que legalmente se exija en cada caso como documento de identificación.

2. Pagos de los derechos que se causen.

Artículo 2. Para obtener duplicado de la licencia de conducción por causa de pérdida o hurto o por deterioro, se requiere:

1. Copia de la denuncia formulada ante la autoridad competente por pérdida o hurto.

2. Original de la licencia de conducción en caso de deterioro.

3. Fotocopia de la cédula de ciudadanía para los nacionales y para los extranjeros fotocopia del documento que legalmente se exija en cada caso como documento de identificación.

4. Pago de los derechos a que haya lugar.

Parágrafo. El Organismo de Tránsito expedirá el duplicado de la licencia de conducción de que trata el presente Artículo, a los conductores de servicio público, en la misma categoría y con la fecha de vencimiento igual a la asignada en la licencia original.

El duplicado de la licencia de conducción para conducir vehículos de servicio diferente al público, será expedido con vigencia indefinida.

> ***Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte:*** **Concepto Nº 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."

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 18, que se encuentra habilitado y adiestrado para conducir con dicha limitación.

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:*** La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-156 de 2004 decidió declarar exequible, por el cargo analizado70, el aparte subrayado, 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.

---

70 Los cargos formulados fueron la violación a los derechos a la igualdad y a la libertad de asociación de los discapacitados que requieren el empleo de instrumentos ortopédicos y que el vehículo esté provisto de mecanismos u otros medios auxiliares que le capaciten para el ejercicio de la conducción, al impedirles obtener la licencia para manejar vehículos de servicio público que no sea individual

Conceptos oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 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 Artículo 6º Ley 1383 de 2010, Modificado Artículo 197 Decreto-Ley 19 de 2012.*** 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.

Comentario del Editor: De acuerdo a las nuevas vigencias de las licencias de conducción, la renovación procederá en los siguientes periodos:

a. Los conductores de servicio particular con edad inferior a los 60 años, deberán realizar la renovación de la licencia en 10 años siguientes contados a partir de la expedición del Decreto 019 de 2012.

b. Los conductores de servicio particular con edad entre 60 y 80 años, deberán realizar la renovación de su licencia en 5 años contados a partir de la fecha de expedición del Decreto 019 de 2012.

c. Los conductores de servicio particular con edad superior a 80 años deberán realizar la renovación de su licencia en 1 año a partir de la expedición del Decreto 019 de 2012.

d. Los conductores de servicio público de edad inferior a 60 años continúan realizando la renovación de la licencia cada 3 años y los conductores con edad superior a 60 años anualmente.

A manera de ejemplo, la obligatoriedad de renovar la licencia de conducción de acuerdo al rango de edad y la vigencia contemplada en el Decreto 19 de 2012, será la siguiente:

RANGOS DE EDAD	VIGENCIA DE LA LICENCIA	EDAD EN 2012 AL MOMENTO DE LA EXPEDICIÓN DEL DECRETO	OBLIGACIÓN DE RENOVAR
Menor de 60 años	10	20 años	Cuando cumpla 30 años en el año 2022
		55 años	Cuando cumpla 65 años en 2022
		59 años	Cuando cumpla 65 años en 2018
Entre 60 y 80 años	5	62 años	Cuando cumpla 67 años en el año 2017
		65 años	Cuando cumpla 70 años en 2017
		78 años	Cuando cumpla 81 en el año 2015
Mayor de 80 años	1	80 años	Cuando cumpla 81 en 2013
		81 años	Cuando cumpla 82 en 2013
		83 años	Cuando cumpla 84 en 2013

El ciudadano que hoy tiene 59 años, se encuentra en el primer rango de edad contemplado en el Decreto 19 de 2012 que es inferior a 60 años, y su licencia tiene una vigencia de 10 años. Dado que en un año pasa al rango de edad entre 60 y 80 años donde la licencia tiene una vigencia de 5 años, el ciudadano deberá renovarla cuando cumpla los 65 años de edad.

El ciudadano que a la fecha de expedición del Decreto tiene 62 años, se encuentra en el segundo rango de edad, - entre los 60 y 80 años - donde la vigencia de la licencia es de 5 años, el ciudadano deberá renovarla pasados 5 años de la expedición del Decreto o sea cuando cumpla 67 años en el año 2017.

Es necesario precisar que la **vigencia** de la licencias de conducción establecida en el Decreto 019 de 2012, es diferente de la **sustitución** de la licencia de conducción que todos los conductores deben realizar cuando el Ministerio de Transporte adopte la nueva ficha técnica de conformidad al artículo 244 de la Ley 1450 de 2011.

Teniendo en cuenta que las personas que tengan licencias con más de 5 años de expedida a la fecha que deben hacer la sustitución del documento, deberán realizarse por razones de seguridad vial los respectivos exámenes de aptitud y con el fin de dar aplicación a los principios de economía, eficiencia, equidad y eficacia, la vigencia de la licencia de conducción se contabilizará a partir de ese momento.

La vigencia de la licencia de conducción de los conductores que no están obligados a realizar el examen al momento de la sustitución, porque cuentan con una licencia de conducción con fecha de expedición inferior a cinco (5) años, se contará desde la expedición del Decreto 019 de 2012 (Art. 197 Dto. 019 de 2012). (Circular Ministerio de Transporte No. 49191 del 2 de Febrero de 2012)

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.

Artículo 23. Modificado Artículo 198 Decreto-Ley 19 de 2012. *Renovación de Licencias.* 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.

Comentario del Editor: Vale la pena mencionar que con la modificación realizada por el Decreto-Ley 019 de 2012 a esta disposición, se amplía el requisito para la realización de cualquier trámite de tránsito (o solo los relacionados con la licencia de conducción, sino todos los relacionados con el tránsito), en la medida que estar a paz y salvo implica: (i) no tener infracciones de tránsito, (ii) haber cumplido con la sanción impuesta, (iii) haber 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, y (iv) 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: 1. La Corte Constitucional por medio de la ***Sentencia C-017 de 2004 decidió inhibirse*** de pronunciarse acerca de la constitucionalidad de la expresión "subsista una sanción contra su tenencia o" contenida en el texto original del Artículo 23 de la Ley 769 de 2002". 2. La Corte Constitucional por medio de la ***Sentencia C-017 de 2004*** decidió declarar exequible un aparte del texto original de esta disposición.

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 decidió declarar exequible el Artículo 24 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado[71]

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 Nº 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 Artículo 7º Ley 1383 de 2010.** 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 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 Nº 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."

[71] El cargo analizado fue la violación a la Unidad de materia

Comentario del Editor: La Ley 1383 de 2010 introdujo una modificación trascendental a esta causal de suspensión o cancelación de la licencia en la medida que ya no exige como requisito para su imposición la detección de la infracción en flagrancia.

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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-408 de 2004 decidió declarar **exequible** el numeral 5° del Artículo 26 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 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".

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 Registraduría 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 referencia con el Artículo 152 de este Código.

Conceptos Ministerio de Transporte: ***Concepto N°. 21545 del 20 de abril de 2007.*** "Ahora bien, cuando el infractor es reincidente pero en diferente grado de embriaguez consideramos que si bien el artículo 152 de la Ley 769 de 2002, establece la cancelación definitiva de la licencia de conducción por reincidir en un tercer grado de embriaguez, también es cierto que el artículo 26 numeral 4º de la misma ley contempla que la licencia de conducción se cancelará"

Comentario del Editor: En este evento, es la reincidencia la que genera la agravación de la sanción, de acuerdo con el Artículo 124 del Código, consiste la reincidencia en haber cometido, en este caso la falta de conducir en estado de embriaguez, en un término de seis meses, los cuales se deben contar entre el momento que queda en firme el acto que sanciona la primera y la comisión de la segunda conducta.

5. Por reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-408 de 2004 decidió declarar **exequible** el numeral 5° del Artículo 26 de la Ley 769 de 2002.

Comentario del Editor: En este evento, es la reincidencia la que genera la agravación de la sanción, de acuerdo con el Artículo 124 del Código, consiste la reincidencia en haber cometido, en este caso la falta de prestar servicio público en vehículos particulares, en un término de seis meses, los cuales se deben contar entre el momento que queda en firme el acto que sanciona la primera y la comisión de la segunda conducta.

6. Por hacer uso de la licencia de conducción estando suspendida.

Comentario del Editor: Cuando la licencia de conducción se encuentra suspendida, se entiende jurídicamente que la persona no tiene la facultad para conducir, por lo tanto, si lo hiciere, se entiende que está ejecutando su actividad sin licencia, es decir, como si no la tuviese.

7. Por obtener por medios fraudulentos la expedición de una licencia de conducción, sin perjuicio de las acciones penales que correspondan.

Parágrafo. 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.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto N°. 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 parágrafo 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."

Comentario del Editor: Se infiere de esta disposición la retención de la licencia como una operación administrativa, es decir, como la consecuencia lógica de la suspensión o cancelación de la licencia, por tanto implica la obligación de la autoridad de tránsito que impone la sanción de retener el documento y mantenerlo en esta situación hasta cuando se cumpla el término de la sanción, implica también la obligación que tienen los miembros de los cuerpos operativos de control, cuando en ejercicio de sus funciones realicen controles en las vías y detecten una licencia sobre la cual pese en firme una sanción de suspensión o cancelación, la obligación de tomar posesión material de dicho documento y ponerlo en manos inmediatamente de la autoridad de tránsito que haya impuesto la sanción.

La notificación de la suspensión o cancelación de la licencia de conducción se realizará de conformidad con las disposiciones aplicables del Código Contencioso Administrativo.

Comentario del Editor: Esta norma hace una excepción en el procedimiento sancionatorio de tránsito en la medida que el artículo 139 –el cual no fue modificado por la Ley 1383 de 2010- establece que las decisiones se notifican en estrados, en tal virtud, cuando se vaya a imponer la medida de suspensión o cancelación de la licencia, debe acudirse al procedimiento de notificación de los actos administrativos, es decir, primero procurar la notificación personal y de ser esta fallida, notificar por estrados; esta decisión del legislador puede llegar a quitarle eficacia a la medida de la suspensión o cancelación de la licencia dado que impediría la retención en el lugar de los hechos de la licencia porque la entrega se da cuando esté ejecutoriada la sanción, lo cual solo se logra luego de la notificación.

Transcurridos tres años desde la cancelación, el conductor podrá volver a solicitar una nueva licencia de conducción.

Comentario del Editor: De acuerdo con este último inciso, una vez transcurran tres anos de que queda en firme el acto administrativo por medio del cual se da la cancelación de la licencia, la persona puede recurrir a cualquier organismo de tránsito para que le expidan una nueva licencia cumpliendo con todos los requisitos y condiciones establecidas por este Código y su reglamentación para la obtención de la licencia de conducción.

CAPÍTULO III
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.

Comentario del Editor: De acuerdo al contenido de esta disposición es claro que todos los vehículos que circulen por territorio nacional, independiente a si se trata de vehículos de servicio público, particular, oficial o diplomático, si se trate de vehículos nacionales o extranjeros, propiedad de particulares o de entidades públicas o de cuerpos de seguridad del Estado o Emergencia, están obligados a cumplir las normas de tránsito, nadie está exceptuado de acatar las reglas establecidas en el presente Código a excepción de los vehículos de emergencia, cuando están en función de tal, con relación a la velocidad máxima permitida y al cruce de semáforos en luz roja o amarilla y a la utilización de carriles exclusivos, de resto nadie, absolutamente nadie, está exceptuado de cumplir las reglas establecidas.

Parágrafo 1°. Modificado Artículo 1º Ley 903 de 2004: 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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-408 de 2004 había decidido declarar **exequible** el texto original del Parágrafo 1° del Artículo 27 de la Ley 769 de 2002 que prohíbe el cambio de clase o de servicio de un vehículo.

Comentario del Editor: Con la reforma legislativa realizada a este dispositivo por parte de la Ley 903 de 2004, no puede pasar de vista que el legislador eliminó la tajante y clara prohibición que disponía el parágrafo de este artículo de realizar cambio de servicio, no obstante que en esta norma pareciese que se mantienen en la medida que se indica que se permitirá el cambio de particular a público en los eventos especificados, lo cual indicaría que en los demás no sería posible, pero no se dice absolutamente nada del cambio de público a particular.

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 cohonestadas 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 ley[72], 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 a una revisión técnico-mecánica cada año, tendiente a verificar el adecuado estado de los equipos."

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Conceptos Nº 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"

Concepto Nº 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."

Concepto Nº 47108 del 15 de agosto de 2008: "Las anteriores (Ley 903 de 2004, reglamentada por el Decreto 4116 de 2004 y Decreto 2640 de 2002) son las únicas excepciones que la Ley ha establecido al artículo 27 de la Ley 769 de 2002, por lo tanto no es posible realizar el cambio de servicio particular a oficial debido a que no existe disposición especial que lo permita"

---

[72] Ley 336/96 art. 23

Parágrafo Nuevo. 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. Sustituido Artículo 28 Resolución 4775 de 2009. 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.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Conceptos Nº 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 "cupo" del taxi."

Artículo 10. Sustituido Artículos 6º y 29 Resolución 4775 de 2009

Artículo 6 Resolución 4775 de 2009. Los trámites de tránsito de los vehículos automotores, se adelantarán con los requisitos de carácter general, y en cada caso se enunciarán los requisitos específicos:

- Formulario de Solicitud de Trámite, debidamente diligenciado con las instrucciones señaladas en el reverso del documento.
- Para los trámites en los cuales se acredite la destrucción total, hurto o desaparición documentada o duplicado de Licencia de Tránsito, no será necesario aportar las improntas.
- Certificado de existencia y representación legal del propietario, con vigencia no mayor a noventa (90) días si se trata de una persona jurídica.
- SOAT vigente. Se exceptúa para la cancelación de la matrícula o para traspaso por parte del vendedor que desconoce el paradero del vehículo y traspaso a persona indeterminada.
- Revisión técnico-mecánica y de gases vigente. Se exceptúa para la cancelación de la matrícula o para traspaso por parte del vendedor que desconoce el paradero del vehículo y traspaso a persona indeterminada.
- Estar a paz y salvo por infracciones de tránsito.

- Estar a paz y salvo en el pago de impuestos sobre vehículos automotores.

- Acreditar el pago de los derechos del trámite.

Para vehículos ensamblados o fabricados y vendidos en forma independiente el chasis y la carrocería, debe anexar las respectivas facturas de venta.

Si el vehículo presenta limitación o gravamen a la propiedad, deberá adjuntar 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.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 320931 del 30 de Agosto de 2010:** "El trámite para reclamar lo adeudado por el antiguo dueño del vehículo, corresponde efectuarlo ante la respectiva justicia civil."

Artículo 29. Resolución 4775 de 2009. Para el cambio de servicio de qué trata el Artículo anterior, se deberán cumplir los requisitos de carácter general previstos en la presente norma y los que a continuación se establecen:

- Formularios de Solicitud de Trámites debidamente diligenciados, para cambio de Licencia de Tránsito, placa y color del vehículo, con firma y huella dactilar del propietario que figure en la Licencia de Tránsito.

- Licencia de Tránsito o la declaración por escrito de la pérdida del documento.

- Original de la última tarjeta de operación vigente a la fecha de la solicitud o la declaración por escrito de la pérdida de la tarjeta.

- Paz y salvo de la empresa a la cual está vinculado.

Artículo 11. Sustituido Artículo 30 Resolución 4775 de 2009. 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.**

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 parágrafo 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 las 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 verificaran 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 ANTIGUO: 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 Antiguo o Clásico se tendrá en cuenta el siguiente procedimiento:

a. 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.
b. 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.
c. La certificación que acredita al Automóvil como Clásico o Antiguo será presentada por el interesado ante la autoridad de transito donde se encuentre matriculado o registrado el vehículo, la cual expedirá una nueva licencia de transito, con la anotación PA/CLÁSICO – PA/ANTIGUO.

Adicionada Artículo 34 Resolución 4775 de 2009. Verificados los requisitos para el cambio de placa por clasificación de vehículo antiguo o clásico se expedirá la nueva Licencia de Tránsito con la anotación clásico o antiguo, según el caso previa entrega de la Licencia de Tránsito anterior.

d. Una vez el interesado obtenga la nueva licencia de transito podrá portar la placa con su número original, y las dimensiones y características señaladas en esta disposición.

Artículo 3. Adicionado Artículos 6º y 33 Resolución 4775 de 2009. Para el registro de esta clase de vehículos ante el Organismo de Transito correspondiente, se tendrá en cuenta los siguientes requisitos:

1. Estar previamente matriculado
2. Estar a paz y salvo por concepto de transito
3. Contar con la certificación expedida por la entidad respectiva, al cual deberá ir acompañada del concepto de revisión tecno-mecánica y verificación del estado de conservación, sus especificaciones y características originales de presentación y funcionamiento.

Artículo 6 Resolución 4775 de 2009. Los trámites de tránsito de los vehículos automotores, se adelantarán con los requisitos de carácter general, y en cada caso se enunciarán los requisitos específicos:

- Formulario de Solicitud de Trámite, debidamente diligenciado con las instrucciones señaladas en el reverso del documento.

- Para los trámites en los cuales se acredite la destrucción total, hurto o desaparición documentada o duplicado de Licencia de Tránsito, no será necesario aportar las improntas.

- Certificado de existencia y representación legal del propietario, con vigencia no mayor a noventa (90) días si se trata de una persona jurídica.

- SOAT vigente. Se exceptúa para la cancelación de la matrícula o para traspaso por parte del vendedor que desconoce el paradero del vehículo y traspaso a persona indeterminada.

- Revisión técnico-mecánica y de gases vigente. Se exceptúa para la cancelación de la matrícula o para traspaso por parte del vendedor que desconoce el paradero del vehículo y traspaso a persona indeterminada.

- Estar a paz y salvo por infracciones de tránsito.

- Estar a paz y salvo en el pago de impuestos sobre vehículos automotores.

- Acreditar el pago de los derechos del trámite.

Para vehículos ensamblados o fabricados y vendidos en forma independiente el chasis y la carrocería, debe anexar las respectivas facturas de venta.

Si el vehículo presenta limitación o gravamen a la propiedad, deberá adjuntar 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.

Artículo 33 Resolución 4775 de 2009. El propietario interesado en el cambio de placa por clasificación de un vehículo como antiguo o clásico, deberá acreditar ante el Organismo de Tránsito donde se encuentre matriculado además de los requisitos de carácter general establecidos en la presente norma y los descritos a continuación:

- Certificación expedida por la entidad que efectuó el juzgamiento del automóvil que lo acredita como clásico o antiguo.

- Licencia de Tránsito o la declaración por escrito de la pérdida del documento.

La Licencia de Tránsito se mantendrá vigente mientras subsistan las condiciones que dieron origen a la expedición.

Artículo 4. Modificado Artículo 31 Resolución 4775 de 2009. La entidad especializada en la preservación de vehículos antiguos y clásicos inscrita ante el Ministerio de Transporte que efectúa el juzgamiento, expedirá la certificación que cataloga al vehículo como antiguo o clásico por un término de dos (2) años. Transcurridos este término este ente de juzgamiento deberá informar al Registro Único Nacional de Tránsito si el vehículo continúa cumpliendo con las condiciones de clasificación; en caso contrario, si detectó modificaciones de las características, deberá igualmente informarlo al Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.

En este último caso el propietario del vehículo está obligado a acercarse al Organismo de Tránsito a cambiar la placa y la Licencia de Tránsito, cumpliendo con los requisitos exigidos para el cambio de placa, so pena de que el vehículo sea inmovilizado.

La entidad especializada en la preservación de vehículos Antiguos y Clásicos, expedirá la certificación con una vigencia de dos (2) años, con el propósito de mantener actualizada la información sobre certificación inicial.

En caso de detectar modificación sustancial de dichas características, deberá informarle a la autoridad de Transito correspondiente, con el fin de retirar la PLACA DE ANTIGUO O CLÁSICO, la que será reemplazada por la PLACA ÚNICA NACIONAL originaria.

Artículo 5. Derogado Artículo Resolución 4111 de 2004 Ministerio de Transporte

Artículo 6. Los automóviles registrados como Clásicos o Antiguos deberán portar en sus desplazamientos el Seguro Obligatorio de accidentes de Tránsito SOAT de acuerdo con las exigencias establecidas en las disposiciones sobre la materia.

Artículo 7. Por razones de seguridad sólo se aceptarán cambios en los siguientes elementos: frenos, limpiaparabrisas, luces y llantas, siempre que las originales no se encuentren en el mercado.

Artículo 8. **Modificado Artículo 32 Resolución 4775 de 2009.** Las entidades nacionales o extranjeras especializadas en la preservación de vehículos Antiguos y Clásicos, deben registrarse en la Dirección Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, previa solicitud escrita, acompañada de los estatutos, certificado de existencia y representación legal, demostrando la especialidad y experiencia de por lo menos cinco años en el tema y anexando el manual a utilizar para la clasificación de los vehículos.

Artículo 9. El impuesto de automotores de los vehículos Antiguos y Clásicos se liquidará por el 50% del avalúo comercial fijado para los vehículos de más de 20 años, de conformidad con la resolución que anualmente expide el Ministerio de Transporte.

Artículo 10. Disposición Transitoria. Las entidades que se encuentren inscritas en el Ministerio de Transporte con anterioridad a la vigencia de esta disposición, deberán solicitar nuevamente la inscripción u homologación en los términos previstos.

Los vehículos que actualmente se encuentran registrados como antiguos o clásicos deben ajustarse a las nuevas condiciones y portar la placa de acuerdo con las características aquí señaladas.

Artículo 11. La presente resolución rige a partir de su publicación y deroga expresamente el Acuerdo 186 de enero 17 de 1972 y la Resolución 566 de agosto 16 de 1973.

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 3º.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: ***Concepto N°. 3020 de 2006*** Si los vehículos clásicos o antiguos son propiedad de entidades públicas y no se ha realizado su registro inicial, la única forma de hacerlo es por los procedimientos establecidos en los Decretos 2640 de 2002 y 3178 de 2002.

Concepto Nº 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 pate del Organismo de Tránsito competente con la anotación "PA/CLÁSICO – PA/ANTIGUO", según el caso."

Concepto N°. 23385 del 03 de junio de 2005: Así las cosas, y dando respuesta a su inquietud, nos permitimos informarle que solamente es viable el cambio de servicio de público a particular para los vehículos tipo taxi, es decir, aquellos destinados al servicio individual de pasajeros; razón por la cual los vehículos clase automóvil de servicio intermunicipal, camioneta de que trata su consulta no pueden solicitar el cambio de servicio.

Concepto Ministerio de Transporte Nº 53807 del 25 de octubre de 2004: "… de acuerdo con la resolución 19199 de 2002 "Por la cual se reglamenta el parágrafo 2 del artículo 27 de la Ley 769 de 2002, Automóviles ANTIGUOS Y CLÁSICOS", necesariamente exige como requisito previo a la clasificación del vehículo como clásico o antiguo que se encuentre registrado o matriculado lo cual implica que debe tener asignada una placa como identificación; adicionalmente la misma disposición exige que la entidad especializada en la preservación de estos automotores, expedirá certificación con vigencia de 2 años, lo cual permite constatar el cumplimiento de las condiciones originales del automotor y en caso de modificaciones sustanciales, se retirarán las placas del antiguo o clásico y la reemplazará por la placa única nacional, es decir, que necesariamente el vehículo debe estar matriculado, conforme al numeral 1º del artículo 3º de la Resolución 19199 de 2002"

Concepto N°. 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 Tecnomecánicas, de Emisiones Contaminantes y de Operación. Modificado Artículo 8º Ley 1383 de 2010.*** 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.

Comentario del Editor: Del contenido de este aparte de la norma puede inferirse que se establecen unos requisitos de seguridad, funcionamiento y operación mínimos para que el vehículo pueda circular, lo cual implica que esta obligación estaría, por lo menos inicialmente, en cabeza de quien pretende circular en el vehículo; además se utilizan dos criterios diferentes: para ciertos elementos del vehículo se requiere que este se encuentre en perfecto funcionamiento (frenos, sistema de dirección, sistema de suspensión, sistema de señales visuales y audibles permitidas y sistema de escape de gases), lo cual indica que estos no pueden tener ningún tipo de falencia o avería, en cambio para otros elementos se requiere un estado adecuado, es decir, que estén en condiciones de funcionalidad y operación, lo cual implica que si bien es cierto estos pueden tener algún tipo de avería, esta no puede afectar su funcionamiento o condiciones que le permiten operar (llantas, conjunto de vidrios de seguridad espejos y cumplir con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales). Por último debemos indicar que estos elementos y condiciones son los criterios que deben tener presentes los miembros de los cuerpos operativos de control para realizar el control de las condiciones de operación, funcionamiento y seguridad de los vehículos que pretenden circular por el territorio nacional.

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.

Parágrafo 2. La Superintendencia de Puertos y Transporte, contratará 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"[73]. 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

[73] Sentencia C- 950 de 2007.

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.

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.

Adicionada 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.

Adicionada 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 ÚNICA 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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2009 decidió declarar infundada la objeción presidencial presentada[74] contra el parágrafo 2 del Artículo 8º del proyecto de ley núm. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado (hoy la Ley 1383 de 2010), "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.

[74] Consideró el Presidente de la República que la norma no atiende los preceptos constitucionales y la doctrina constitucional para adoptar esta clase de medidas, toda vez que, tan sólo se limita a señalar que el responsable del pago son las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor y que dicho pago debe hacerse en proporción al número de vehículos vinculados

Comentario del Editor: En primer lugar debe tenerse claro que esta norma está dirigida a todos los usuarios de la infraestructura vial a través de vehículos automotores y a las autoridades de control operativo en la medida que aquellos vehículos que no garanticen un perfecto funcionamiento de (i) frenos, (ii) sistema de dirección, (iii) sistema de suspensión, (iv) sistema de señales visuales y audibles permitidas, (v) sistema de escape de gases; o que no demuestren un estado adecuado de (vi) llantas, (vii) conjunto de vidrios de seguridad, (viii) espejos y (ix) cumplir con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales; pueden ser objeto de inmovilización al establecerse estas condiciones como requisito de circulación. En segundo lugar, fruto de la modificación realizada por la ley 1383 de 2010, se varío la figura del denominado "como conduzco" dado que se ha dispuesto la centralización a manos del estado de la recepción de las quejas por el incumplimiento de las normas de tránsito y transporte, esta medida puede convertirse en un adecuado instrumento de control social siempre y cuando se establezcan medidas que garanticen la efectividad de las investigaciones administrativas; igualmente es de anotar que el legislador ha previsto la creación de una tasa a cargo de las empresas de transporte para el sostenimiento del centro de llamadas.

***Legislación Complementaria:* Ley 1450 de 2011**

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.

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:

A. Con el primer dígito se designa el número de ejes del camión o del tractocamión (Cabezote).

B. La letra **S** significa semirremolque y el dígito inmediato indica el número de sus ejes.

C. La letra **R** significa remolque y el dígito inmediato indica el número de sus ejes

D. La letra **B** significa remolque balanceado y el dígito inmediato indica el número de sus ejes.

Artículo 4. ***Adicionado Artículo 1 Resolución 2888 de 2005 Ministerio de Transporte.*** 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:

DESIGNACIÓN	DIMENSIONES		
	ANCHO MÁXIMO, M	ALTURA MÁXIMA, M	LONGITUD MÁXIMA, 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) y remolque balanceado (B)	2.60	4.40	10.00
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 2. 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 Artículo 1º Resolución 1782 de 2009. 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	DESIGNACIÓN kg	MÁXIMO kg	PBV, TOLERANCIA POSITIVA DE MEDICIÓN 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-camión con semirremolque	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 con 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 con 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 MÁXIMO 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 m^2.

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	LÍNEA
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 Artículo 3º Resolución 6427 de 2009.***

Parágrafo 3. ***Derogado Resolución 2888 de 2005 Artículo 7. Derogado Artículo 3º Resolución 6427 de 2009***

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 Artículo 4º, Resolución 2888 de 2005. A partir de la publicación de la presente resolución, se prohíben las siguientes transformaciones:

1. Cambio de clase de vehículo.

2. Incremento en el número de ejes y alargue de chasis, en vehículos rígidos.

3. Cambio de camiones con carrocería tipo volco o volqueta a cualquier otro tipo de carrocería.

Parágrafo. Se permitirán las siguientes transformaciones:

1. 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.

2. Transformaciones en los términos establecidos en la Resolución 2502 de febrero 22 de 2002.

Adicionado Resolución 6427 de 2009 Artículo 2º. 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.

Resolución 319 de 2008 Ministerio de Transporte

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:

1. El vehículo una vez transformado, deberá cumplir con las especificaciones técnicas sobre dimensiones establecidas en la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004.
2. El fabricante de la caja de volteo (volco) deberá estar inscrito como fabricante de carrocerías ante el Ministerio de Transporte.
3. 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 Artículo 5, Resolución 2888 de 2005, Modificado Artículo 1º Resolución 6427 de 2009. Los vehículos de transporte de carga de configuración 2, incluidos los vehículos HI-R 190, deben ser sometidos al control de Peso Bruto Vehicular aplicando como parámetro un peso bruto vehicular máximo de 17.000 kilogramos de P.B.V., con una tolerancia positiva de medición 425 Kilogramos.

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 N°. 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 vacio (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 limites 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 vacio del conjunto que conforma cabezote y remolque, si hay cambio de remolque, debe realizarse el cálculo para el nuevo remolque."

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 reflectivo 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.

Comentario del Editor: Partiendo de la base que el equipo de prevención y seguridad lo que pretende es que el conductor del vehículo disponga de los elementos necesarios para poder superar una emergencia, debemos entender que el botiquín debe contener los elementos necesarios para poder atender en primer

instancia una lesión o herida de una persona por un tiempo corto, no implica que deba contenerse los elementos para realizar atenciones profundas o de alto nivel, sino elementos o componentes mínimos que cualquier persona esté en condiciones de operar.

5. Un extintor.

Comentario del Editor: Partiendo de la base que el equipo de prevención y seguridad lo que pretende es que el conductor del vehículo disponga de los elementos necesarios para poder superar una emergencia, debemos entender que el extintor debe ser un equipo que tenga las dimensiones y características que permitan superar una conflagración del vehículo que lo porta, por lo tanto el equipo debe ser proporcional a las dimensiones del vehículo

6. Dos tacos para bloquear el vehículo.

7. Caja de herramienta básica que como mínimo deberá contener: Alicate, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas.

8. Llanta de repuesto.

Comentario del Editor: Teniendo en cuenta lo mencionado en los numerales anteriores, debe tenerse en cuenta que la llanta debe estar en condiciones de operatividad, es decir, que debe ser un elemento que en el momento de tener una emergencia, pueda ser utilizada con niveles de seguridad apropiados

9. Linterna.

Comentario del Editor: la linterna que se porte para el cumplimiento del requisito debe estar en condiciones de funcionamiento y operatividad.

Parágrafo. Ningún vehículo podrá circular ~~por las vías urbanas~~, portando defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-529 de 2003 decidió declarar exequible el parágrafo del Artículo 30 de la Ley 769 de 2002, en el entendido que **esas defensas pueden ser reemplazadas por otras que sean técnicamente similares a las originales,** salvo la expresión tachada que se declara inexequible

Jurisprudencia: **Corte Constitucional Sentencia C- 529 de 2003.** "Y es que, como lo señala una de las intervinientes, 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 Nº 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."

Comentario del Editor: Desde una perspectiva exegética podríamos concluir que esta norma se aplica a las motocicletas dado que de acuerdo al artículo segundo del Código estas son consideradas como vehículos, no obstante haciendo una lectura racional y lógica de la medida, forzoso es concluir que no todo el equipo de prevención y seguridad es aplicable para este tipo de vehículos, no solo porque sus dimensiones no le permiten el adecuado porte de dicho equipo, sino también porque en su operación y en las condiciones en que se acontecen los eventos de emergencia, son radicalmente diferentes a las de cualquier otro vehículo, en virtud a que estos, por ejemplo, cuando sufren una avería, normalmente no ocupan una calzada o sentido de las vías de forma tal que entorpezca la circulación de otros vehículos, es por lo anterior que al momento de realizar el control de esta norma para las motocicletas, tanto las autoridades de control operativo como las autoridades de supervisión deben tener presentes sus especiales circunstancias de infraestructura y operación. Por otra parte, el sentido del Parágrafo de esta norma, luego del control de constitucionalista debe entenderse como que ningún vehículo puede circular, portando defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante, no obstante esas defensas pueden ser reemplazadas por otras que sean técnicamente similares a las originales.

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 45º con relación al mismo.

- El área mínima será de cuatro mil centímetros cuadrados (4.000 cm^2) 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 45º 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 cm^2), 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 al 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.

Comentario del Editor: Esta norma le otorga una doble función reglamentaria al Ministerio o facultad reglamentaria de segundo nivel, en la medida que le ordena definir no solo los permisos, sino también las especificaciones técnicas de los vehículos para el transporte extradimensionada o extrapesada; esta segunda labor reglamentaria es igual o más importante que la primera en la medida que si atendemos al criterio general, estos equipos que se utilizan deben tener condiciones y características de diferentes que los demás vehículos, por lo tanto no pasarían ningún examen de homologación, lo impone la necesidad de establecer dichas condiciones para que sirvan de parámetros para la homologación de este tipo de equipos de transporte.

Legislación Complementaria: **Ley 962 de 2005**

Artículo 68.Trámite de Permisos Especiales de Transporte Agrícola Extradimensional. El Instituto Nacional de Vías concederá permisos especiales, individuales o colectivos hasta por tres (3) años, para el transporte de productos agrícolas y bienes de servicios por las vías nacionales con vehículos extradimensionales, siempre que los interesados, propietarios o tenedores de tales vehículos, constituyan una póliza o garantía de responsabilidad por daños a terceros, vías e infraestructura. Las dimensiones y pesos autorizados se determinarán según criterio técnico de Invías.

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 como 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 parcialmente por la 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 (escoltas), 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, (smmlv), 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 9°, 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 9° 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 Invías, 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 extradimencionada 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 parcialmente 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 encontrase 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 (escoltas), 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 orienta dores 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, (smmlv), 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 extradimencionada 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 extradimencionada 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 peticionario 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 par 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 extradimencionada a la vez, consideradas en los Artículos 8°, 9° 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 6°, 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.

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 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. 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 9° 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 transitarán en vehículos distintos al que transporta la carga. En el caso de los permisos de transporte contemplados en el Artículo 8°, 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 extradimencionada 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 8°, 9° 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 6°, 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 9°, cumpliendo como requisito mínimo que posean Licencia de Conducción de categoría sexta o su equivalente, además de los otros requisitos exigidos.

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.

Conceptos Oficina Jurídica del Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 34847 del 24 de julio de 2006:** "…Ahora bien, el Instituto nacional de Vías otorga permisos cuando se trata de vías nacionales a cargo del INVIAS. Cuando estos permisos se solicitan para el tránsito de vías urbanas en esta ciudad, la competencia la tiene la autoridad de tránsito de Bogotá D.C. de acuerdo con lo establecido en el Decreto – Ley 80 de 1987 y el Decreto 1147 de 1971 en Referencia con el Artículo 3 de la Ley 769 de 2.002.

Por lo tanto, la maquinaria rodante destinada exclusivamente a la construcción y conservación de obras de acuerdo con sus características técnicas y físicas no pueden transitar por la vías de uso público (Artículo 2 de la Ley 769 de 2.002); de tal forma que la maquinaria rodante de construcción o minería para transitar por una vía abierta al público lo debe hacer a través de vehículos apropiados (cama - baja), es decir, no puede autodesplazarse, pero si únicamente se moviliza dentro de la obra debidamente cerrada al público consideramos que si podría hacerlo por sus propios medios."

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 extradimensionada, 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, extrapesadas u extradimensionadas, 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 limites 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".

CAPÍTULO IV
Licencia de Tránsito

Artículo 34. ***Porte.*** En ningún caso podrá circular un vehículo automotor sin portar la licencia de tránsito correspondiente.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 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."

Comentario del Editor: Si se revisa el contenido del Artículo 131 de la Ley 769, no se encuentra ninguna sanción para el no porte de la licencia de tránsito, no obstante, de acuerdo al concepto traído por el régimen de tránsito para la amonestación, se entiende que el no porte de la licencia de tránsito debe ser sancionado con esta medida. Ahora bien, ha surgido la inquietud si para cumplir con este requisito debe portarse el original de la licencia o es válido portar una copia auténtica, a este respecto debemos indicar que hasta tanto no sea obligatorio el nuevo formato de la licencia de tránsito, el cual de acuerdo con el Código debe disponer de mecanismos de lectura, es válido y se cumple con el requisito del porte si se lleva una copia auténtica.

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."

Concepto Nº 9370 del 21 de febrero de 2008. "Por lo tanto, una vez se expida la nueva licencia de tránsito con las especificaciones señaladas en la ley se debe exigir el original de esta, para constatar su legalidad, es decir, que en este momento puede portar fotocopia hasta tanto el Ministerio expida el nuevo formato de la licencia de tránsito."

Reglamentación: **Resolución 4775 de 2009 Ministerio de Transporte.** (1) Duplicado Licencia de Tránsito (Artículos 37 y 38), (2) Duplicado de licencia de tránsito de remolques, semirremolques, multimodulares y similares (Artículos 111 y 112), (3) Duplicado de la tarjeta de registro de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada (Artículos 153 y 154). (4) Permiso de Circulación Restringida de un Vehículo Automotor (Artículos 83-90), (5) Permiso de Circulación Restringida para Remolque, Semirremolque, Multimodular o Similar (Artículos 141-144)

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 Nº 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 2º 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.

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 Artículo 2º 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, 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 Artículo 2º Resolución 3260 de 2009.** 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.

Adicionada 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 ÚNICO 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.

Adicionada 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 remplaza 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.

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 Artículo 2º Ley 903 de 2004, Modificado Artículo 1º Ley 1281 de 2009, Suprimido Artículo 276 Ley 1450 de 2011.

Comentario del Editor: El Ministerio de Transporte, en ejercicio de su función reglamentaria, expidió las Resoluciones 349 de 2009, Sustituida en parte por los artículos 3º y 8º de la Resolución 4775 de 2009, y 523 de 2010, la***s cuales qu***edan derogadas consecuencialmente con la supresión realizada por la Ley 1450 de 2011.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-841 de 2010 decidió declararse inhibida para pronunciarse sobre la constitucionalidad del texto del inciso primero del Parágrafo del Artículo 1º de la Ley 1281 de 2008, el cual fue suprimido por la Ley 1450 de 2011.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 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."

Concepto Nº 177001 del 7 de mayo de 2009: "En Colombia de conformidad con el ordenamiento jurídico actual, no existe restricción para el registro de vehículos tipo recolector en ninguna clase de servicio, por lo tanto no requiere certificado de cumplimiento de requisitos."

Concepto Nº 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."

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 Nº 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 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 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).

Reglamentación **Resolución 4775 de 2009 Ministerio de Transporte.** Características de Identificación de los vehículos (Artículos 4, 105 y 146)

Conceptos Oficina Jurídico Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 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.

Comentario del Editor: Los elementos que identifican un vehículo son todos aquellos que permiten diferenciarlo de tal manera que no se pueda confundir con otro. No está constituido por un solo guarismo o criterio sino que son el conjunto integral de todos, los indicados en esta norma y en el artículo 4º de la Resolución 4775 de 2009 a saber: (i) clase, (ii)marca, (iii) línea, (iv) modelo, (v) color, (vi) cilindrada, (vii) potencia, (viii) tipo de carrocería, (ix) número de motor, (x) número de chasis, (xi) número de serie, (xii) VIN y (xiii) número de puertas

Artículo 39. ***Modificado Artículo 199 Decreto-Ley 19 de 2012. Matrículas y Traslados de Cuenta.*** 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.

Comentario del Editor: Esta norma es enfática en establecer que los únicos facultados en Colombia para realizar el registro de un vehículo automotor son los organismos de tránsito legalmente creados, clasificados y categorizados, por lo tanto son ellos los responsables de llegar, conservar y administrar el registro público que con ello se genera y que tiene la virtud jurídica de constituirse en el modo para que un vehículo automotor se sitúe como activo en el patrimonio de una persona

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

Comentario del Editor: Con la expedición del Decreto-Ley 019 de 2012 (Antitrámites), se realizó una modificación a esta norma que implicó lo siguiente: (i) Se fija un término de 10 días para que los organismos de tránsito realicen los traslados de cuenta de los vehículos, a partir de la fecha de presentación de la solicitud de traslado de cuenta presentada por el propietario; (ii) Para la realización de los traslados de cuenta de un vehículo, de un organismo a otro, no podrán solicitar éstos la presentación de documentos de competencia de otras autoridades públicas o de particulares que ejerzan función administrativa; y (iii) El Ministerio de Transporte debe adecuar el RUNT para que no se exijan documentos en los traslados de cuenta de un vehículo de un organismo a otro

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.

> ***Comentario del Editor:*** Ha existido una gran confusión en la opinión pública sobre el hecho que genera el impuesto dado que, tal como lo indica la norma, no es el uso de la infraestructura, no en la posibilidad de desplazarse, el hecho que genera este tributo es la propiedad o posesión del automotor, es decir, lo único suficiente para que surja la obligación tributaria es que el vehículo este registrado; ahora bien la única forma en que cesa la obligación tributaria es con la cancelación del registro del vehículo, es decir, con la muerte jurídica del bien por las causales previstas en el ordenamiento jurídico, o con el traspaso del vehículo de una persona a otra. No contempla la norma ningún mecanismo de interrupción del hecho generador, ni por hurto, ni por dejar de circular, ni por averías.
>
> ***Oficina Jurídica Ministerio De Transporte*: Concepto N° 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.

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.

e) Los vehículos de transporte público de pasajeros y de carga.

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.

> ***Jurisprudencia Constitucional:*** La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-1320 de 2000 decidió declarar exequibles los literales c), d) y e) del artículo 141 de la Ley 488 de 1998.
>
> ***Jurisprudencia:*** **Corte Constitucional Sentencia C-1320 de 2000:** En esta oportunidad la Corte señaló: "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."

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 Nº 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 1o. 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. Valores reajustados Decreto 4909 de 2011. Artículo 1. Las tarifas aplicables a los vehículos gravados serán las siguientes, según su valor comercial:

1. Vehículos particulares:

a) Hasta $36.810.000	1,5%
b) Más de $36.810.000 y hasta 82.822.000	2,5%
c) Más de $82.822.000	3,5%
2. Motos de más de 125 c.c.	1.5%

Nota del Editor: Mediante el artículo 1 del Decreto 4909 de 2011, publicado en el Diario Oficial No. 48.294 de 26 de diciembre de 2011, 'Por el cual se reajustan los valores absolutos del Impuesto sobre Vehículos Automotores de que trata el artículo 145 de la Ley 488 de 1998, para el año gravable 2012', Mediante el artículo 1 del Decreto 4839 de 2010, publicado en el Diario Oficial No. 47.938 de 30 de diciembre de 2010, 'se reajustan los valores absolutos del Impuesto sobre Vehículos Automotores de que trata el artículo 145 de la Ley 488 de 1998, para el año gravable 2011', Mediante el artículo 1 del Decreto 4599 de 2009, publicado en el Diario Oficial No. 47.545 de 26 de noviembre de 2009, 'se reajustan los valores absolutos del Impuesto sobre Vehículos Automotores de que trata el artículo 145 de la Ley 488 de 1998, para el año gravable 2010', Mediante el artículo 1 del Decreto 4665 de 2008, publicado en el Diario Oficial No. 47.200 de 11 de diciembre de 2008, 'se reajustan los valores absolutos del Impuesto sobre Vehículos Automotores de que trata el artículo 145 de la Ley 488 de 1998, para el año gravable 2009', Mediante el artículo 1 del Decreto 4790 de 2007, publicado en el Diario Oficial No. 46.840 de 12 de diciembre de 2007, 'se reajustan los valores absolutos del Impuesto sobre Vehículos Automotores de que trata el artículo 145 de la Ley 488 de 1998, para el año gravable 2008', Mediante el artículo 1 del Decreto 4474 de 2006, publicado en el Diario Oficial No. 46.483 de 15 de diciembre de 2006, 'se reajustan los valores absolutos del Impuesto sobre Vehículos Automotores de que trata el artículo 145 de la Ley 488 de 1998, para el año gravable 2007', El artículo 51 de la Ley 1111 de 2006, que modifica el artículo 868-1, publicada en el Diario Oficial No. 46.494 de 27 de diciembre de 2006, ajusta los valores absolutos en términos de UVT del artículo 1 del Decreto 4716 de 2005. La UVT para el año 2006 es de $20.000 según lo dispuesto en el artículo 50 de la citada ley., Mediante el artículo 1 del Decreto 4716 de 2005, publicado en el Diario Oficial No. 46.134 de 27 de diciembre de 2005, se establecen los valores absolutos que regirán para el año 2006., Mediante el artículo 1 del Decreto 4350 de 2004, publicado en el Diario Oficial No. 45.771 de 23 de diciembre de 2004 se actualizaron los valores absolutos que regirán para el año 2005., Mediante el artículo 1 del Decreto 3809 de 2003, publicado en el Diario Oficial No. 45.416, de 30 de diciembre de 2003, se actualizaron los valores absolutos que regirán para el año 2004., Mediante el artículo 1 del Decreto 3262 de 2002, publicado en el Diario Oficial No. 45.049, de 30 de diciembre de 2002, se actualizaron los valores absolutos por el año gravable 2003, Mediante el artículo 1 del Decreto 2799 de 2001 publicado en el Diario Oficial No. 44.659, de 27 de diciembre de 2001, se actualizaron los valores absolutos por el año gravable 2002.

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. Declaración y Pago. Modificado Ley 633 de 2000. Artículo 106. 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, 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 y al departamento. La institución financiera consignará en las respectivas cuentas el monto correspondiente a los municipios y al departamento.

La Dirección de Impuestos Distritales prescribirá los formularios del Impuesto de Vehículos automotores en la jurisdicción del Distrito Capital de Bogotá. El formulario incluirá la casilla de que trata el inciso anterior.

> 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 448 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:*** **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 Nº 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."

Concepto Nº 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 tecnicomecánica 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".

Reglamentación: R**esolución 4775 de 2009 Ministerio de Transporte. (1)** Matrícula de vehículos vendidos o donados por misiones diplomáticas (Artículo 10), (2) Matrícula de vehículos de servicio público de pasajeros (Artículo 12), (3) Matrícula de vehículos automotores vendidos a entidades públicas (Artículo 14 y 15), (4) Vehículos automotores donados por entidades extranjeras (Artículos 16 y 17), (5) Matrícula de vehículos de misiones diplomáticas (Artículo 11), (6) Matrícula de vehículos automotores rematados o adjudicados por entidades de derecho público (Artículo 13), (7) Traslado de la matrícula de un vehículo automotor (Artículo 42 y 43), (8) Traslado del registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar (106, 122 y 123), (9) Traslado del registro de maquinaria agrícola, de construcción e industrial

autopropulsada (Artículos 148, 182 y 183), (10) Radicación de la matrícula de un vehículo automotor (Artículo 44-46), (11) Radicación del registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar (Artículos 124-126), (12) Radicación del registro de maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada (Artículos 148, 184-186), (13) Registro de Vehículos de Organismos de Seguridad del Estado (Artículos 100-102), (14) Registro de remolques, semirremolques, multimodulares y similares (Artículos 107-110)

Artículo 40. ***Cancelación.*** La licencia de tránsito de un vehículo se cancelará a solicitud de su titular por destrucción total del vehículo[75], pérdida definitiva[76], exportación[77] o reexportación[78], hurto o desaparición documentada[79] 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 4775 de 2009 Ministerio de Transporte. (1)** Cancelación de matrícula (Artículo 47), (2) Cancelación de la matrícula de un vehículo automotor por destrucción total (Artículo 48), (3) Cancelación de la matrícula de un vehículo automotor por hurto o desaparición documentada, pérdida definitiva (Artículo 49), (4) Cancelación de la matrícula de un vehículo automotor por destrucción total a causa de un accidente de tránsito (Artículo 50), (5) Cancelación de la matrícula de un vehículo automotor por exportación o reexportación (Artículo 51), (6) Cancelación de la matrícula de un vehículo automotor por desintegración física total (Artículo 52), (7) Cancelación de la matrícula de un vehículo incautado o declarado en abandono a favor de la Nación (Artículo 53 y 54), (8) Cancelación del registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar (Artículo 127), (9) Cancelación del registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar por destrucción total (Artículo 128), (10) Cancelación del registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar por pérdida definitiva, hurto o desaparición documentada (Artículo 129), (11) Cancelación del registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar por destrucción total a causa de un accidente de tránsito (Artículo 130), (12) Cancelación del registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar por exportación o reexportación (Artículo 131), (13) Cancelación del

---

75 Entiéndase por destrucción total, cuando en el siniestro un vehículo pierde su capacidad de funcionamiento técnico-mecánico, su chasis sufre un daño tal que técnicamente sea imposible su recuperación y que obliga a la cancelación de su matrícula o registro.

76 Cuando se pierde la tenencia y posesión de un vehículo como consecuencia de un hurto.

77 Enviar definitivamente un vehículo ensamblado o fabricado en el país al exterior.

78 Enviar definitivamente un vehículo importado legalmente al país al exterior.

79 Es el documento expedido por la autoridad competente que certifica la pérdida de la posesión y el desconocimiento del destino final del vehículo por parte de su propietario.

registro de la maquinaria agrícola y de construcción e industrial autopropulsada (Artículos 155-158), (14) Rematrícula de un vehículo automotor (Artículos 55 y 56), (15) Registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar, por recuperación del vehículo en caso de hurto o pérdida definitiva (Artículos 132 y 133), (16) Registro de maquinaria agrícola, de construcción e industrial a autopropulsada por recuperación en caso de hurto o pérdida definitiva (Artículo 159 y 160).

Conceptos oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 247451 del 18 de junio de 2009:** "… usted puede solicitar la cancelación de la licencia de transito 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."

Concepto Nº 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."

Concepto Nº 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."

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.

De igual forma si el vehículo es rematado por un banco el procedimiento para cambiar el titular de la propiedad, es el indicado en el artículo 84 del Acuerdo 051 de 1993, previo cumplimiento de los requisitos indicados en el artículo 34 de la Ley 769 de 2002. En cualquier caso debe informarse al Ministerio de Transporte para proceder a darlo de baja del registro automotor. En ningún caso podrá matricularse un vehículo nuevamente con esta serie y número. Naturalmente que el documento que acredita la transferencia o venta del automotor en el presenta caso sería el acta de adjudicación por parte del banco."

Comentario del Editor: La cancelación de la licencia de tránsito es el único mecanismo previsto jurídicamente en la actualidad para terminar la obligación tributaria que surge de la propiedad o posesión de un vehículo, por ello solo es dable eximirse del pago de los impuestos desde la verificación de dicho acto.

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.

Legislación Complementaria: **Ley 191 de 1995**

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.

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 regirán 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.

Comentario del Editor: La internación temporal se comprende como la autorización que se le otorga a vehículos de otro país fronterizo con Colombia, para que circulen dentro de cierta parte del territorio nacional, durante determinada cantidad de tiempo como si fuese vehículos nacionales.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 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[80].

Legislación Complementaria: **Ley 191 de 1995**

Artículo 30. Facultase 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 y del país vecino legalmente constituidos.

[80] El Artículo 4º de la Ley 191 de 1995 define las zonas de frontera como "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"

Reglamentación: **Resolución 4775 de 2009 Ministerio de Transporte. (1)** Registro de Vehículos de Régimen Aduanero Especial (Artículos 91-93), (2) Registro de vehículos de importación temporal (Artículos 95-97), (3) Renovación licencia de tránsito de un vehículo de importación temporal (Artículo 98)

CAPÍTULO 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.

Comentario del Editor: Esta norma establece un requisito para la circulación de los vehículos por el territorio nacional, consistente en que estén ampadaros por un seguro obligatorio, nótese que en esta disposición no se indica la obligación de portar el documento que sustente el requisito sino que simplemente exige que el vehículo esté amparado. Ahora bien el requisito cobija a TODOS los vehículos automotores, independiente a su clase de servicio, a su modelo o incluso a su origen (nacional o extranjero), por lo tanto debe quedar claro que tanto los vehículos extranjeros que ingresen temporalmente al país, como aquellos importados o internados temporalmente, deben cumplir esta exigencia y es por esto que las normas en las cuales se sustenta este seguro, han previsto la posibilidad de vigencias especiales en estos eventos.

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 artículo 244, numeral 1 de la Ley 100 de 1993. 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 constitución de un fondo administrado por ellas para la realización conjunta de campañas de prevención vial nacional, en coordinación con las entidades estatales que adelanten programas en tal sentido.

Artículo 193. Aspectos Específicos Relativos a la Póliza.

1. Coberturas y cuantías. La póliza incluirá las siguientes coberturas:

a. Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios por lesiones con una indemnización máxima de quinientas (500) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente.

b. Incapacidad permanente, entendiéndose por tal la prevista en los artículos 209 y 211 del Código Sustantivo del Trabajo, con una indemnización máxima de ciento ochenta (180) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente, a la cual se le aplicarán los porcentajes contenidos en las tablas respectivas.

c. Muerte de la víctima como consecuencia del accidente, siempre y cuando ocurra dentro del año siguiente a la fecha de éste, en cuantía equivalente a seiscientas (600) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente.

d. Gastos Funerarios, si la muerte ocurriere como consecuencia del accidente y dentro del lapso señalado en la letra anterior, con una indemnización máxima de ciento cincuenta (150) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente, y

e. Gastos de transporte y movilización de las víctimas a los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector salud, en cuantía equivalente a diez (10) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente.

Parágrafo. El valor de estas coberturas se entiende fijado para cada víctima; por lo tanto, se aplicará con prescindencia del número de víctimas resultantes de un mismo accidente.

2. Vigencia de la póliza. Modificado Artículo 1º Ley 1364 de 2009. 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 las 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 verificaran esta circunstancia.

3. **Subordinación de la entrega de la póliza al pago de la prima.** La entrega de la póliza al tomador está condicionada al previo pago de la prima, excepto cuando se encuentre a cargo de entidades de derecho público.

4. **Improcedencia de la duplicidad de amparos.** Las coberturas del seguro obligatorio serán exclusivas del mismo y por ello no podrán incluirse en pólizas distintas a aquellas que se emitan en desarrollo de este Estatuto. Adicionalmente, las entidades aseguradoras deberán adecuar las pólizas y tarifas en las cuales exista coincidencia con las coberturas propias del seguro obligatorio, a fin de evitar duplicidad de amparos y de pago de primas.

5. **Facultades del Gobierno Nacional en relación con los términos de la póliza y contribución al Fosyga.** Apartes tachados INEXEQUIBLES. Numeral modificado por el artículo 44 de la Ley 795 de 2003. El nuevo texto es el siguiente: Por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señalará con carácter uniforme las condiciones generales de las pólizas, las tarifas máximas que puedan cobrarse por el mismo, así como el valor de la contribución al Fondo de Solidaridad y Garantía. El valor de esta contribución deberá calcularse como la suma entre un porcentaje de la prima anual del seguro y un porcentaje del valor comercial del vehículo. En todo caso, este valor no podrá exceder un 100% del valor de la prima anual.

La Superintendencia Bancaria revisará periódicamente las condiciones técnicas y financieras de la operación de este seguro, propósito para el cual solicitará a las entidades aseguradoras la información que estime conveniente.

En todo caso, en la determinación de las tarifas se observarán los principios de equidad, suficiencia y moderación y se podrán establecer rangos diferenciales según la naturaleza de los riesgos.

Parágrafo 1. Estarán libres de contribución a cualquier institución o fondo, las primas del SOAT sobre motocicletas hasta 200 cc de cilindrada. En consecuencia, la prima del SOAT para estos vehículos cubrirá exclusivamente el costo del riesgo que actuarialmente se determine para ellos, considerándolos con un criterio de favorabilidad frente a otros de mayor capacidad de pasajeros y cilindrada.

Parágrafo 2. Para efectos de la fijación de las primas, el Gobierno Nacional fijará las políticas de imputación de la accidentalidad vial, teniendo en cuenta la responsabilidad en la causación del accidente.

Artículo 194. Pago de Indemnizaciones.

1. Prueba de los daños. En el seguro de que trata este capítulo todo pago indemnizatorio se efectuará con la demostración del accidente y de sus consecuencias dañosas para la víctima.

Se considerarán pruebas suficientes, además de todas aquellas que la víctima o el causahabiente puedan aducir, cualquiera de las siguientes que resulte pertinente, según la clase de amparo:

a. **Modificado artículo 244, numeral 2 de la Ley 100 de 1993.** El texto es el siguiente: A certificación sobre la ocurrencia del accidente. El Gobierno Nacional reglamentará la forma en que habrá de demostrarse la ocurrencia de éste. Será prueba del mismo la certificación que expida el médico que atendió inicialmente la urgencia en el centro hospitalario.

b. La certificación de la atención por lesiones corporales o de incapacidad permanente, causadas a las personas en accidentes de tránsito, expedida por cualquier entidad médica, asistencial u hospitalaria, debidamente autorizada para funcionar.

Para la expedición de esta certificación se exigirá la denuncia de la ocurrencia del accidente de tránsito, la cual podrá ser presentada por cualquier persona ante las autoridades legalmente competentes, y

c. La certificación de pago por concepto de servicios funerarios y de exequias.

La muerte y la calidad de causahabiente se probarán con copias de las partidas de registro civil o con las pruebas supletorias del estado civil previstas en la ley.

Parágrafo. El reglamento del Decreto Ley 1032 de 1991 establece parámetros conforme a los cuales se racionalicen y unifiquen los mecanismos de reclamación ante las entidades aseguradoras y establece criterios y procedimientos que deberán observarse para evitar la comisión de fraudes.

2. **Modificado artículo 244, numeral 3 de la Ley 100 de 1993.** El nuevo texto es el siguiente: En caso de muerte de la víctima como consecuencia de accidente de tránsito y para los efectos de este estatuto serán beneficiarios de las indemnizaciones por muerte las personas señaladas en el artículo 1142 del Código de Comercio. En todo caso a falta de cónyuge, en los casos que corresponda a éste la indemnización se tendrá como tal el compañero o compañera permanente, que acredite dicha calidad, de conformidad con la reglamentación que para el efecto señale el Gobierno Nacional. La indemnización por gastos funerarios y exequias se pagará a quien demuestre haber realizado las correspondientes erogaciones.

3. **Indemnizaciones adicionales.** El pago efectuado por la entidad aseguradora que haya asumido los riesgos previstos en el presente capítulo, en relación con el automotor causante de daños corporales a las personas en accidentes de tránsito, no impedirá a la víctima o a sus derecho habientes acudir a los órganos jurisdiccionales competentes para reclamar del responsable las indemnizaciones a que crean tener derecho conforme a las normas legales.

Parágrafo. Las sumas pagadas por concepto de los amparos de carácter indemnizatorio de las pólizas que se emitan en desarrollo de este capítulo, se entienden prioritarias e imputables a la indemnización que por mayor valor pueda resultar a cargo del responsable del accidente.

4. **Imposibilidad de excepciones para el pago.** A las víctimas de los accidentes de tránsito y sus causahabientes no les serán oponibles excepciones derivadas de vicios o defectos relativos a la celebración del contrato o al incumplimiento de obligaciones propias del tomador.

Con todo, la compañía aseguradora podrá repetir contra el tomador por cualquier suma que haya pagado como indemnización por concepto del seguro de daños causados a las personas en accidentes de tránsito, cuando éste o quien esté conduciendo el vehículo en el

momento del accidente, con su autorización, haya actuado con dolo, culpa grave o dentro de aquellas circunstancias en que el seguro adolece de vicios o defectos coetáneos a su contratación.

5. **Concurrencia de vehículos.** En los casos de accidentes de tránsito en que hayan participado dos o más vehículos automotores asegurados cada entidad aseguradora correrá con el importe de las indemnizaciones a los ocupantes de aquel que tenga asegurado. En el caso de los terceros no ocupantes se podrá formular la reclamación a cualquiera de estas entidades; aquella a quien se dirija la reclamación estará obligada al pago de la totalidad de la indemnización, sin perjuicio del derecho de repetición, a prorrata, de las compañías entre sí.

Cuando en los accidentes participen dos o más vehículos y entre ellos haya asegurados y no asegurados o no identificados, se procederá según lo previsto en el presente numeral para el caso de vehículos asegurados, pero el importe correspondiente a la indemnización de los ocupantes del vehículo o vehículos no asegurados o no identificados y el pago que a los terceros correspondería estará a cargo del Fondo de que trata el artículo 198 numeral 1o. del presente Estatuto.

Artículo 195. Atención de las Victimas.

1. **Obligatoriedad.** Los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector salud están obligados a prestar la atención médica, quirúrgica, farmacéutica u hospitalaria por daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito.

Modificado artículo 244, numeral 4 de la Ley 100 de 1993. El nuevo texto es el siguiente: El Gobierno Nacional determinará las tarifas a que deben sujetarse los establecimientos hospitalarios y clínicos, de los subsectores oficial y privado de que trata el artículo 5o. de la Ley 10 de 1990, en la prestación de la atención médica, quirúrgica, farmacéutica y hospitalaria a las víctimas de los accidentes de tránsito. Las tarifas que establezca el Gobierno Nacional serán fijadas en salarios mínimos legales.

2. **Sanciones institucionales para los establecimientos hospitalarios y clínicos y entidades de seguridad y previsión social.** Los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector salud que incumplan las obligaciones previstas en las disposiciones de los capítulos IV y V de la Parte Sexta del presente Estatuto y sus normas reglamentarias, quedarán sujetos a las siguientes sanciones, según la naturaleza y gravedad de la infracción:

a. Multas en cuantía hasta de 300 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

b. Intervención de las actividades administrativas y técnicas de las entidades que prestan servicios de salud, por un término que no exceda de seis (6) meses.

c. Suspensión o pérdida definitiva de la personería jurídica de las entidades privadas que presten servicios de salud, y

d. Suspensión o pérdida de la autorización para prestar servicios de salud.

3. **Sanciones personales.** Los representantes legales, administradores, funcionarios, empleados y, en general, los responsables del incumplimiento en la atención obligatoria de víctimas en los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector salud, serán sancionados con multas hasta por el equivalente a trescientos (300) salarios mínimos legales diarios vigentes, o, incluso, con la cesación de su vínculo legal y reglamentario o laboral y, en su caso, con la destitución.

Parágrafo. La Superintendencia Nacional de Salud será la entidad encargada de imponer las sanciones a que se refiere este numeral.

El Gobierno Nacional, en el reglamento del Decreto 1032 de 1991, establecerá el procedimiento para la aplicación de tales sanciones.

4. **Acción para reclamar.** Los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado que presten la atención médica, quirúrgica, farmacéutica u hospitalaria por daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito, o quien hubiere cancelado su valor, así como quien hubiere incurrido en los gastos del transporte de las víctimas, serán titulares de la acción para presentar la correspondiente reclamación a las entidades aseguradoras.

Una vez se entregue la reclamación, acompañada de las pruebas del accidente y de los daños corporales; de su cuantía, si fuere necesario, y de la calidad de causahabiente, en su caso, las entidades aseguradoras pagarán la indemnización dentro del mes siguiente a la fecha en que el asegurado o beneficiario acredite, aún extrajudicialmente, su derecho ante el asegurador, de acuerdo con el artículo 1077 del Código de Comercio. Vencido este plazo, el asegurador reconocerá y pagará al asegurado o beneficiario, además de la obligación a su cargo y sobre el importe de ella, la tasa de interés prevista en el artículo 83 de la Ley 45 de 1990.

5. **Adicionado artículo 244, numeral 5 de la Ley 100 de 1993.** Las compañías aseguradoras que incurran en conductas tendientes a dilatar injustificadamente el pago de la indemnización de que trata el presente artículo se verán abocadas a las sanciones de carácter pecuniario que para el efecto establezca el Gobierno Nacional sin perjuicio de las demás previstas en la Ley.

6. **Adicionado artículo 244, numeral 6 de la Ley 100 de 1993.** Cuando las compañías aseguradoras encuentren que existen serios motivos de objeción a la reclamación que presenten las entidades clínicas hospitalarias, deberán poner en conocimiento del reclamante tales objeciones, dentro del término previsto para el pago de la indemnización. No obstante, deberá en todo caso la aseguradora pagar como anticipo imputable a la indemnización, una suma equivalente al porcentaje que reglamente el Gobierno Nacional, siempre que la reclamación se haya presentado de conformidad con lo dispuesto en las normas que la regulan.

Artículo 196. Entidades Aseguradoras Habilitadas para Ofrecer el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

1. **Entidades aseguradoras habilitadas para ofrecer el seguro.** Estarán habilitadas para otorgar el seguro de que trata el artículo 192 numeral 1o. de este Estatuto:

   a. Aquellas entidades aseguradoras actualmente autorizadas para ofrecer el seguro obligatorio de daños corporales que se causen en accidentes de tránsito que, con anterioridad al 30 de junio de 1991, acrediten haber cumplido satisfactoriamente todas las obligaciones derivadas de la operación de dicho seguro ante los establecimientos hospitalarios o clínicos y ante las personas que se encuentren habilitadas para reclamar indemnizaciones derivadas de este seguro. Para este efecto la Superintendencia Nacional de Salud remitirá a la Superintendencia Bancaria las informaciones correspondientes, y

   b. Las demás entidades aseguradoras que se establezcan legalmente en el país y obtengan autorización específica de la Superintendencia Bancaria para la operación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito.

2. **Autorización del ramo.** Las entidades aseguradoras solicitarán de la Superintendencia Bancaria la autorización del ramo de seguro obligatorio de accidentes de tránsito, la cual será requisito indispensable para ofrecer y comercializar este seguro a partir del 1o. de julio de 1991.

3. **Condiciones para conceder la autorización.** Para impartir la autorización del ramo correspondiente, la Superintendencia Bancaria evaluará, además de las informaciones que le remita la Superintendencia Nacional de Salud, la experiencia individual del peticionario en el cumplimiento de las obligaciones derivadas del seguro obligatorio, propósito para el cual se cerciorará, por cualesquiera medios que estime convenientes, acerca de la forma y la oportunidad con las cuales se hayan cumplido las aludidas obligaciones.

4. **Modificado Artículo 2º Ley 1364 de 2009.** 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.

5. **Manejo del reaseguro e información estadística.** Las entidades aseguradoras que cuenten con autorización específica de la Superintendencia Bancaria para la operación del ramo de seguro obligatorio de accidentes de tránsito, podrán celebrar los contratos de reaseguro que resulten procedentes solo con entidades aseguradoras que cuenten con capacidad jurídica para ello.

La información estadística y técnica derivada de la operación del seguro obligatorio será administrada oficialmente por las entidades públicas a que alude este capítulo.

6. **Restricción a las entidades aseguradoras que operen el seguro obligatorio de daños corporales.** Las entidades aseguradoras actualmente autorizadas para operar el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito que no obtengan la autorización a que alude el numeral 2o. del presente artículo, quedarán imposibilitadas para ofrecer y comercializar dicho seguro a partir del 1o. de julio de 1991. En todo caso, estarán sujetas, en los términos previstos en los contratos válidamente celebrados antes de dicha fecha, al pago de las obligaciones que se deriven de ellos.

Artículo 197. Control y Actualización del Seguro Obligatorio de Daños Corporales por Accidentes de Tránsito.

1. **Control de la existencia del seguro.** Para la expedición del certificado de movilización previsto en el Decreto Ley 1809 de 1990 será necesario acreditar la vigencia del seguro al cual se refiere el presente capítulo.

El Instituto Nacional de Transporte y Tránsito INTRA -, lo mismo que las Secretarías, Departamentos, Institutos, Direcciones y demás organismos de tránsito de carácter departamental, distrital, municipal, exigirán el seguro para efecto de la expedición de las placas de circulación del vehículo, el traspaso del mismo y cualquier otra gestión relacionada con él.

La omisión de esta obligación dará lugar a la destitución del funcionario.

2. **Sanciones**. El incumplimiento de la obligación de tomar el seguro obligatorio dará lugar a la imposición de una multa al conductor del vehículo, consistente en diez (10) salarios mínimos legales diarios, aplicable por cualquier autoridad de tránsito del país.

3. **Registro público.** En cumplimiento del literal k) del artículo 2o. de la Ley 53 de 1989, las entidades aseguradoras enviarán mensualmente al Instituto Nacional de Transporte y Tránsito, -INTRA-, información sobre las pólizas expedidas en desarrollo de lo previsto en el presente Estatuto, en la cual se señale el nombre de la compañía de seguros, el número de la póliza respectiva y su vigencia, el nombre del tomador, el número del motor, el modelo, la marca y las placas de los vehículos amparados. Con estos datos el INTRA organizará un registro público.

Las entidades aseguradoras que incumplan con la mencionada obligación serán sancionadas por la Superintendencia Bancaria, de acuerdo con las normas legales vigentes.

4. **Información a la Superintendencia Bancaria.** El Ministerio de Salud podrá solicitar la información que juzgue necesaria de las entidades del sector salud e informará a la Superintendencia Bancaria, cuando menos trimestralmente, acerca del cumplimiento dado por las entidades aseguradoras a las obligaciones derivadas de este seguro frente a los establecimientos del sector salud.

5. **Revisión por el Gobierno Nacional.** Con el objeto de garantizar la permanente operatividad del seguro obligatorio, el Gobierno Nacional podrá revisar periódicamente las cuantías y los amparos señalados en el artículo 193 numeral 1o. del presente Estatuto.

Jurisprudencia: ***Corte Constitucional Sentencia T-106 de 1996.*** La Corte sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito planteó "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.***

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".

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.***

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: ***Concepto Nº 34067 del 13 de junio de 2008:*** "(sic) La maquinaria rodante destinada exclusivamente a la construcción y conservación de obras no se le debe exigir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, toda vez que este tipo de vehículo no puede transitar por sus propios medios."

Comentario del Editor: La norma no solamente establece la obligación de tener el seguro sino de mantener la póliza vigente como requisito para la circulación del vehículo, lo cual implica que la violación a esta norma trae consigo la inmovilización del equipo. El seguro obligatorio de accidentes de tránsito ampara los riesgos que pueden generarse con la operación de los vehículos, especialmente aquellos que se den en accidentes de tránsito, a diferencia con otros regímenes comparados, en nuestro ordenamiento jurídico el seguro está vinculado al equipo y no a las personas que los operan.

CAPÍTULO VI

Placas

Reglamentación ***Resolución 4775 de 2009 Ministerio de Transporte.*** (1) Cambio de placa de Vigencias Anteriores (Artículo 35 y 36), (2) Cambio de placa de vigencias anteriores de la maquinaria agrícola de construcción e industrial autopropulsada (Artículo 164 y 165), (3) Duplicado de la placa de un vehículo automotor (Artículo 58-61), (4) Duplicado de placa de remolques, semirremolques, multimodulares y similares (Artículo 113-115), (5) Duplicado de placa de una maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada (Artículo 163)

***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 Transito-RUNT.

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[81]

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.

---

81 Es la introducción al país de un vehículo con un fin determinado y con la suspensión mediante garantía del pago de los derechos de importación, impuestos y cualquier otro gravamen aplicables al despacho para consumo.

Artículo 45. Modificado Artículo 200 Decreto-Ley 19 de 2012. Ubicación. 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.

Comentario del Editor: Con la expedición del Decreto 19 de 2012, se elimina la exigencia de placa para bicicletas, vehículos de tracción animal, maquinaria agrícola y montacargas.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto Nº 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…"

CAPÍTULO VII

Registro Nacional Automotor

***Reglamentación:* Resolución 4775 de 2009 Ministerio de Transporte**

Artículo 5. Proceso de inscripción ante el Registro Único Nacional Automotor. El Organismo de Tránsito es el responsable de inscribir ante el Sistema RUNT la información correspondiente a propietarios de vehículos de personas naturales o jurídicas que adelanten trámites ante el Sistema.

La inscripción ante el Sistema RUNT se adelantará personalmente por el interesado con el documento de identidad si es persona natural, y las personas jurídicas con el certificado de representación legal. En ambos eventos se exigirá la impresión de la huella dactilar y la firma del registrado. La identidad se validará cotejando la huella, tipo y número de documento con la información existente en la Registraduría Nacional del Estado Civil si es ciudadano colombiano y con la información registrada en el DAS si es ciudadano extranjero.

Parágrafo 1. La inscripción se hará por una sola vez sin costo alguno para el ciudadano o para el representante legal de una entidad propietaria del automotor.

Parágrafo 2. Cuando el propietario del vehículo se encuentre ya inscrito en el sistema RUNT, los trámites que no realice personalmente podrá hacerlos a través de poder, mandato o cualquier mecanismo de representación otorgado formalmente, acompañado de la fotocopia del documento de identidad del poderdante. El apoderado deberá estar inscrito en el RUNT.

Parágrafo 3. Para los casos en los que intervienen menores de edad, es necesario probar la Representación del Menor; si está a cargo de los padres de familia, se deberá anexar el Registro Civil de Nacimiento del menor; si está a cargo de Curador o Tutor deberá anexar copia de la decisión de autoridad competente que así lo acredite.

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.

Comentario del Editor: Si bien la redacción de esta disposición se antoja un tanto confusa, podemos indicar que su alcance está determinado en dos aspectos, el primero está dado por carácter de actividad registral que tienen los organismos de tránsito y el Ministerio de Transporte frente a los vehículos automotores, lo cual implica la responsabilidad de administrar el registro público sobre los automotores que no solo tiene una finalidad de publicidad sino de modo para la transferencia de este tipo de muebles; en segundo lugar la norma se refiere a la revisión técnico mecánica y lo que indica es que la revisión debe ser igualmente registrada, lo cual, de acuerdo al sistema empleado actualmente, es responsabilidad de los Centros de Diagnóstico Automotor. Por último conviene indicar que el destinatario u obligado con esta disposición es el Ministerio de Transporte y los organismos de tránsito y no los particulares.

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 traslaticios 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".

Corte Constitucional Sentencia T-554 de 1994: Cuando se trata del traspaso de automotores cuya propiedad sea de menores, el padre supérstite está autorizada para realizarlo sin necesidad de orden judicial alguna.

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"

Comentario del Editor: Durante la vigencia de los Decreto 1250, 1255 y 2157 de 1970 el registro de los actos que recayeran sobre los vehículos automotores, debían inscribirse para ser oponibles ante terceros. Con la expedición del Código de Comercio se estableció que la tradición se perfeccionaba no solo con la entrega del vehículo sino también con su registro de acuerdo con las normas pertinentes. La sanción de la Ley 53 de 1989 determinó que el registro solo tenía funciones de oponibilidad por lo tanto entre esta Ley y el código actual el efecto del registro de tránsito era el de la oponibilidad de los actos o contratos, tanto frente a las autoridades como frente a terceros. En la actualidad, el efecto es el de servir de modo para transferir la propiedad, pues según la norma, la tradición se efectúa mediante la realización de dos actos, la entrega del vehículo y su registro ante las autoridades de tránsito.

Si bien es cierto la norma establece la obligación de realizar el registro de la tradición dentro de los sesenta (60) días siguientes a la fecha del acto de venta o enajenación, también lo es que el ordenamiento jurídico no establece sanción o consecuencia directa por el no cumplimiento de dicha obligación, lo cual implica que no pueden válidamente los organismos de tránsito negarse a realizar el trámite de traspaso, así hayan transcurrido los sesenta (60) días previstos en esta disposición.

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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-532 de 2003 decidió declarar exequible, por el cargo estudiado[82], el inciso 2 del Artículo 47 de la Ley 769 de 2002

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".

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".

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,

[82] El cargo que se estudió fue la violación del precepto al principio de la Unidad de materia

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 traditar 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 4775 de 2009 Ministerio de Transporte.*** (1) Traspaso de Vehículos(Artículos 18-27), (2) Traspaso de propiedad por sustitución de importador (Artículo 96), (3) Traspaso de propiedad de maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada (Artículos 173-179), (4) Inscripción o levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de un vehículo automotor o modificación del acreedor prendario (Artículos 39 y 40), (5) Inscripción o levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de un vehículo no automotor o modificación del acreedor prendario (Artículos 119 y 120), (6) Inscripción o levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de una maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada o modificación del acreedor prendario (Artículo 180 y 181), (7) Certificado de Tradición (Artículos 80-82), (8) Certificado de Tradición de un Remolque, Semirremolque, Multimodular o Similar (Artículos 138-140), (9) Certificado de Tradición de una Maquinaria Agrícola, de Construcción Autopropulsada o Montacargas (Artículos 187-189)

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 4775 de 2009 Ministerio de Transporte. (1) Inscripción o Levante de Orden Judicial de Automotores (Artículo 41), (2) Inscripción o levantamiento de orden judicial o administrativa de Remolques(Artículo 121).

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 4775 de 2009 Ministerio de Transporte***

Artículo 5. Características que identifican un vehículo automotor. Se identificará el vehículo con las siguientes características: clase, marca, línea, modelo, color, cilindrada, potencia, tipo de carrocería, número de motor, número de chasis, número de serie, VIN, número de puertas.

Reglamentación **Resolución 4775 de 2009 Ministerio de Transporte.** (1) Modificación o cambio de características que identifican un vehículo automotor (Artículo 62), (2) Cambio de carrocería de un vehículo automotor (Artículos 63 y 64), (3) Conversión a gas natural vehicular (Artículos 64 y 66), (4) Adaptación de vehículos de enseñanza automovilística (Artículos 67 y 68), (5) Cambio de motor (Artículos 69 y 70), (6) Regrabación de motor (Artículos 71-73), (7) Regrabación de chasis y/o serial de un vehículo automotor (Artículos 74 y 75), (8) Regrabación del número del registro o del serial de fabricación de un remolque, semirremolque, multimodular o similar (Artículos 136 y 137), (9) Cambio de color de un vehículo automotor (Artículos 76 y 77), (10) Blindaje o desmonte del blindaje de un vehículo automotor (Artículos 78 y 79), (11) Modificación o Cambio de Características que Identifican una Maquinaria Agrícola, de Construcción e Industrial Autopropulsada (Artículos 148), (12) Cambio de motor (Artículos 166 y 167), (13) Regrabación de motor (Artículos 168-170) (13) Regrabación del número de identificación de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada (Artículos 171 y 172)

Comentario del Editor: El artículo 49 del Código Nacional de Tránsito establece la obligación no solo de informar sobre cualquier cambio en las características de identificación del vehículo sino también de obtener la autorización por parte de la autoridad de tránsito y el cambio documental, lo cual implica que no solo con informar se cumple el requisito, debe además esperarse la autorización respectiva. Ahora bien esta norma crea las siguientes conductas como sancionables: (i) Cambiar, modificar o adulterar los números de identificación del motor, (ii) Cambiar, modificar o adulterar los números de identificación del chasis, (iii) Cambiar, modificar o adulterar los números de serie de un vehículo, (iv) Retocar o alterar las placas del vehículo; atribuyendo a todas estas conductas una sanción de 8 smldv que es la misma sanción atribuida a quien transita sin placas.

CAPÍTULO VIII

Modificado Artículo 9º Ley 1383 de 2010

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 Artículo 10 Ley 1383 de 2010.*** 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.

Comentario del Editor: La obligación de realizar la revisión, como condición para la circulación por el territorio nacional, se dirige a TODOS los vehículos automotores, sean estos de servicio público, particular, oficial o diplomático, trátese de vehículos nacionales y también de los extranjeros salvo durante sus tres primeros meses de estadía. La obligación del mantenimiento óptimo de los equipos está radicada en cabeza del tenedor y del propietario del vehículo.

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 técnico-mecánica 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 Artículo 11 Ley 1383 de 2010, Modificado Artículo 201 Decreto-Ley 19 de 2012.*** 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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-131 de 2004 decidió declarar exequible, por los cargos analizados[83] un aparte del texto original del Artículo[84].

Reglamentación: ***Resolución 3500 de 2005 Ministerio de Transporte y Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial***

---

83 Los cargos formulados fueron la violación a los Principios de la Buena Fe y Confianza Legítima

84 "…los de servicio diferente al servicio público cada dos años."

CAPÍTULO I

Objeto y Ámbito de Aplicación

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto establecer las condiciones mínimas que deben cumplir los Centros de Diagnóstico Automotor y fijar los criterios y el procedimiento para realizar las revisiones técnico-mecánica y de gases de los vehículos automotores que transiten por el territorio nacional, con el fin de garantizar la seguridad vial y la protección del medio ambiente, en condiciones de confiabilidad, calidad y la tecnología adecuada con los sistemas de información.

Artículo 2. Ámbito de Aplicación. Las disposiciones establecidas en la presente resolución serán aplicables en todo el territorio nacional para todas las actividades relacionadas con los Centros de Diagnóstico Automotor y las revisiones técnico-mecánica y de gases de los vehículos automotores.

CAPÍTULO II

Centros De Diagnóstico Automotor

Artículo 3. Modificado Resolución 2200 de 2006 Artículo 1. Centros de Diagnóstico Automotor. Centros de Diagnóstico Automotor es todo ente estatal o privado destinado al examen técnico-mecánico de vehículos automotores y a la revisión del control ecológico conforme a las normas ambientales.

Artículo 4. Modificado Resolución 015 de 2007 Artículo 1. Prohibición y destinación específica. Los centros de diagnóstico automotor estarán destinados exclusivamente a la revisión técnico-mecánica y de gases. Los centros de diagnóstico automotor no podrán realizar actividades afines o similares con dicha revisión como labores de reparación, mantenimiento y/o venta de repuestos.

Los talleres de mecánica interesados en prestar el servicio de las revisiones técnico-mecánica y de gases deberán habilitarse cumpliendo todas las exigencias previstas en esta resolución para los centros de diagnóstico automotor, pero no podrán continuar realizando actividades afines tal como lo prevé el inciso anterior.

Las empresas prestadoras de servicio público que administren totalmente su parque automotor, podrán implementar centros de diagnóstico automotor para prestar la revisión unificada técnico-mecánica y de gases a sus vehículos afiliados, siempre y cuando cumplan con la reglamentación establecida.

Parágrafo. Para efectos de lo previsto en el último inciso del presente Artículo, el Ministerio de Transporte Subdirección de Transporte, certificará el cumplimiento de la condición allí establecida.

Artículo 5. Modificado Resolución 2200 de 2006 Artículo 2, Derogado -Ley 19 de 2012 De la acreditación.

Artículo 6. Modificado Resolución 2200 de 2006 Artículo 3. Modificado Resolución 4062 de 2007 Artículo 1. Requisitos y trámite para la habilitación de los Centros de Diagnóstico Automotor ante el Ministerio de Transporte. Los Centros de Diagnóstico Automotor interesados en la prestación del servicio de revisión técnico-mecánica y de gases deberán habilitarse previamente ante el Ministerio de Transporte –Subdirección de Tránsito– acreditando el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Solicitud suscrita por el representante legal del Centro de Diagnóstico Automotor indicando razón social, NIT, domicilio, dirección, teléfono y correo electrónico, estructura orgánica, planta de personal y relación de los equipos con los cuales prestará el servicio.

b) Certificado de Existencia y Representación Legal vigente.

c) Copia de los respectivos permisos, licencias, autorizaciones o conceptos expedidos por las autoridades competentes que requiera de conformidad con la normativa vigente el inmueble en donde prestará el servicio el Centro de Diagnóstico Automotor, con el fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en la Ley 232 de 1995.

d) Póliza de responsabilidad civil extracontractual (R.C.E.) expedida por una compañía aseguradora, por valor de quinientos salarios mínimos mensuales legales vigentes (500 smmlv) con una vigencia de un (1) año 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.

e) Certificación expedida por la autoridad ambiental competente, en la que se indique que el Centro de Diagnóstico Automotor cumple con las exigencias en materia de revisión de gases, con fundamento en las Normas Técnicas Colombianas de que trata la presente resolución. Dicha certificación deberá expedirse en un término máximo de un mes calendario por parte de la autoridad ambiental, de conformidad con el procedimiento que para el efecto adopte el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.

Complementada Resolución 653 de 2006 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Solicitud de la certificación. Las personas interesadas en obtener la certificación a que hace referencia el literal e) del Artículo 6° de la Resolución 3500 del 21 de noviembre de 2005, deberán presentar solicitud por escrito ante la autoridad ambiental competente, la cual deberá contener la siguiente información:

a) Nombre o razón social del solicitante y del representante legal o apoderado, si los hubiere, con indicación de su domicilio.

b) Certificado de existencia y representación legal, si es persona jurídica.

c) Poder debidamente otorgado, si se obra por intermedio de apoderado.

d) Cumplimiento de los requisitos exigidos en la Norma Técnica Colombiana NTC-5385, Centro de Diagnóstico Automotor.

e) Cumplimiento de los requisitos exigidos en la Norma Técnica Colombiana NTC-5375, Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes en vehículos automotores.

f) Cumplimiento de los requisitos exigidos en la Norma Técnica Colombiana NTC-5365, Calidad de Aire.

g) Listado de los equipos indicando marca, modelo, serie, y aspectos técnicos.

Parágrafo. Para efectos de lo dispuesto en los literales d), e) f) y g) las autoridades ambientales competentes verificarán únicamente lo relacionado con las exigencias en materia de revisión de gases.

Artículo 2. Trámite de la solicitud. Una vez presentada la solicitud ante la autoridad ambiental competente, se seguirá el siguiente procedimiento:

1. Recibida y radicada la documentación, la autoridad ambiental competente, contará con cinco (5) días calendario para verificar que la información esté completa, y para expedir el auto de iniciación de trámite, el cual deberá ser publicado en la página web de la respectiva autoridad ambiental competente.

2. Si no se encuentra reunida toda la información, dentro del término anteriormente citado la autoridad ambiental competente solicitará complementarla, para lo cual el interesado contará con un plazo que no podrá exceder de diez (10) días calendario. En este caso, se interrumpirán los términos que tiene la autoridad para decidir.

3. Realizado lo anterior, la autoridad ambiental competente procederá al análisis y evaluación de la información recibida, y decidirá si niega u otorga la certificación en un término que no podrá exceder los veinticinco (25) días calendario.

4. La resolución por la cual se otorga o niega la certificación deberá ser motivada, notificada al interesado, y publicada en la página web de la respectiva autoridad ambiental competente y contra ella procede el recurso de reposición ante la misma autoridad ambiental que profirió el acto.

5. En la resolución que otorgue la certificación se deberá establecer la localización y los equipos autorizados para la verificación de emisiones de fuentes móviles.

6. Copia de la Certificación será enviada por la autoridad ambiental al Ministerio de Transporte-Dirección de Transporte y Tránsito, para que se surta el trámite pertinente de habilitación del Centro Diagnóstico Automotor.

Artículo 3. Transición. Las solicitudes de prórroga de aprobación, de Centros de Diagnóstico Automotor para la revisión de gases de vehículos automotores ante la autoridad ambiental competente, se regirán por el procedimiento consagrado en la Resolución 005 de 1996 modificada por la Resolución 909 de 1996. La prórroga tendrá un término máximo hasta el 31 de mayo de 2006.

f)Certificado de conformidad respecto del cumplimiento de lo previsto en la presente resolución. Este certificado deberá ser expedido por un organismo de certificación o de inspección inscrito ante el Ministerio de Transporte –Subdirección de Tránsito–, de acuerdo con lo dispuesto por este Ministerio.

Durante la vigencia del Certificado de Conformidad, el Centro de Diagnóstico Automotor deberá someterse al menos a una auditoría semestral de seguimiento por parte del organismo de certificación o de inspección.

Para los efectos de las auditorías de verificación y de seguimiento en lo relacionado con el Sistema de Gestión de Calidad, los organismos de certificación o de inspección deberán seguir la metodología definida en la norma ISO 19011 sobre 'Directrices para la auditoría para los sistemas de Gestión de Calidad y/o Ambiental'.

Complementado Resolución 4904 de 2009 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Adóptese el formato contenido en el Anexo 1 de la presente resolución, el cual hace parte integral de la misma, para el reporte, ingreso, registro y transferencia de la información relacionada con el procedimiento de Revisión Técnico-Mecánica y de Gases de los vehículos automotores por los Centros de Diagnóstico Automotor al Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT–.

Parágrafo 1°. El reporte, ingreso, registro y transferencia de la información de la que trata el presente artículo debe hacerse de conformidad con el formato, protocolo y parámetros señalados en el Anexo Primero y siguiendo los lineamientos establecidos en el artículo 10 de la Resolución 2200 de 2006.

Artículo 2. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación y deroga la Resolución 05624 del 20 de diciembre de 2006 y todas las normas que le sean contrarias.

Artículo 7. Modificado Resolución 2200 de 2006 Artículo 4. Inscripción en el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT. El acto administrativo en virtud del cual se habilita a un ente público o privado como Centros de Diagnóstico Automotor ordenará: a) Inscribirlo ante el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, previo el cumplimiento de los procedimientos administrativos y de seguridad que el Ministerio de Transporte -Subdirección de Tránsito- determine. b) Remitir, una vez ejecutoriado el acto, copia del mismo al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial para lo de su competencia, y contra el mismo proceden los recursos de reposición ante el titular de la dependencia que lo habilitó y de apelación ante el Director de Tránsito y Transporte del Ministerio de Transporte.

Artículo 8. Modificado Resolución 2200 de 2006 Artículo 6; Modificado Resolución 5975 Artículo 1; Modificado Resolución 5880 de 2007 Artículo 1. Centros de Diagnóstico Automotor actualmente en operación. A partir de la vigencia de la presente resolución los establecimientos para la revisión de gases de vehículos automotores, y los establecimientos para la revisión técnico-mecánica, de los vehículos de servicio público, que fueron autorizados en virtud de normas anteriores, no podrán continuar prestando dichos servicios, si en el respectivo departamento ya existe un Centro de Diagnóstico Automotor habilitado por el Ministerio de Transporte de conformidad con lo consagrado en la Resolución 3500 de 2005.

Parágrafo. Para la revisión técnico-mecánica y de gases los vehículos de servicio público de pasajeros podrán desplazarse a otro municipio, siempre y cuando en el municipio donde se encuentre operando el servicio, no haya un Centro de Diagnóstico Automotor habilitado por el Ministerio de Transporte, para lo cual deberá cumplir con los siguientes requisitos:

a)Que el conductor porte el permiso –formato que se anexa y hace parte integral de esta resolución– expedido por el Ministerio de Transporte a través de las Direcciones Territoriales de la jurisdicción a la empresa de transporte, con el único fin de poder realizar al respectivo vehículo la revisión técnico-mecánica y de gases y así se hará constar en el referido documento que se expida para estos efectos.

b)Que el conductor del vehículo y un ayudante o un conductor auxiliar sean las únicas personas que viajen en el mismo.

c)Que en el permiso conste el municipio o ciudad destino en donde se realizará la revisión técnico-mecánica y de gases al respectivo vehículo y que señale además, el término por el cual se concede el respectivo permiso. La fijación de este término se hará con base en la distancia en kilómetros existentes entre el municipio o ciudad de origen al municipio o ciudad destino. Para este caso se toma 80 Km/Hora como velocidad máxima".

Artículo 9. Obligaciones del Centro de Diagnóstico Automotor. Una vez habilitado el Centro de Diagnóstico Automotor para efectuar las revisiones técnico-mecánicas y de gases de los vehículos automotores del país, deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

1. Expedir Certificados de las revisiones técnico y mecánico y de gases sólo cuando se haya agotado el procedimiento y las pruebas exigidas en las Especificaciones Normativas Disponibles y el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, haya asignado el número de identificación del mismo.

2. Comunicar al Ministerio de Transporte y a las autoridades competentes las modificaciones que efectúe el Centro de Diagnóstico Automotor con respecto a la información acreditada para obtener su habilitación.

3. Mantener vigentes los registros, certificaciones y autorizaciones propias de su actividad expedidas por las autoridades competentes.

4. Calificar los resultados según los parámetros de las revisiones técnico--mecánicas y de gases establecidos en esta resolución.

5. Almacenar y custodiar en discos ópticos marcados en forma individual que contenga: Fecha de inclusión de la información, número de la placa de los vehículos, fecha en que se realizó las revisiones. Los discos ópticos deben ser gravables con características de no borrables ni modificables para guardar la información de todos los certificados de las revisiones técnico--mecánica y de gases que expida y de todos los informes de resultados de las revisiones efectuadas en el Centro, de acuerdo con los parámetros que para el efecto establezca el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT.

6. Reportar por medios electrónicos en línea y tiempo real al Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, las revisiones efectuadas a todos los vehículos con las características y en la oportunidad exigida por este, además de la conectividad que garantice la transferencia de la información.

7. Hacer adecuado uso del código de acceso a la base de datos del Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT.

8. Mantener vigente la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual de que trata el literal d) del Artículo 6° de esta resolución.

9. Reportar por escrito ante las autoridades competentes las inconsistencias que se presenten entre la información documental del vehículo frente a la confrontación física del mismo.

Artículo 10. Modificado Resolución 2200 de 2006 Artículo 7. Vigencia de la habilitación. La habilitación de un Centros de Diagnóstico Automotor es indefinida, pero la misma estará condicionada al cumplimiento de los requisitos señalados en esta resolución y a las auditorías de seguimiento y control efectuadas por el organismo de acreditación -Superintendencia de Industria y Comercio o quien haga sus veces- que le otorgó el reconocimiento como organismo de inspección con alcance a lo establecido en la presente disposición.

Artículo 11. Suspensión de la habilitación. Serán causales de suspensión de la habilitación por un término de tres (3) meses del Centro de Diagnóstico Automotor por parte del Ministerio de Transporte, cuando este incumpla con una de las obligaciones previstas en los numerales 2, 5, 6, 8 y 9 del Artículo 9° de esta resolución.

Artículo 12. Modificado Resolución 2200 de 2006 Artículo 8 -. Modificado Resolución 4062 de 2007 Artículo 2. Cancelación de la habilitación. Serán causales de cancelación de la habilitación de un Centro de Diagnóstico Automotor por parte del Ministerio de Transporte –Subdirección de Tránsito–, las siguientes:

a) A solicitud escrita del representante legal del Centro de Diagnóstico Automotor.

b) Por cancelación del Certificado de Conformidad expedido por un Organismo de Certificación o cancelación del acto administrativo de la Superintendencia de Industria y Comercio que otorgó la acreditación, según el caso.

c) Por incumplimiento de las obligaciones previstas en los numerales 1, 3, 4 y 7 del Artículo 9° de la presente resolución.

Parágrafo. El Centro de Diagnóstico Automotor que se le cancele la habilitación no podrá volver a presentar solicitud dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha de expedición del acto administrativo por el cual se dio la mencionada cancelación

Artículo 13. Clasificación de los Centros de Diagnóstico Automotor. Los Centros de Diagnóstico Automotor habilitados se clasificarán según la cobertura del servicio, así:

CLASIFICACIÓN SERVICIO

Centro de Diagnóstico Con línea para Revisión Técnico- mecánica y revisión

Automotor **Clase A** de gases solo para motocicletas.

Centro de Diagnóstico Con línea para Revisión Técnico- mecánica y revisión

Automotor **Clase B** de gases para vehículos livianos.

Centro de Diagnóstico Con línea para Revisión Técnico- mecánica y revisión

Automotor **Clase C** de gases solo para vehículos pesados.

Centro de Diagnóstico Con línea para Revisión Técnico- mecánica y revisión

Automotor **Clase D** de gases para vehículos livianos y pesados y/o líneas mixtas.

Parágrafo. Los Centros de Diagnóstico Automotor Clases B, C, y D también podrán tener línea para revisión de motocicletas.

Artículo 14. Sedes. Los Centros de Diagnóstico Automotor podrán establecer diferentes sedes y cada una de estas para su operación y funcionamiento deberá cumplir con todas las exigencias previstas en esta resolución y acreditar la habilitación respectiva.

Parágrafo. Cada Centro de Diagnóstico Automotor contará con su propio Código de Identificación y clave de acceso otorgada por el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT.

CAPÍTULO III

-Título Modificado Resolución 2200 De 2006 Artículo 9- Autorización a los Centros de Diagnóstico Automotor para la Operación de Líneas de Revisión Móviles

Artículo 15. Modificado Resolución 2200 de 2006 Artículo 9 y por la Resolución 015 de 2007 Artículo 3. Requisitos. Los centros de diagnóstico Automotor habilitados, previa autorización del Ministerio de Transporte Subdirección de Tránsito, podrán prestar el servicio de revisiones técnico-mecánica y de gases con líneas móviles, siempre y cuando el mismo acredite que las líneas cumplen en la parte pertinente con los requisitos de pruebas, procedimientos, equipos y parámetros de las Normas Técnicas Colombianas NTC5385 “Centros de Diagnóstico Automotor”, NTC5375 “Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes en vehículos automotores” y la NTC5365 “Calidad del Aire. Evaluación de gases de escape de motocicletas, motociclos y mototricíclos, accionados tanto a gasolina (cuatro tiempos) como con mezcla gasolina aceite (dos tiempos). Método de ensayo marcha mínima (ralentí)” o las normas que las modifiquen o sustituyan y con las especificaciones técnicas requeridas en tiempo real para la conectividad al RUNT, a excepción del ítem correspondiente a instalaciones físicas de las que trata la NTC5385.

El cumplimiento de los requisitos anteriores, se acreditará con el correspondiente Certificado de Conformidad expedido por un organismo de certificación inscrito ante el Ministerio de Transporte Subdirección de Tránsito y con la certificación de la autoridad ambiental competente de que trata el literal e) del Artículo 6° de la presente resolución.

Se autorizarán las revisiones técnico-mecánica y de gases con líneas de revisión móviles a cualquier clase de Centro de Diagnóstico Automotor.

El centro de diagnóstico automotor interesado en la operación de líneas de revisión móviles, deberá indicar en la respectiva solicitud de autorización, los municipios en los cuales desea operar.

El Ministerio de Transporte Subdirección de Tránsito resolverá la solicitud, mediante acto administrativo y contra el mismo proceden los recursos de reposición ante el titular de la dependencia que lo expidió y de apelación ante el Director de Tránsito y Transporte del Ministerio de Transporte. El acto administrativo determinará el área de operación y servicio y dicha autorización no genera exclusividad alguna al centro de diagnóstico automotor beneficiario.

CAPÍTULO IV

De la Revisión Técnico Mecánica

Artículo 16. Documentos de la revisión. Para efectuar las revisiones técnico-mecánica y de gases, el propietario, poseedor o tenedor del vehículo automotor deberá presentarlo en un Centro de Diagnóstico Automotor Habilitado y debidamente registrado en el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, previa presentación de la Licencia de Tránsito y el respectivo Seguro Obligatorio.

Artículo 17. Vehículos sujetos a revisión técnico-mecánica y periodicidad. Los vehículos automotores de servicio público, como los que prestan servicios de atención a incendios, recolección de basura, ambulancias, servicio especial (escolar y de turismo), deben someterse anualmente a la revisión técnico-mecánica y de gases. Los de servicio diferente al público cada dos (2) años.

Parágrafo. Los vehículos automotores registrados como clásicos o antiguos, agrícolas, montacargas, sidecar, la maquinaria rodante de construcción y minería, no están sometidos a las revisiones técnico-mecánicas y de gases de que trata la presente resolución.

> ***Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 27970 del 16 de mayo de 2008*** "En este orden de ideas, los vehículos mencionados en el escrito de consulta (montacargas – maquinaria rodante) no se les debe efectuar revisión técnico-mecánica y de gases, ya que no transitan por las vías públicas o privadas abiertas al público"

Artículo 18. Aspectos a evaluar. El Centro de Diagnóstico Automotor Habilitado deberá realizar las revisiones técnico-mecánica y de gases de acuerdo con las pruebas establecidas en la END 37 y en la Norma Técnica Colombiana NTC 5365 o las que las modifiquen o sustituyan, verificando como mínimo los siguientes aspectos del vehículo:

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 la salida de emergencia.

10. Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público.

11. Sistema de dirección y suspensión

12. Adecuado estado del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos.

13. Buen funcionamiento del sistema de señales visuales y audibles permitidas.

14. Los dispositivos y exigencias especiales establecidas por norma para determinados automotores.

Parágrafo. Los vehículos clase motocicleta se les verificarán y evaluarán los aspectos aplicables o propios de este tipo de automotor.

Artículo 19. Parámetros de aprobación de las pruebas. Los parámetros para la aprobación de las pruebas correspondientes a la revisión técnico-mecánica de que habla la presente resolución, serán los fijados en la Especificación Normativa Disponible END 37 Revisión técnico-mecánica para vehículos automotores o aquella que la modifique o sustituya, anexo de esta Resolución que hace parte integral de la misma.

CAPÍTULO V

De la Revisión de Gases

Artículo 20. Revisión de gases. La revisión de gases de vehículos automotores de servicio público se realizará anualmente y los de servicio diferente al público cada dos años.

Artículo 21. Modificado Resolución 4062 de 2007 Artículo 3. Vehículos nuevos. Los vehículos de servicio público y los de servicio diferente al servicio público nuevos se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de gases al cumplir dos (2) años contados a partir de su año de matrícula o registro inicial. La certificación expedida por el Centro de Diagnóstico Automotor tendrá la misma vigencia estipulada según el servicio.

Los vehículos cuya matrícula inicial se expidió con posterioridad al 1° de enero de 2006 se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de gases al cumplir dos (2) años contados a partir de la fecha de expedición de su matrícula o registro inicial.

La certificación expedida por el Centro de Diagnóstico Automotor tendrá la misma vigencia estipulada según el servicio

Artículo 22. Vehículos de placas extranjeras. Los vehículos automotores de placas extranjeras que ingresen temporalmente y hasta por tres (3) meses al país, no requerirán de la revisión técnico-mecánica y de gases.

Artículo 23. Parámetros. Para la prueba de revisión de gases los límites máximos permisibles serán los establecidos en la Resolución 005 del 9 de enero de 1996 emanada de los Ministerios de Transporte y Medio Ambiente (hoy Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial) y sus modificaciones introducidas por la Resolución 909 del 20 de agosto de 1996 o las disposiciones emanadas del Gobierno Nacional que las modifique o sustituya.

Artículo 24. Método de ensayo para revisión de gases.

1. **Vehículos Automotores a Gasolina.** El procedimiento para la evaluación en marcha Mínima (Ralentí) y las especificaciones para los equipos empleados en la medición de gases de fuentes móviles a gasolina se verificará aplicando la Norma Técnica Colombiana NTC 4983 o la que la modifique o sustituya.

2. **Vehículos automotores a diesel.** El procedimiento para la evaluación en marcha mínima (Ralentí)

y las especificaciones para los equipos empleados en la medición de las emisiones de humo generadas por fuentes móviles accionadas por diesel, se verificará aplicando la Norma Técnica Colombiana NTC 4231 o la que la modifique o sustituya.

3. **Vehículos automotores motocicletas, motociclos, mototricíclos.** El procedimiento para la evaluación en marcha mínima (Ralentí) y las especificaciones para los equipos empleados en la medición de gases, de motocicletas, motociclos, mototricíclos y similares, accionados tanto a gasolina (cuatro tiempos), como con mezcla gasolina-aceite (dos tiempos), se verificará aplicando la Norma Técnica Colombiana NTC 5365 o la que la modifique o sustituya.

Parágrafo 1. Teniendo en cuenta que el reporte de los valores de las emisiones de humo será expresado en porcentaje (%) de opacidad, se debe aplicar lo establecido en el Anexo B de la NTC 4231 o la que la modifique o sustituya.

Parágrafo 2. Cuando se trate de los vehículos a que hace referencia el Artículo 38 del Decreto 948 de 1995 modificado por el Decreto 1552 de 2000, Artículo 1º, se verificará que el tubo de escape cumpla con lo señalado en esa disposición o la que modifique o sustituya.

Artículo 25. Transitorio. Los vehículos automotores que funcionan con combustibles alternativos, las motocicletas y motociclos deberán efectuar la revisión de gases una vez el Gobierno Nacional expida los parámetros de aprobación de la prueba.

Parágrafo. Los vehículos automotores señalados en el presente Artículo, no les serán aplicables los Artículos 26, 27 y 28 de la presente norma, en cuanto a lo que se refiere a gases.

CAPÍTULO VI

-Título Modificado Resolución 2200 de 2006 Artículo 10- Del Formato Uniforme de Resultados y del Certificado de las Revisiones Técnico-Mecánicas y de Gases

Artículo 26. Modificado Resolución 2200 de 2006 Artículo 10. Formato uniforme de resultados de las revisiones técnico-mecánicas y de gases. Una vez efectuado los procesos de revisiones técnico-mecánicas y de gases, el Centros de Diagnóstico Automotor valiéndose de los medios electrónicos y el software respectivo, deberá consignar los resultados de los mencionados procesos en un documento denominado FORMATO UNIFORME DE RESULTADOS DE LAS REVISIONES TÉCNICO-MECÁNICA Y DE GASES que para el efecto determinen los Ministerios de Transporte y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.

El Centro de Diagnóstico Automotor administrará y llevará una numeración consecutiva de los FORMATOS UNIFORME DE RESULTADOS DE LAS REVISIONES TÉCNICO-MECÁNICA Y DE GASES efectuadas desde el inicio de sus operaciones y en el mismo, deberá consignarse además de los resultados de carácter técnico, la personalización del vehículo examinado y la identificación del responsable de cada uno de los procesos de **las revisiones.**

Artículo 27. Modificado Resolución 2200 de 2006 Artículo 10. Certificado de las Revisiones Técnico-Mecánicas y de Gases. El Centro de Diagnóstico Automotor deberá verificar si los resultados obtenidos por el vehículo automotor se encuentran dentro los parámetros permisibles, de acuerdo con lo dispuesto en los Artículos 19 y 23 de la presente resolución. En caso afirmativo procederá de manera sistematizada a reportar este hecho al RUNT de acuerdo con la reglamentación que en relación con este certificado expidan los Ministerios de Transporte y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.

Artículo 28. Modificado Resolución 2200 de 2006 Artículo 10. Vehículos rechazados.

Si al verificar el puntaje total obtenido en las revisiones técnico-mecánicas y de gases el vehículo automotor es reprobado de acuerdo con los criterios señalados para el efecto, el Centros de Diagnóstico Automotor deberá entregar copia del Formato Uniforme de Resultados de las revisiones técnico-mecánicas y de gases al propietario, poseedor o tenedor del vehículo automotor, quien deberá efectuar las reparaciones pertinentes y subsanar los aspectos defectuosos. Una vez efectuadas estas, el propietario, poseedor o tenedor del vehículo automotor podrá volver al mismo Centros de Diagnóstico Automotor a revisión de los aspectos reprobados por una sola vez dentro de un término máximo de quince (15) días hábiles contados a partir de la fecha en que fue reprobado.

CAPÍTULO VII
Disposiciones Finales

Artículo 29. Modificado Resolución 2200 de 2006 Artículo 11. Autoridad competente. El Ministerio de Transporte es la única autoridad competente para otorgar la habilitación de los Centros de Diagnóstico Automotor, para realizar las revisiones técnico-mecánicas y de gases conforme con la presente resolución.

Parágrafo. A partir de la fecha de publicación de la presente resolución ninguna autoridad podrá autorizar la operación de nuevos Centros de Diagnóstico Automotor para realizar revisión técnico-mecánicas o revisión de gases.

Artículo 30. Modificado Resolución 2200 de 2006 Artículo 12. Validez y programación de las revisiones técnico-mecánicas y de gases. Las revisiones técnico-mecánicas y de gases tendrán validez nacional, siempre y cuando se realicen en Centros de Diagnóstico Automotor habilitados que cumplan las condiciones establecidas en la presente resolución. Estas no podrán ser condicionadas al cumplimiento previo de ninguna obligación de carácter fiscal.

La programación de las revisiones técnico-mecánicas y de gases de los vehículos automotores de acuerdo con el servicio o clase, será la siguiente, sin perjuicio del deber legal del propietario, poseedor o tenedor de un vehículo automotor de mantener el mismo, en perfectas condiciones técnico-mecánicas y de emisión de gases:

1. PARA VEHÍCULOS DE SERVICIO DIFERENTE AL PÚBLICO:

Las revisiones técnico-mecánicas y de gases de los vehículos de servicio diferente al público y clase motocicleta, se efectuarán teniendo como base el último digito de la placa de acuerdo con la siguiente tabla **Modificada por los Artículos 2 de la Resolución 5975 de 2006; 5 de la Resolución 015 de 2007; 4 de la Resolución 4062 de 2007 y 1 de la Resolución 4606 de 2007.**

Parágrafo transitorio. En el evento que la fecha de vencimiento del Certificado de Evaluación de Gases de los vehículos diferentes a los de servicio público, sea posterior al 1º de enero de 2007 y anterior a la fecha de programación definida en la Tabla 1 del presente Artículo, el certificado continuará vigente hasta la fecha correspondiente definida en la referida Tabla.

En el evento que la fecha de vencimiento del Certificado de Evaluación de Gases de los vehículos diferentes a los de servicio público, sea posterior al 1º de enero de 2007 y posterior a la fecha de programación definida en la Tabla 1 del presente Artículo, la vigencia del certificado será la fecha correspondiente definida en la mencionada Tabla.

Adicionado Resolución 015 de 2007 Artículo 6°. Los vehículos diferentes al servicio público que con anterioridad a la vigencia de la presente Resolución hubieren aprobado la revisión técnico-mecánica y de gases, de conformidad con la normatividad vigente a partir del 1° de enero de 2007, harán la siguiente revisión técnico-mecánica y de gases, dos (2) años después de la fecha de expedición del respectivo certificado.

Parágrafo. Aquellos vehículos que adelantaron la revisión tecnicomecánica y de gases bajo la vigencia de la normatividad que regulaba esta materia a partir del 1° de enero de 2007 y fueron rechazados, subsiste el término de quince (15) días para realizar los ajustes del caso.

2. PARA VEHÍCULOS CLASE MOTOCICLETA:

Las revisiones técnico-mecánicas y de gases de los vehículos clase motocicleta, se efectuarán teniendo como base el primer digito de la placa de acuerdo con la siguiente tabla **-Modificada por los Artículos 2 de la Resolución 5975 de 2006; 5 de la Resolución 015 de 2007; 4 de la Resolución 4062 de 2007 y 1 de la Resolución 4606 de 2007.**

3. PARA LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO

A partir de la vigencia de la presente resolución, las revisiones técnico-mecánicas y de gases que debe realizar el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo automotor de servicio público, se efectuarán a más tardar en la fecha de vencimiento del respectivo Certificado de Evaluación de Gases expedido de conformidad con las normas vigentes sobre la materia.

Parágrafo transitorio. En todo caso, el actual certificado de revisiones técnico-mecánicas expedido con antelación a la vigencia de la presente resolución, su vigencia será la del Certificado de Evaluación de Gases referido.

Parágrafo 1. Para efectos de lo previsto en el parágrafo 1° del Artículo 122 de la Ley 769 de 2002, los vehículos diferentes a los de servicio público, deberán realizar la revisión técnico-mecánica y de gases en un centro de diagnóstico automotor habilitado por el Ministerio de Transporte Subdirección de Tránsito.

Para los mismos fines y hasta tanto no exista un centro de diagnóstico Automotor habilitado por el Ministerio de Transporte Subdirección de Tránsito, y únicamente para efectos del cumplimiento de las normas de emisión de gases contaminantes, los vehículos diferentes a los de servicio público deberán realizar la inspección técnica en los establecimientos autorizados para la revisión de gases de conformidad con las normas vigentes antes del 31 de diciembre de 2006.

Parágrafo 2. En todo caso y sin perjuicio de los plazos indicados en las tablas anteriores, los vehículos deben cumplir con las normas de emisión de gases establecidas por la autoridad ambiental competente.

Parágrafo 3. En el evento en que exista oferta suficiente de Centros de Diagnóstico Automotor habilitados para atender la revisión técnico-mecánica y de gases, los Ministerios de Transporte y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial podrán anticipar los plazos previstos en las tablas anteriores.

Parágrafo 4. En el evento en que en los departamentos en los que al 31 de marzo de 2007 no existieren centros de diagnóstico automotor habilitados para la revisión tecnicomecánica y de gases, los Ministerios de Transporte y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, adoptarán las medidas necesarias para garantizar la revisión tecnicomecánica y de gases.

Artículo 31. Modificado Resolución 2200 de 2006 Artículo 14. Inspección y vigilancia. La Superintendencia de Puertos y Transporte será la entidad encargada de vigilar y controlar a los Centros de Diagnóstico Automotor y a los Organismos de certificación.

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 en lo de su competencia.

Parágrafo transitorio. Los organismos de certificación que expidan los certificados de conformidad deberán reportar estos a la Superintendencia de Puertos y Transporte y a los Ministerios de Transporte y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.

Artículo 32. Modificado Resolución 2200 de 2006 Artículo 15. Vigencia y derogatorias. La presente resolución rige a partir del 1º de enero de 2007 y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 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 hacérseles 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 Nº 483431 del 30 de Noviembre de 2010:** "La revisión técnico-mecánica 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 técnico-mecánica 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 técnico-mecánica 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."

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

Artículo 52. ***Primera Revisión de los Vehículos Automotores. Modificado Artículo 12 Ley 1383 de 2010, Modificado Artículo 202 Decreto-Ley 19 de 2012.*** 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 (6°) 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.

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.

Comentario del Editor: Con la expedición del Decreto-Ley 019 de 2012 se presentan las siguientes modificaciones a la figura de la revisión: Todos los vehículos automotores deben realizar la revisión tecnicomecánica cada año, excepto en los siguientes eventos:

a. Los vehículos de servicio particular nuevos, deben realizar la primera revisión, el 6º año, contado a partir del registro inicial del mismo, por lo tanto, no se deberá exigir la revisión técnico mecánica a aquellos vehículos particulares diferentes a las motocicletas o similares que no han cumplido 6 años contados a partir de la fecha de la matrícula. Para efectos de la revisión técnico-mecánica, a los vehículos de servicio oficial se les

aplica las mismas reglas de los vehículos de servicio particular.

b. Los vehículos de servicio público y motocicletas nuevos, deben realizar la primera revisión el 2º año, contado a partir del registro inicial de mismo, es decir, a los vehículos de servicio público y a las motocicletas y similares se les exigirá su primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a los 2 años **contados a partir de la fecha de la matrícula** y después anualmente.

c. Los vehículos de placa extranjera que ingresen temporalmente al país, están exceptuados de la revisión por un término de tres meses

Por último es importante tener presente que los plazos establecidos por la Ley son términos improrrogables e inextensibles y no pueden confundirse en ningún momento por un término otorgado en la reglamentación para la repetición gratuita de la revisión sin un nuevo pago, no puede considerarse que este término prorroga por 15 días más la última revisión, lo que otorga es un término para hacer reparaciones requeridas que dieron lugar al rechazo del vehículo para poderlo volver a someter a la verificación sin costo alguno.(Circular Ministerio de Transporte No. 49191 del 2 de Febrero de 2012)

Artículo 53. ***Centros de Diagnóstico Automotor.*** **Modificado Artículo 13 Ley 1383 de 2010, Modificado Artículo 203 Decreto-Ley 19 de 2012.** 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.

Comentario del Editor: Con la modificación realizada por el Decreto-Ley 019 de 2012 a esta disposición se eliminó el requisito de la acreditación para la habilitación de los centros de diagnóstico automotor.

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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2009 decidió **declarar infundada** la objeción presidencial presentada[85] contra el Inciso 1º del Artículo 13 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.**

Reglamentación: **Resolución 5111 del 28 de Noviembre de 2011**

[85] 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.

Articulo 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 Tecnico-mecánica y de Emisiones Contaminantes, que serán utilizados por los Centros de Diagnóstico Automotor para la revisión técnico-mecánica de los vehículos automotores en todo el territorio nacional.

Articulo 2. Definiciones. Para efectos de la presente resolución se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Formato Uniforme de Resultados de la Revisión Tecnico-mecánica 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 Tecnico-mecánica 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 Tecnico-mecánica 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.

Articulo 3. Adoptar y aplicar el nuevo Formato Uniforme de Resultados de la Revisión Tecnico-mecánica 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.

Articulo 4. Adoptar y aplicar el nuevo Certificado Formato Uniforme de Resultados de la Revisión Tecnico-mecánica 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 Tecnico-mecánica y de Emisiones Contaminantes, si estos resultan aprobatorios, conforme a las normas vigentes, el cual forma parte integral de la presente resolución, anexo 2.

Articulo 5. Realizada la Revisión Tecnico-mecánica 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 Tecnico-mecánica 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.

Articulo 6. El propietario, poseedor o tenedor del vehículo automotor que habiendo sido sometido a la Revisión Tecnico-mecánica 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 Tecnico-mecánica 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 Tecnico-mecánica 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.

PARAGRAFO 3-. Con el fin de verificar las condiciones de seguridad, el Certificado de Revisión Tecnico-mecánica y de Emisiones Contaminantes no podrá ser laminado y/o plastificado.

Parágrafo 4. Bajo ninguna circunstancia el Formato Uniforme de Resultados de la Revisión Tecnico-mecánica 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 Tecnico-mecánica 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 Tecnico-mecánica y de Emisiones Contaminantes, cumplan con lo establecido en las normas técnicas y reglamentarias vigentes o aquellas que las actualicen, sustituyan o modifiquen.

Articulo 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.

Articulo 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.

Articulo 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.

Articulo 10°. A partir pel 5 de marzo de 2012 La Revisión Tecnico-mecánica y de Emisiones Contaminantes solo podrá realizarse utilizando el Formato Uniforme de Resultados y el Certificado de Revisión Tecnico-mecánica 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 Tecnico-mecánica 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.

Articulo 11. La Presente Resolución rige a partir su publicación y deroga la Resolución 5600 de 2006 y demás normas que le sean contrarias.

Resolución 5623 de 2006 Ministerio de Transporte

Artículo 1. Determinar el siguiente procedimiento para la inscripción de proveedores del Certificado de revisión tecno-mecánica 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 tecno-mecánica 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 tecno-mecánica 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 Diagnostico Automotor.

Presentación del ARTE del Certificado de la revisión tecno-mecánica 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, Certificado y Metrología en la que se especifique el cumplimento del contenido, las características físicas, materiales, colores, dimensiones y ensayos contenidos en el Anexo 2 de la Resolución 5600 de 2006

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 726 de 2.006** "La reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte para los centros de diagnóstico automotor si bien establecen (sic) inhabilidades para las empresas de servicio público terrestre automotor, dicha inhabilidad no es extensiva para particulares en otro tipo de sociedad cuyo objeto social es diferente al transporte…"

Comentario del Editor: Es contradictoria la política del Código que desde su fundamentación ha propugnado por la creación de sistemas de información interconectados, circunstancias que, entre otras cosas, no persigue fin diferente que el facilitar la vida de los ciudadanos. Por ello no se entiende la razón de la exigencia del porte del certificado, lo cual nos lleva a concluir que el legislador convirtió dicha prueba en un documento de operación del vehículo al que, incluso le da el carácter de documento público haciendo más gravosas las sanciones penales para aquellos que posean dicho documento apócrifo.

Concepto N° 23938 del 29 de abril de 2008. "Para la revisión técnico-mecánica y de gases los vehículos de servicio público de pasajeros podrán desplazarse a otro municipio, siempre y cuando en el municipio donde se encuentre operando, no haya un centro de diagnóstico automotor, cumpliendo los siguientes requisitos:

1. Que el conductor porte el permiso expedido por el Ministerio de Transporte – Direcciones Territoriales de la jurisdicción de la empresa, el cual solamente se expedirá para que se efectúe la revisión técnico-mecánica y de gases.
2. Que el conductor del vehículo y un ayudante sean las únicas personas que viajen en el vehículo.
3. Que en el permiso conste la ciudad o el municipio de destino donde se realizará la revisión técnico-mecánica, el término del permiso.

Con lo anterior queremos significar que los vehículos de servicio público deben ser sometidos a la revisión técnico-mecánica y de gases teniendo en cuenta lo previsto por la Resolución 5880 del 27 de diciembre de 2007, por lo tanto, si en un municipio o ciudad no hay un centro de diagnóstico automotor debidamente habilitado por el Ministerio de Transporte, el vehículo podrá ser desplazado a un lugar donde se encuentre operando uno, de tal manera que no es viable efectuar revisión técnico-mecánica y de gases en centros no autorizados por el Ministerio de Transporte.

Ahora bien, si el tema objeto de consulta se trata de la revisión técnico-mecánica y de gases de vehículos de servicio público especial regulados por el Decreto 174 de 2001, antes de la vigencia de la Resolución 5880 del

27 de diciembre de 2007, necesariamente debemos indicar que a estos vehículos se les permitía adelantar el proceso de revisión aludida en los centros de diagnóstico y en los establecimientos que de conformidad con las normas vigentes fueron autorizados en su momento, siempre y cuando el Ministerio de Transporte – Subdirección de Tránsito no hubiese autorizado durante ese periodo un Centro de Diagnóstico Automotor en la línea respectiva para la categoría del vehículo.

En igual sentido se pronunció el Ministerio de Transporte a través de la circular MT 1350-1 51064 del 31 de agosto de 2007, al señalar: "En las ciudades que a diciembre 31 de 2007, en donde no existan Centros de Diagnóstico Automotor habilitados por el Ministerio de Transporte, los establecimientos que venían realizando de manera separada la revisión técnico-mecánica y la de gases en una determinada línea, podrán continuar haciéndola hasta tanto en estas ciudades exista un centro de diagnóstico automotor habilitado por el Ministerio de Transporte".

Es necesario tener en cuenta que en tratándose de la revisión técnico-mecánica y de gases de los vehículos de servicio público anteriores al 27 de diciembre de 2007, se podía hacer uso de los establecimientos autorizados (servitecas para la revisión de gases y establecimientos automotores para la revisión técnico-mecánica) acreditados por los organismos de tránsito, siempre y cuando el Ministerio de Transporte no hubiese habilitado en esa época un Centro de Diagnóstico Automotor, y que la Resolución que se encuentra vigente en lo relacionado con el tema objeto de estudio es la 5880 de 2007."

Artículo 54. ***Registro Computarizado.*** **Modificado Artículo 14 Ley 1383 de 2010.** 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 Nº 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 Diagnostico".

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: C**orte 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.*** Se establecerá como obligación en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Medía Vocacional, impartir los cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional.

Parágrafo. Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, tendrán un plazo de doce (12) meses contados 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 cartillas y documentos básicos de estudio de tránsito y seguridad vial y para la adopción de modernas herramientas tecnológicas didácticas dinámicas para dramatizar el contenido de las cartillas y los documentos básicos de estudio para la educación en tránsito y seguridad vial en cada uno de los niveles de educación aquí descritos.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004 decidió declarar exequible el Artículo 56 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado[86]

Reglamentación: **Directiva Ministerial 013 de 2003 Ministerio de Educación Nacional**

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[87]. 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. (…) 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."

Comentario del Editor: Es tal vez esta una de las disposiciones más importantes y estructurales que existen en el régimen jurídico de tránsito en virtud a que se establece la necesidad de generar una nueva cultura y generación de la seguridad vial en el país, no obstante en virtud a que el ordenamiento jurídico Colombiano ha dispuesto la libertad de cátedra, el carácter obligatorio no es tal, por tanto todo queda en una norma exhortiva para que la asuman los establecimientos educativos que lo quieran adoptar sin tener el carácter de obligatorio.

---

86 El cargo analizado fue la violación a la Unidad de materia

87 Directiva Ministerial No. 13 del 14 de agosto de 2003, dirigida a los Gobernadores, Alcaldes y Secretarios de Educación, cuyo asunto es la educación en tránsito y seguridad vial.

CAPÍTULO 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:*

Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares.

Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.

Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías 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 1. 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 2. Los peatones que queden incursos 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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-449 de 2003 decidió declarar exequible, por los cargos analizados[88], el texto original del primer inciso del Artículo 58 de la Ley 769 de 2002

Jurisprudencia: **Corte Constitucional Sentencia C-449 de 2003:** Con relación a esta norma "…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 que una persona que resulta gravemente afectada por un accidente pierde muchas alternativas vitales, siendo razonable presumir que la persona no quería asumir tal riesgo[89]". "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 mayores[90] 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".

---

88 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 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.

89 Ver al respecto en idénticos términos la Sentencia C-309/97 M.P. Alejandro Martínez Caballero.

90 Ver la Sentencia C-309/97 M.P. Alejandro Martínez Caballero.

Comentario del Editor: Esta disposición contiene un régimen de infracciones y sanciones para los peatones el cual se ve complementado con el establecido por el literal A del artículo 131 del Código y con la aplicación del procedimiento sancionatorio dispuesto por el Artículo 135 y siguientes, por lo tanto se requiere para imponer las sanciones que la infracción se sustente en una orden de comparendo, se realice el trámite contravencional respetando el debido proceso y que se imponga la sanción a través de acto administrativo el cual debe ser reportado, como sanción de tránsito que es, al Sistema Integrado de Multas y Sanciones de Tránsito

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.

CAPÍTULO 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 1. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

Comentario del Editor: Se entiende como Zona de Seguridad y protección de la vía férrea, de acuerdo con este Código, aquella que se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.

Parágrafo 2. 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.

Comentario del Editor: La violación a las reglas dispuestas en los Parágrafos están sancionadas por los numerales 9 y 7 respectivamente del literal C del Artículo 131 de este Código, la violación a la obligación establecida en la parte primera de la disposición, no tiene atribuida una sanción expresa, por tanto su no atención podría sancionarse con la amonestación

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.

Comentario del Editor: El legislador dispuso el cumplimiento de este dispositivo a través del establecimiento de dos tipos sancionatorios especiales en los numerales 12 y 13 del literal B del Artículo 131, el primero de ellos específico para cortejos fúnebres y el segundo para los demás eventos y donde además se incluye esta primera situación, evento en el cual, por aplicación del principio de especificidad, debe aplicarse la primera norma.

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 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.

Comentario del Editor: Medida de solidaridad apenas obvia en una sociedad cuya población y dimensiones del espacio urbano crecen día a día de manera exponencial. Debe entenderse su aplicación de forma restrictiva en el sentido que solo se aplica a vehículos de emergencia, entendiendo por tales los descritos en la misma norma y solo en los eventos que se dirijan a cumplir con sus labores de emergencia o las estén cumpliendo no cuando se utilicen para otros fines, por ello, cuando las autoridades de tránsito se percaten que los operadores de estos vehículos hacen uso indebido de esta disposición, debe, sin consideración alguna sancionar todas las infracciones que hayan sido cometidas, partiendo de la base de una violación a la confianza legítima de la sociedad.

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.

> ***Comentario del Editor***: Las señales manuales solo pueden ser utilizadas cuando no sea posible la utilización de las señales luminosas o audibles por parte del conductor. La violación a estas obligaciones se encuentran descritas como sancionables por las autoridades de control de tránsito, según el numeral 32 del literal C del artículo 131.

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, mototricíclos 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 ciclorutas 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.

> ***Comentario del Editor***: La violación de estas reglas está descrita como sancionable en el Artículo 131 literal B numeral 14

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.

> ***Comentario del Editor***: Esta norma contiene los eventos en los cuales no deben realizarse maniobras de adelantamiento, el numeral 6 del literal D del artículo 131 describe como sancionables la mayoría de estas conductas, habiendo quedado por fuera cuando la visibilidad sea desfavorable o por la derecha, no obstante que en ambos eventos, dependiendo de las circunstancias podría aplicarse la realización de maniobras peligrosas, siempre y cuando se ponga en peligro a otro actor del tránsito.

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.

> ***Comentario del Editor:*** Es importante tener en cuenta que de acuerdo al contenido de esta disposición, la obligación de reducir la velocidad tiene tres criterios (i) de acuerdo a la señalización, es decir, en todo aquel lugar donde las señales de tránsito lo indiquen, (ii) de acuerdo al momento, es decir, independiente al lugar, deberá reducirse cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad, y (iii) en ciertos espacios zonas residenciales, escolares, en proximidades de intersecciones, en estos puntos no se hace necesario que la señal indique la velocidad, lo único que se hace requerido es que el conductor pueda identificar el lugar con facilidad.

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. *Lugares Prohibidos para Estacionar.* Modificado Artículo 15 Ley 1383 de 2010*.*** 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 Nº 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 al 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.

> ***Comentario del Editor:*** La violación a esta norma tiene establecidas dos sanciones: una de treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes de acuerdo con el artículo 77 y otra de quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes según el numeral 39 del literal C del Artículo 131. En tal virtud, al existir dos sanciones atribuibles a la misma conducta, y en consideración a: i) que el artículo 131 es norma posterior al 77 y ii) que el artículo 131 fue modificado por la Ley 1383 de 2010,es menester concluir que la voluntad del legislador fue mantener esta última sanción. A más de lo anterior, dicha norma resulta más favorable para el investigado que la contenida en el artículo 77. Por lo anterior se colige que ante la violación de las reglas de estacionamiento contenidas en el artículo 77 del Código, debe darse aplicación a la sanción contenida en el artículo 131 literal C, numeral 39, es decir, una multa de 15 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 decidió declarar exequible el inciso segundo del Artículo 78 de la Ley 769 de 2002, por los cargos analizados[91]

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.

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.

---

[91] Según el demandante la expresión acusada violaba la existencia de un orden justo, así como los derechos adquiridos de constructores que conforme a leyes preexistentes construyeron bahías frente a sus establecimientos para el parqueo de sus vehículos o el de sus clientes, con lo cual se desconocen los principios de la confianza legítima y la buena fe que deben orientar todas las actuaciones del Estado.

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 Nº 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:*** La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-930 de 2008 decidió "declarar **exequible**, por el cargo estudiado[92], la expresión subrayada, 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.

---

92 El demandante consideró 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).

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 sujetado 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 que no se encuentra sujetada, 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."

La constitucionalidad de la obligación del cinturón de seguridad.

"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 coactiva[93]. 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, 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 de ideas, y si bien no es objeto del presente examen, ya que la norma acusada se refiere a los conductores, la

93 Ver, por ejemplo, por Ernesto Garzón Valdés. Op-cit, p 372.

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 resultado 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."

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 2002[94], según el

[94] 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

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 Nº 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 Nº 19200 del 20 de diciembre de 2002, la que fue publicada a través del Diario Oficial Nº 45044 del 24 de diciembre de 2002, normativa que rige en todo el territorio nacional y es de obligación obligatoria 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 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 (sic)[95] 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. ***Aprovisionamiento de Combustible.*** El aprovisionamiento 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 aprovisionarse de combustible deberán hacer descender a los pasajeros. Los vehículos de servicio público colectivo de radio

tránsito.

[95] El concepto de capacidad transportadora esta indebidamente empleado en esta disposición por el legislador, el término preciso en este caso es el de capacidad del vehículo

de acción metropolitano, distrital o municipal, no podrán aprovisionar 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.

Comentario del Editor: Las obligaciones aquí prescritas están dispuestas en el artículo 131 literal B numeral 17, literal C numeral 12 y literal E numeral 1.

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 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. 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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-529 de 2003 decidió declarar exequible el parágrafo 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 Nº 14563 del 14 de marzo de 2008:** "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."

CAPÍTULO 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: 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 Nº 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."

Comentario del Editor: de acuerdo con el fallo de constitucionalidad condicionada emitido por la Corte Constitucional frente a la prohibición de llevar animales en los vehículos de servicio público de pasajeros debemos indicar que se hace indispensable que las autoridades de transporte competentes en cada una de las modalidades

de transporte terrestre en conjunto con las autoridades sanitarias, expidan los reglamentos necesarios para hacer efectivo el pronunciamiento de la Corte Constitucional, estableciendo las condiciones de seguridad, comodidad, salubridad y tranquilidad en que pueden llevarse estos animales domésticos. Este condicionamiento de la norma va dirigido al servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, al servicio público colectivo de pasajeros urbano, al servicio público de transporte intermunicipal de pasajeros, al servicio público mixto y al servicio de transporte masivo en cualquiera de sus modalidades.

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 adulterada. El taxímetro debe colocarse en sitio visible para el usuario.

Comentario del Editor: Esta norma establece una obligación específica para el transporte individual en vehículos taxi cuyo incumplimiento tiene establecida una sanción igualmente específica en el literal C numeral 18 del Artículo 131, diferente a la sanción que para el incumplimiento de las demás reglas dispone el literal B numeral 18 de la misma disposición

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.

Comentario del Editor: Esta es una norma que no tiene el carácter de ser una disposición de tránsito sino una norma de transporte y específicamente regulatoria del transporte público pero este hecho no muestra un vicio o irregularidad de la misma sino una clara falta de distinción del legislador entre ambas materias que son especies de un mismo género que no es otro que la movilidad:

En el parágrafo de esta norma se establece una regla que va dirigida a los vehículos de transporte público colectivo urbano y que no puede aplicarse analógicamente a otras modalidades de transporte, la regla consiste en exigir que los vidrios de los vehículos sean transparentes, es decir, que todos los vidrios de estos equipos (delanteros, traseros y laterales) deben permitir el paso de la luz exterior sin ningún tipo de obstáculo o impedimento, por lo tanto no pueden permitirse en este tipo de vehículos, polarizaciones, entintados u oscurecido de los vidrios.

Artículo 91. ***De los Paraderos.*** **Modificado Artículo 16 Ley 1383 de 2010,** 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.

Comentario del Editor: La sanción por dejar o recoger pasajeros en los lugares no permitidos está sancionada por el artículo 131 literal C, numeral 19, con 15 salarios mínimos legales diarios: del contenido del inciso segundo del artículo 91 y del referido artículo 131, puede inferirse que a la misma conducta le está siendo asignadas dos sanciones, lo cual indica que en aplicación del principio de favorabilidad y la prevalencia de norma posterior sobre norma anterior, debe darse aplicación a la sanción del numeral 19 del literal C del articulo 131 siendo inaplicable la sanción contenida en el inciso segundo del artículo 91.

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 Artículo 17 Ley 1383 de 2010, Modificado Artículo 204 Decreto-Ley 19 de 2012.** 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.

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 legales mensuales vigentes (1**00 smmlv).**

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 17 del proyecto de Ley No. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado (hoy la Ley 1383 de 2010). En consecuencia, lo declara **exequible.**

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".

Comentario del Editor: Dispositivo complejo cuyo análisis debe hacerse por segmentos: (i) En primer lugar se establece la transición hacia el esquema del registro de infractores del RUNT; (ii) En un estatuto de tránsito se crea una nueva sanción de transporte y es aquella de cien salarios mínimos mensuales para aquellas empresas de transporte público, en cualquier modalidad, "que tengan en ejercicio" a conductores con licencia de conducción cancelada o suspendida, cuando la norma habla de conductores que se tengan en ejercicio se hace referencia, de acuerdo a los anales del Congreso y a la exposición de motivos de la Ley a conductores contratados directa o indirectamente por la empresa; y (iii) Se establece una obligación para todas las empresas de tener un programa de control de infracciones de tránsito, teniendo la obligación, independiente a si son vigiladas o no por la Superintendencia de Puertos y Transporte, de enviar dichos programas de control a esta entidad y esta Superintendencia podrá sancionar a aquellas que no remitan dicha información, la Supertransporte asume competencia por ley para adelantar estas investigaciones, independiente a si se trata de empresas de transporte de radio de acción nacional, distrital, metropolitano o municipal.

Artículo 93-1. ***Solidaridad por multas.*** **Adicionado Artículo 18 Ley 1383 de 2010.** 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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-089 de 2011 decidió declarar exequible el Artículo 18 de la Ley 1383 de 2010.

Jurisprudencia: **Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011**: "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.

De este modo, si bien la norma consagra que el propietario y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo automotor serán responsables por el pago de multas por infracciones de tránsito, esta solidaridad solo cobra vigencia jurídica si se cumple el requisito de que se trate de infracciones que le sean imputables a los propietarios o a las empresas."

"6.1.3.1 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 afiliadora, 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.

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.

6.1.3.2 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.

6.1.3.3 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."

"6.1.3.6 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 inherente".

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Conceptos Nº 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 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)."

Concepto Nº 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 transito correspondiente."

CAPÍTULO V

Ciclistas y Motociclistas

Artículo 94. ***Normas Generales para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototricíclos.*** Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototricíclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004 decidió declarar exequible, por los cargos analizados[96], el inciso1°del Artículo 94 de la Ley 769 de 2002.

Comentario del Editor: Para un adecuado entendimiento de esta norma y de las posteriores pertenecientes a este capítulo, debemos indicar, en primera instancia, que a los equipos enunciados en esta norma, les son aplicables todas las reglas contenidas en el Código, siempre y cuando la lógica de la operación de dichos equipos lo permita. No obstante lo anterior, el legislador estableció en el artículo 94 algunas reglas especiales para estos vehículos, las cuales a su vez son generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototricíclos, sin perjuicio que normas posteriores establezcan reglas mucho mas especificas de esta generalidad como son las motocicletas.

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.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004 decidió declarar exequible, por los cargos analizados[97], el inciso1°del Artículo 94 de la Ley 769 de 2002,

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

96 El cargo formulado fue la violación al Principio de Igualdad al no tratar a los ciclistas como a los demás actores del tránsito
97 El cargo formulado fue la violación al Principio de Igualdad al no tratar a los ciclistas como a los demás actores del tránsito

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 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.

Comentario del Editor: La redacción de esta norma no ofrece la claridad que el asunto regulado amerita, no obstante debe indicarse que el supuesto establecido es uno solo y no dos como algunas interpretaciones lo han querido hacer notar; en primer lugar, la norma es exigible a los conductores y a los acompañantes de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototricíclos, en segundo lugar la obligación es de llevar puesto o colocado en su cuerpo –vestir-, un determinado tipo de prenda, la cual puede ser o una chaqueta o un chaleco, esta prenda debe tener una característica esencial que no es otra que la reflectividad para efectos de ser detectados por los demás actores de la vía, es decir, reconocidos o distinguidos de otro tipo de objetos en la vía, pero además dicha prenda debe tener una reflectividad tal que permita ser vista en horas nocturnas o en lugares y horas con dificultades de visibilidad; por último, la obligación de vestir esta prenda debe cumplirse entre las 18 horas y las 6 horas del día siguiente o en horas de baja visibilidad, sin que sea obligatorio utilizarla en las demás horas del día

Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.

Comentario del Editor: Esta regla tiene toda la lógica sistemática teniendo en cuenta que ya se había establecido como primera regla que estos tipos de vehículos deben transitar a un metro de la acera o andén.

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.

Deben usar las señales manuales detalladas en el Artículo 69 de este código.

Comentario del Editor: Esta norma debe entenderse en el sentido que se requiere la utilización de las señales luminosas indicadas por el Código en aquellos vehículos que dispongan de ellas y operar las señales manuales solo en casos de emergencia, pero aquellos vehículos que no tengan señales luminosas tales como las bicicletas, deben utilizar siempre las manuales.

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**

CASCO PARA CICLISTAS

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 DEL CASCO 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.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 33630 del 12 de junio de 2008**: "De lo anterior, se concluye que si el aparato descrito por usted tiene motor no puede transitar por carecer de licencia de tránsito y no es posible su registro como bicicleta, entendiéndose que corresponde a la clasificación de ésta como tal. (sic) es decir no tiene motor, no requiere registro, ni portar licencia de tránsito ni de conducción."

Artículo 95. ***Normas Específicas para Bicicletas y Triciclos.*** Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

Comentario del Editor: Ha establecido el legislador, para este tipo de vehículos, reglas especiales, en tal sentido, el nivel de aplicación normativo será, en primer lugar la regulación dispuesta en esta norma, sino existe precepto en este dispositivo, se emplearán las reglas generales establecidas en el artículo 94 y de no encontrarse reglamento de este, deben admitirse las disposiciones genéricas dispuestas para todos los vehículos en el Código Nacional de Tránsito, aplicando lo que la lógica de operación de estos vehículos permita. Debe tenerse clara la premisa, que por ser estas normas de carácter especifico para un tipo de vehículos, no pueden extenderse, en su aplicación, a otro tipo de equipos como son las motocicletas.

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 reflecte luz roja.

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.

> ***Comentario del Editor:*** Esta norma dispone la facultad para los alcaldes municipales o distritales de establecer las ciclovías en días determinados (domingos y festivos), para lo cual le permite no solo hacer uso de las vías locales a su cargo, sino también de las nacionales que crucen por la zona urbana de los municipios o distritos, pero se dispone como condición para el cierre de las vías, la existencia y disposición de vías alternas para la circulación del tránsito.

Artículo 96. Normas Específicas Para Motocicletas, Motociclos y Mototricíclos. Modificado Artículo 3º Ley 1239 de 2008. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

> ***Comentario del Editor***: Ha establecido el legislador para este tipo de vehículos unas reglas especiales, en tal sentido, el nivel de aplicación normativo será en primer lugar las reglas dispuestas en esta norma, sino existe regulación en este dispositivo, deben aplicarse las reglas generales establecidas en el artículo 94 para este tipo de equipos, y de no existir regulación en este, deben aplicarse las reglas generales dispuestas para todos los vehículos en el Código Nacional de Tránsito, aplicando lo que la lógica de operación de estos vehículos permita. Debe tenerse clara que por ser estas normas de carácter especifico para un tipo de vehículos no pueden extenderse en su aplicación a otro tipo de equipos tales como las motocicletas.

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 Nº 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 cera 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."

> ***Comentario del Editor:*** En consideración del Editor para un correcto entendimiento de esta disposición, remitirnos al carácter específico que tiene el artículo 96 para las motocicletas, por encima de lo que puedan preceptuar las reglas generales para determinados tipos de vehículos en el artículo 94 de este Código, pero además debe tenerse en cuenta lo planteado por el Legislador en la exposición de motivos de la Ley 1239 de 2008. Con base en lo anterior, debemos partir de la base que si bien es cierto el artículo 94 dispone que los vehículos (entre ellos las motocicletas) deben transitar a un metro del andén, también lo es que una norma de carácter especial, como lo es el artículo 96 y posterior además, dispuso algo diferente para las motocicletas como es el transitar ocupando un carril, carril que no necesariamente tiene que ser el derecho, puede incluso

ser el izquierdo, el central o el derecho, de acuerdo a, como lo remite esta norma, las reglas establecidas en los artículos 60 y 68 del Código. Una interpretación contraria a la anterior haría nugatoria la modificación realizada por el legislador en la Ley 1239 de 2008 e iría en contravía del espíritu de este en la medida que el contenido del original artículo 96 indicaba que también las motocicletas debían circular a un metro del andén, pero quiso el legislador cambiar dicha regla y expresamente lo manifestó así cuando permitió que las motocicletas pudiesen circular por un solo carril y no compartiéndolo por la derecha con otros vehículos. En conclusión, para el Editor la norma debe entenderse en el sentido que las motocicletas pueden circular por los carriles demarcados, ocupando uno solo y no deben hacerlo necesariamente a un metro del andén, dicha regla es aplicable para los demás tipos de vehículos señalados en el artículo 94.

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 Nº 311021 del 24 agosto 2010:** "…. por expresa disposición legal el conductor de la motocicleta y el acompañante, cuando lo hubiere, 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."

Concepto N° 201101 del 20 de junio de 2010. "…tanto en el conductor de la motocicleta como el acompañante cuando lo 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 parágrafo 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 parágrafo 3° del artículo 6° de la primera de las normas legales mencionadas, establecen que las disposiciones del Código Nacional de Transito, 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."

Comentario del Editor: Debe entenderse por prenda reflectiva el chaleco o la chaqueta reflectiva de identificación de acuerdo con el contenido del artículo 94.

3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.

Comentario del Editor: Esta norma trae implícita la obligación no solo de disponer de los espejos retrovisores, sino también de tenerlos en condiciones de operatividad, porque no se entiende como podría cumplirse con la obligación de utilizarlos, si no se tienen o se tienen en condiciones que no se puedan utilizar

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.

Comentario del Editor: La obligatoriedad del casco es una regla que puede analizarse desde dos puntos de vista, por un lado está la obligación que tiene el conductor y su acompañante de utilizar el casco mientras circulan en la motocicleta, esta regla, tal como lo ha indicado el Honorable Consejo de Estado tiene fundamento en la necesidad de proteger a las personas en su vida, honra y bienes, tratándose por tanto de una norma de seguridad vial en la medida que lo que pretende es evitar, aminorar o disminuir los efectos que los accidentes de tránsito en motocicletas puedan generar; por otra parte esta obligación implica que el casco que se utilice tenga en su superficie el numero de la placa del vehículo en el cual se transita, este aparte tiene un fundamento no en normas de seguridad vial sino de seguridad ciudadana

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.

Reglamentación: **Resolución 1737 de 2004 Ministerio de Transporte**

CASCO PARA MOTOCILISTAS

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 mototricíclos 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 mototricíclos, 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 CASO DE SEGURIDAD EN EL TRÁNSITO DE MOTOCICLETAS, MOTOTRICÍCLOS Y MOTOCICLOS

Artículo 5. Los conductores y acompañantes, si los hubiere, cuando transiten en vehículos motocicletas, mototricíclos 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 mototricíclos, 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

Comentario del Editor: El uso de los cascos y los chalecos por parte de los Motociclistas a nivel Nacional, se encuentra establecido por el Código Nacional de Tránsito, norma ésta que de acuerdo a la jerarquía normativa establecida por la Carta Política, tiene prelación sobre una norma del orden local.

Por tal razón, al ser una norma de carácter legal, no puede ser susceptible de modificación por parte de los Alcaldes, en virtud de la facultad concedida en relación con la reglamentación del tránsito en su jurisdicción.

En virtud de lo anterior, las decisiones, medidas o actos que adopten las autoridades territoriales deben respetar, no solo la Constitución, sino también las leyes adoptadas por el Congreso de la República, que para el caso no es otra que la Ley 769 de 2002 y sus modificaciones, pues una interpretación contraria, nos llevaría al absurdo de permitir que a través de un acto administrativo local, se suspenda o deje sin efecto la ley o el reglamento, con lo cual se iría en contravía del propósito perseguido por el legislador en esta materia, que no es otro que cumplir con el cometido de "unificar" las normas sobre policía de tránsito.

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 Nº 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."

Concepto Nº 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."

Concepto Nº 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."

Comentario del Editor: A los motociclistas les son aplicables, en lo que corresponda y siempre y cuando se realice efectivamente la conducta descrita, las infracciones establecidas en los literales B, C, D y E del artículo 131. No obstante, cuando se violen las reglas establecidas en el artículo 96 y 94, se debe dar aplicación al dispositivo consagrado por el legislador en el numeral 24 del literal C del artículo131.

CAPÍTULO 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 de 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 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 N° 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."

Concepto N°. 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. 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, estipuladas 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 de2002, 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: 1. La Corte Constitucional por medio de la sentencia C-355 de 2003 decidió declarar inexequibles las expresiones tachadas del Artículo 98 de la Ley 769 de 2002. 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. 3. La Corte Constitucional por medio de la sentencia C-475 de 2003 decidió 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[98]. 4. La Corte Constitucional por medio de

[98] El cargo analizado fue la violación del Artículo 13 Superior por parte del único inciso del Artículo 98 del Código Nacional de Tránsito en

la Sentencia C-481 decidió declarar exequible por los cargos formulados[99], el Artículo 98 de la Ley 769 de 2002 5. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-779 de 2003 decidió, con respecto a los cargos examinados[100], estar a lo resuelto en la Sentencia C-355 de 2002. 6. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-779 de 2003 decidió, con respecto al cargo formulado[101], estarse a lo resuelto en la Sentencia C-475 de 2003.

Jurisprudencia: **Corte Constitucional Sentencia C-481 de 2003:** el contenido del Artículo 98 de la Ley 769 de 2002, no exigía el trámite de ley estatutaria, pues, no se tocó el núcleo esencial del derecho de locomoción establecido en el Artículo 24 de la Constitución, ni se reguló total o parcialmente el ejercicio de este derecho. Lo que ocurrió, según se examinó en las sentencias C-355 y C-475 de 2003, consistió en que el legislador restringió la circulación de una clase de vehículos, los de tracción animal, en ciertos municipios o por ciertas vías urbanas. Es decir que, en el Artículo acusado, el derecho fundamental de las personas de circular libremente por el territorio nacional está incólume y por ello, no se requería que la restricción de este derecho fundamental fuera tramitado como una ley estatutaria.

Parágrafo 1. 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: 1. La Corte Constitucional por medio de la sentencia C-355 de 2003 decidió inhibirse para emitir pronunciamiento de fondo respecto del parágrafo 1º del Artículo 98 de la Ley 769 de 2002. 2. La Corte Constitucional por medio de la sentencia C-475 de 2003 decidió declarar exequible el parágrafo 1º del Artículo 98 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado[102]. 3. La Corte Constitucional por medio de la sentencia C-481 de 2003 decidió Estarse a lo resuelto en la sentencia C-475 de 2003. 4. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-779 de 2003 decidió, con respecto a los cargos examinados[103], estar a lo resuelto en la Sentencia C-355 de 2002. 5. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-779 de 2003 decidió, con respecto al cargo formulado[104], estarse a lo resuleto en la Sentencia C-475 de 2003.

Jurisprudencia: **Corte Constitucional Sentencia C-475 de 2003:** "La prohibición de tránsito urbano de vehículos de tracción animal según el precepto analizado se aplica a los municipios y distritos de categoría primera y especial…de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 6º de la Ley 136 de 1994…" "En este sentido, es de esperarse que estas entidades territoriales al tener una población y unos mayores ingresos que los municipios y distritos de segunda a sexta categoría, cuenten con una infraestructura vial en el sector urbano en la que por su desarrollo, el tránsito indiscriminado de vehículos de tracción animal afecte la libre circulación de automotores y peatones, genere problemas ambientales y ponga en riesgo no sólo la seguridad de la comunidad en general sino específicamente de las personas que manipulan éstos vehículos, sin ningún elemento o mecanismo de protección.". "Infortunadamente el nivel de desarrollo de la malla vial de los municipios en Colombia no es el más óptimo y aún muchos de ellos, tienen precarios accesos al casco urbano, por lo que en estos lugares resulta razonable la utilización de medios de transporte halados por animales". En los entes territoriales donde se permite la circulación de este tipo de vehículos "…la congestión vehicular resulta ser menos compleja por el número de habitantes que en ellos residen, el cual es inferior a la población existente en los municipios y distritos de categoría primera y especial". "Pretender aplicar la prohibición del Artículo 98 ídem a todos los municipios y distritos del país, sería darle el mismo trato a entidades territoriales que se encuentran…en situaciones fácticas disímiles". "…de la norma no puede predicarse la exclusión de

cuanto al ámbito territorial de la medida, por cuanto en su sentir, la prohibición debe operar en todos los municipios del país, sin tener en cuenta su categoría, puesto que a su juicio en todos ellos puede existir el mismo grado de congestión vehicular.

99 Los cargos fueron la supuesta violación a los Artículos 152 y 153 de la Constitución Política

100 Los cargos estudiados en esta demanda fueron 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

101 El cargo formulado fue la violación al Artículo 13 Superior

102 El cargo formulado fue la violación al principio de igualdad puesto que el establecer la excepción para una sola actividad excluye otro tipo de estas

103 Los cargos estudiados en esta demanda fueron 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

104 El cargo formulado fue la violación al Artículo 13 Superior

una persona o grupo de personas en la utilización de los vehículos de tracción animal para la realización de actividades turísticas, en las ciudades en las que por regla general no sería permitido el tránsito urbano de esos vehículos, puesto que cualquiera que cumpla las condiciones que para el efecto se fijen, podrá participar en dicha actividad". "…la autorización de circulación de los vehículos de tracción animal para fines turísticos, en las grandes ciudades no será indiscriminada sino que deberá estar acorde con las exigencias y requisitos que determine el Ministerio de Transporte, con lo cual se garantiza la existencia de una reglamentación que, en principio, evite los problemas de congestión vial, salubridad y seguridad pública y aunado a ello racionalice el uso y trato que se le dé a los animales por parte de quienes manipulan estos vehículos".

Parágrafo 2. 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 parágrafo 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, conocedoras 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".

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 parágrafo 2° 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.

Artículo 6. El presente decreto rige a partir de su publicación y deroga en su integridad el Decreto número 1666 de 2010.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Conceptos Nº 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 inexequible por la Corte Constitucional, como quedó consignado en su momento, y en tal virtud, mientras no se le de 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."

Concepto Nº 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."

CAPÍTULO 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.

> ***Comentario del Editor***: Cuando se trata de la utilización de vías locales, la autorización la otorga la autoridad de tránsito local, pero si se trata de la utilización de vías nacionales, la autorización debe otorgarla el Ministerio de Transporte.

CAPÍTULO 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 señalizará 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 (sic)[105] 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**
>
> ***Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte***: **Concepto 57233 del 14 de noviembre de 2006.** "…los proyectos de edificación que causen modificaciones al tránsito deben contar con la Aprobación de la secretaría de tránsito."

Artículo 102. ***Manejo de Escombros.*** **Modificado Artículo 19 Ley 1383 de 2010.** 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) smldv.

Parágrafo. Será sancionado con una multa de (30) smldv, quien transportando agregados minerales como: Arena, triturado o concretos, no aísle perfectamente la carga y permita que ella se esparza por las vías públicas, poniendo en riesgo la seguridad de otros vehículos.

---

[105] Debe entenderse generadores

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.**

Comentarios del Editor: 1º. El manejo de los escombros ya no es posible hacerlo en los lugares donde se producen, deben disponerse inmediatamente en los lugares que para ello indique cada autoridad, 2º Es obligación de cada alcalde determinar un lugar para la disposición final de los escombros que se generen en su jurisdicción, 3º El manejo de escombros debe hacerse de tal manera que se aíslen, es decir, se empaquen de tal forma que se impida que se diseminen, 4º El incumplimiento de las reglas sobre manejo de escombros se sanciona con 30 salarios mensuales mínimos, y 5º Se establece una sanción diferente de 30 salarios para quien transporte agregados minerales como: Arena, triturado o concretos si se dan estas tres condiciones: (i) no aísle perfectamente la carga, (ii) permita que ella se esparza por las vías públicas y además (iii) ponga en riesgo la seguridad de otros vehículos, para que se pueda dar la sanción deben cumplirse las tres condiciones anotadas, es de anotar al respecto que el numeral 20 del literal C del artículo 131 establece una sanción de 15 salarios para quien transporte productos de construcción o a granel –dentro de los cuales se encuentran los descritos por el Parágrafo del artículo 102- sin adoptar las medidas de seguridad , higiene o seguridad requeridas, en este evento, debe darse aplicación a la conducta que describa de manera precisa la acción realizada por el sujeto infractor.

CAPÍTULO 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.

Reglamentación: Resolución 910 de 2008 Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 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.

> ***Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte***: **Concepto N° 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."

CAPÍTULO 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

Ciclorutas

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 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 alterno 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.

Reglamentación: **Resolución 1848 de 2005 Ministerio de Transporte**

Artículo 1. Establecer la siguiente prelación entre las vías en zonas rurales, así:

· Vías férreas
· Autopistas
· Peatonales
· Carreteras principales
· Carreteras Secundarias
· Carreteables
· Privadas

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.

Comentario del Editor: Se establece un requisito adicional para el otorgamiento de un permiso de operación en las rutas de transporte colectivo municipal, distrital o metropolitano como es el concepto de las juntas administradoras locales.

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.

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.

CAPÍTULO XI

Límites de Velocidad

Artículo 106. Límites de Velocidad en Vías Urbanas y Carreteras Municipales. Modificado Artículo 1º Ley 1239 de 2008: 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.

Comentario del Editor: La Ley le otorga a las autoridades de tránsito la facultad de expedir la regulación dentro de su jurisdicción que determine las velocidades, tanto máximas como mínimas, de acuerdo al tipo de vías, pero las mismas serán efectivas siempre y cuando no sean superiores a los ochenta kilómetros por hora y que las vías estén debidamente señalizadas.

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.

Comentario del Editor: El Gobierno Nacional con fundamento en las facultades constitucionales que le otorgaba la declaratoria de emergencia Social, Ambiental y Ecológica, declarada por medio del Decreto 4580 de 2-1-,expidió el Decreto Legislativo 15 de 2011 por medio de la cual modificó esta disposición, no obstante en el juicio constitución automático, la Corte Constitucional por medio de Sentencia C-219 de 2011 declaró el mencionado Decreto inconstitucional por considerar que fue expedido por fuera del tiempo de la declaratoria del estado de excepción.

Artículo 107. Límites de Velocidad en Carreteras Nacionales y Departamentales. Modificado Artículo 2º Ley 1239 de 2008: En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados, serán determinado (sic) 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."

Comentario del Editor: El Gobierno Nacional, con fundamento en las facultades constitucionales que le otorgaba la declaratoria de emergencia Social, Ambiental y Ecológica declarada por medio del Decreto 4580 de 2010, expidió el Decreto Legislativo 15 de 2011 por medio de la cual modificó esta disposición, no obstante en el juicio constitución automático, la Corte Constitucional por medio de Sentencia C-219 de 2011 declaró el mencionado Decreto inconstitucional por considerar que fue expedido por fuera del tiempo de la declaratoria del estado de excepción.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 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 Nº 652341 del 26 de Noviembre de 2008 y 177291 del 7 de mayo de 2009: "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 calzada, 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 Nº 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."

Comentario del Editor: La separación mínima establecida en esta disposición solo debe aplicarse para los vehículos en movimiento dado que la norma emplea el concepto de "circulen", no puede por tanto aplicarse a los vehículos estacionados o que realicen paradas momentáneas.

CAPÍTULO 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 5°, 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
>
> ***Comentario del Editor***: La responsabilidad de la señalización de las vías está dada de acuerdo a la titularidad de las mismas, así, la señalización de las vía urbanas corresponde a las autoridades locales, la de las vía departamentales, sean estas urbanas o rurales corresponde al Departamento, y las nacionales, sean estas urbanas o rurales corresponden a la Nación, sea a través del Agencia Nacional de Infraestructura cuando se trate de vías concesionadas o del Instituto Nacional de Vías cuando no lo son.

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 decidió declarar exequible el aparte subrayado contenido en el inciso segundo del Artículo 114 de la Ley 769 de 2002, por los cargos examinados[106]

Jurisprudencia: **Corte Constitucional Sentencia C-144 de 2009:** "…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.).". "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[107]. En el caso sub-examine, la potestad administrativa discrecional

---

[106] Consideraron los demandantes que la expresión "podrán" violaba dos disposiciones constitucionales, el Preámbulo y el Artículo 2° de la Constitución Política, al otorgar una facultad que autoriza a las autoridades de tránsito de manera tradicional a "escoger" el retiro o no de una valla que comprometa la seguridad de las personas o a decidir si se colocan o no resaltos de seguridad en zonas de alta accidentalidad, lo que determina su inconstitucionalidad

[107] Sentencia C-931 de 2006 M.P. Rodrigo Escobar Gil.

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[108]. 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. 5.7. 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[109] en tales situaciones. Ello justifica claramente la discrecionalidad de estas medidas." "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. Como corolario de lo expuesto, se recuerda también que mediante sentencia C-089 de 1994, relativa a la Ley 130 de 1994, "Por la cual se dicta el Estatuto Básico de los partidos y movimientos políticos, se dictan normas sobre su financiación y la de las campañas electorales y se dictan otras disposiciones", también se autorizó la propaganda en espacios públicos en materia electoral a las autoridades locales."

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 Nº 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."

[108] Sentencia No. C-318 de 1995 M.P. Alejandro Martínez Caballero.
[109] Sentencia No. C-318 de 1995 M.P. Alejandro Martínez Caballero.

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.

Reglamentación: Resolución 1050 de 2004 Ministerio de Transporte

CAPÍTULO 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.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 686581 del 18 de diciembre de 2008:** "Los semáforos son dispositivos de señalización mediante los cuales se regula la circulación de vehículos, bicicletas y peatones en las vías, asignando el derecho al paso o prelación de vehículos y peatones, por las indicaciones de luces de color rojo, amarillo y verde, operadas por una unidad electrónica de control. El color amarillo advierte a los conductores de los vehículos que el periodo de verde asignado a un flujo vehicular ha terminado y está a punto de iniciar el periodo de rojo y por lo tanto, debe asumir una conducta de prevención tal como sigue:

- Acabar su marcha si está muy próximo a la intersección y una frenada brusca podría ocasionar situaciones peligrosas en los vehículos de atrás.
- Detener su marcha con el fin de que la intersección no sea bloqueada y los vehículos de las demás corrientes puedan circular en el periodo de verde que va a iniciar.

Cuando se ilumine la lenta amarilla con destellos intermitentes, los conductores de los vehículos realizaran el cruce con precaución. El amarillo intermitente deberá emplearse en la vía que tenga prelación. Las precauciones que usted solicita se le indiquen están contenidas en la conducta humana como cimiento en el cual debe fundamentarse la educación en el tránsito; mas allá de toda consideración, la vida humana es un valor absoluto e inviolable, al respecto puede establecerse una tipología de sujetos:

- El que respeta las normas de tránsito por cuidado de su propia vida y la de los demás
- El que con su comportamiento irrespeta la vida propia y ajena
- El que respeta su propia vida, pero no la de los demás
- El que cree respetar la vida de los demás y no respeta la suya
- El que no toma en cuenta los limites que le impone la sociedad."

Comentario del Editor: Como regla de comportamiento y para efectos de garantizar la seguridad de todos los usuarios, debe entenderse que cuando el vehículo ha tomado el paso peatonal y cambia a luz amarilla el semáforo, debe permitirse a dicho vehículo el cruce por la intersección, ello con el fin de evitar que la detención intempestiva genere colisiones con los vehículos que están circulando detrás de este.

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 Nº 686581 del 18 de diciembre de 2008: "Cuando se ilumine la lente amarilla con destellos intermitentes, los conductores de los vehículos realizaran 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*.

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 Transito (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.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-568 de 2003 decidió declarar exequible por los cargos formulados[110], la expresión subrayada contenida en el aparte final del Artículo 119 de la Ley 769 de 2002.

Jurisprudencia: **Corte Constitucional Sentencia C-568 de 2003**

[110] Según el actor con la norma se desconoce la función atribuida por la Constitución a los Concejos municipales para reglamentar el uso del suelo.

1º) "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."

2º) "…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."

3º) "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."

4º) "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."

5º) "…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."

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 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 transito 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 reducidores de velocidad o resaltos en las zonas que presenten alto riesgo de accidentalidad.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-144 de 2009 decidió: declarar exequible el aparte subrayado contenido en el Artículo 120 de la Ley 769 de 2002, por los cargos examinados[111]

Jurisprudencia: **Corte Constitucional Sentencia C-144 de 2009:** "…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[112]. La facultad de poner resaltos o reducidores de velocidad, no significa entonces una omisión en el

[111] Consideraron los demandantes que la expresión "podrán" violaba dos disposiciones constitucionales, el Preámbulo y el Artículo 2° de la Constitución Política, al otorgar una facultad que autoriza a las autoridades de tránsito de manera tradicional a "escoger" el retiro o no de una valla que comprometa la seguridad de las personas o a decidir si se colocan o no resaltos de seguridad en zonas de alta accidentalidad, lo que determina su inconstitucionalidad.

[112] Artículo 110 de la Ley 769 de 2002. Clasificación y definiciones. Clasificación y definición de las señales de tránsito: //Señales reglamentarias:

deber de cuidado de la autoridad administrativa, sino una oportunidad de valoración de la peligrosidad de la zona y de la idoneidad de las medidas a imponer. De esta manera, una autoridad municipal puede llegar al convencimiento de que para proteger en mejor forma la vida y la seguridad de las personas en materia vial en una zona de alta peligrosidad, es mejor otro tipo de señal u otro tipo de restricción vehicular, y no los resaltos. Esa apreciación, que debe estar técnicamente fundamentada y dirigida hacia la finalidad descrita, es una valoración local que no puede ser impuesta naturalmente desde una órbita nacional.

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

Comentario del Editor: **El Régimen Sancionatorio del Tránsito**

El régimen sancionatorio se define como el conjunto de normas y procedimientos que deben llevarse a cabo, ante la comisión de una infracción por parte de los sujetos destinatarios de las normas, para que las autoridades determinen a través de una imputación, la imposición de una sanción. En el caso específico del tránsito terrestre encontramos que dicho régimen está compuesto por cinco elementos (i) los sujetos, (ii) el régimen de infracciones, (iii) el régimen de sanciones, (iv) las autoridades, y (v) el procedimiento sancionatorio.

1. Sujetos

Los sujetos son todas aquellas personas destinatarias de la obligación de cumplir las normas de tránsito o descritas por el tipo administrativo que describe la infracción; si bien es cierto que en el tránsito, en el artículo 131 encontramos que se atribuyen los comportamientos considerados como faltas de tránsito al peatón, conductor, propietario y empresa de transporte, no es menos cierto que el Artículo 123 del Código Nacional de Tránsito establece que podrá ser amonestado el infractor de las normas de tránsito, lo cual indica que, independiente a la calidad de la persona, si actúa contraviniendo una norma de tránsito, se considera sujeto del régimen sancionatorio. Cabe indicar que solo pueden ser sujetos del régimen sancionatorio los individuos de la especie humana.

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 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. // Artículo 115 de la ley 769 de 2002. 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.

2. El Régimen de Infracciones

El régimen de infracciones lo constituyen el conjunto de normas que describen los comportamientos que al ser realizados por las personas, desatan el procedimiento sancionatorio al ser considerados tales comportamientos como infracciones a las normas de tránsito; este régimen está compuesto por dos dimensiones, de un lado se consideran infracciones de tránsito todos aquellos comportamientos que se realizan y que el legislador ha considerado expresamente como infracciones de tránsito, las cuales en su mayoría se encuentran recogidas por el antes mencionado artículo 131, no obstante y entendiendo que existen algunas que han sido previstas en normas dispersas del régimen de tránsito, en un trabajo muy acucioso, el Ministerio de Transporte las recoge en la Resolución 3027 de 2010; pero por otro lado, se consideran también infracciones de tránsito, a la luz del también antes mencionado artículo 123, todos aquellas acciones violatorias de una norma de tránsito, es decir, todos aquellos comportamientos que van en contravía de lo que indican las normas de tránsito.

3. El Régimen de Sanciones

En cuanto a las sanciones, el legislador realizó una nueva ponderación de las consecuencias que consigo traen las infracciones de tránsito, análisis que lo llevó a incrementar, en algunos casos, las multas atribuibles a ciertas conductas, creando incluso un nuevo grupo de infracciones a las cuales se les atribuye la multa de 45 salarios diarios dentro de las cuales se encuentra la conducción en estado de embriaguez, la conducción al mismo tiempo de personas y materiales peligrosos o la cesación en la prestación del servicio público de transporte con efectos sobre el orden público; a mas que en otros eventos se doblaron las multas como el estacionamiento en lugares prohibidos o la realización de paradas, por parte del servicio público, en lugares no indicados.

Además de lo anterior, se adicionó como sanción administrativa la retención preventiva de la licencia de conducción, con lo cual podemos indicar que la retención de este documento se puede dar en tres eventos: (i) Como sanción administrativa, (ii) Como operación administrativa cuando exista sobre la licencia una sanción ejecutoriada de suspensión o cancelación, y (iii) Como medida preventiva cuando se detecte la conducción en estado de embriaguez.

Por último y en cuanto a la inmovilización de vehículos automotores se contempló un cambio en la teoría de esta figura, ya avalado por la Honorable Corte Constitucional a través de la Sentencia C-980 de 2010, en virtud del cual se aplica la inmovilización especial solo para las motocicletas en cinco eventos específicos, sin lugar a obtener la devolución de la misma hasta tanto no se pague la multa o se termine el procedimiento contravencional.

4. Las Autoridades

Si bien es cierto que algunos doctrinantes consideran que las autoridades hacen parte del procedimiento sancionatorio en la medida que constituyen la aptitud legal de un determinado funcionario público para conocer de una infracción de tránsito e imponer la correspondiente sanción, debemos tener en cuenta que al encontrarnos dentro del tránsito ante competencias sucesivas, conviene diferenciarlas para efectos de no incurrir en equívocos. Las autoridades de tránsito en el régimen sancionatorio de esta materia la constituyen las entidades o funcionarios públicos que tienen la capacidad de conocer de una infracción de tránsito y de imponer las correspondientes sanciones, previo el respeto de unas formas propias del trámite contravencional. Dentro del tránsito, en este marco, existen dos tipos de autoridades cuya competencia es sucesiva:

(a) Autoridades de control operativo, tal como se enunció en el primer aparte de esta publicación, éstas autoridades están constituidas por el cuerpo de control del tránsito que tiene como función, en esta materia, detectar la comisión de infracciones de tránsito y formalizar a través del formato único de comparendo, la comisión de dichas infracciones para darle traslado a las autoridades competentes para la imposición de las sanciones. En términos generales, podemos indicar que los cuerpos operativos de control tienen competencia para conocer de las infracciones de tránsito que se cometen dentro del territorio del organismo de tránsito al cual están adscritos, para el caso de la Dirección de Tránsito y Transporte de la

Policía Nacional, la competencia está en todas las vías nacionales, independiente a si éstas se encuentran por dentro o por fuera del perímetro urbano de los municipios o distritos. Excepcionalmente la ley le otorga la facultad a los cuerpos operativos de control de imponer sanciones de tránsito ante la comisión de ciertas infracciones, como es el caso de las inmovilizaciones.

(b) Autoridades de supervisión, son todas aquellas entidades públicas o servidores públicos competentes para imponer infracciones de tránsito ante la comisión de infracciones de la misma naturaleza. Dentro de esta categoría se encuentran los organismos de tránsito, competentes para imponer las sanciones de tránsito por las infracciones que se cometan dentro del territorio de su jurisdicción; los alcaldes municipales o a quien estos deleguen, competentes para conocer las infracciones de tránsito que se cometen dentro del territorio de su jurisdicción, siempre y cuando no sea competente un organismo de tránsito municipal, distrital o departamental; y, la Superintendencia de Puertos y Transporte, competente para conocer las infracciones cometidas por los organismos de tránsito y ciertos actores indirectos del tránsito.

5. El Procedimiento Sancionatorio

Es el conjunto de pasos o etapas que deben darse para efectos de imponer una sanción ante la comisión de una infracción de tránsito, al respecto debemos indicar de manera previa que el procedimiento contravencional de tránsito se constituye en el ejercicio de la facultad sancionatoria del Estado que involucra al particular frente al Estado materializado a través de las autoridades de tránsito de supervisión.

Las infracciones de tránsito pueden ser detectadas a través de dos mecanismos: (i) medios técnicos o tecnológicos que pueden ser cámaras, sensores, radares, etc., y (ii) los cuerpos operativos de control del tránsito.

Cuando se detectan por medios técnicos o tecnológicos, de acuerdo a la ley y la jurisprudencia de la Corte Constitucional, se acepta la utilización de cualquier medio, siempre y cuando se cumpla con tres condiciones (i) el medio permita detectar la infracción, (ii) el medio permita identificar el vehículo y (iii) el medio permita determinar el día, la hora y el lugar de la comisión de la infracción. Detectada la infracción por estos medios, el organismo de tránsito debe proceder a remitir la orden de comparendo, junto con las pruebas, al propietario del vehículo para efectos de entrar a estudiar su responsabilidad frente a la comisión de la infracción, apremiando a éste para que de no ser quien conducía el vehículo, indique su identidad y ubicación. Ahora bien, el trámite contravencional contra el propietario debe buscar desvirtuar la presunción de inocencia, de no lograrse, no es posible sancionar el propietario por el mero hecho de serlo, dado que esto implicaría una responsabilidad objetiva, circunstancia esta proscrita por el ordenamiento constitucional. No obstante debe dejarse claro que existen dos infracciones que son atribuidas directamente por el legislador al propietario al asignarle una responsabilidad de guarda como son, la no realización de la revisión técnico mecánico o el cambio en las características de identificación del vehículo sin la autorización previa del organismo de tránsito.

Por otra parte, tal como se indicó, las infracciones también pueden ser detectadas a través de los miembros de los cuerpos operativos de control del tránsito, quienes al percatarse de la comisión de una infracción de tránsito, deben extender una orden de comparendo en contra del presunto infractor, surgiendo para éste dos derechos: (i) el derecho a firmar el comparendo, evento en el cual no se acepta en ningún momento la responsabilidad frente a la comisión de la infracción simplemente se notifica, y (ii) el derecho a no firmar el comparendo, evento en el cual, tampoco se genera una consecuencia negativa para el presunto infractor, es decir, de este hecho no puede deducirse rebeldía, al presentarse este último evento, la orden de comparendo debe suscribirla un testigo, el cual debe identificarse de manera inequívoca.

Debe aclararse que la orden de comparendo en ningún momento se concibe como una multa o una sanción, simplemente es la orden de comparecencia o la notificación que se le hace al presunto infractor y donde se le pone en conocimiento que en contra suya se iniciará un procedimiento administrativo que puede culminar con su declaratoria de responsabilidad administrativa.

Una vez extendida la orden de comparendo pueden darse tres posibilidades: (a) el pago de la multa, (b) la

comparecencia del presunto responsable o (c) la renuencia.

(a) El Pago de la Multa: El presunto infractor puede tomar la determinación de pagar la multa, evento en el cual, no se realiza ninguna otra actuación adicional en la medida que, por ministerio de la Ley, se considera que se da una confesión en la comisión de la conducta por tanto se acepta la responsabilidad. El pago de la multa puede darse en tres momentos.

Dentro de los 5 días hábiles siguientes a la comisión de la infracción. Si el presunto infractor cancela la multa dentro de este término y adicionalmente realiza un curso sobre normas de tránsito ante un Centro Integral de Atención a Conductores habilitado por el Ministerio de Transporte, o ante un organismo de tránsito, tiene derecho a cancelar el 50% de la multa.

Dentro de los 20 días hábiles siguientes a la comisión de la infracción. Si el presunto infractor cancela la multa dentro de este término y adicionalmente realiza un curso sobre normas de tránsito ante un Centro Integral de Atención a Conductores habilitado por el Ministerio de Transporte, o ante un organismo de tránsito, tiene derecho a cancelar el 75% de la multa.

Después de los 20 días hábiles siguientes a la comisión de la infracción. Si el presunto infractor cancela la multa después de los 20 días hábiles de la comisión de la infracción, debe cancelar el 100% del valor de la multa más los intereses moratorios, sin que haya lugar a que se doble la multa como acontecía antes de la expedición de la Ley 1383 de 2010.

Es importante tener presente que la Ley 1450 de 2011 extendió el beneficio establecido en la Ley 1383 de 2010, a favor de los deudores de multas de tránsito anteriores a la expedición de dicha norma, dándoles la posibilidad de cancelar el 50% del valor de las multas, siempre y cuando se cancele dentro del año siguiente a la expedición de la Ley, y de acuerdo a la Resolución 3450 de 2010 del Ministerio, se realice un curso sobre normas de tránsito ante un Centro Integral de Atención a Conductores o a falta de éste ante el organismo de tránsito respectivo.

(b) La Comparecencia: La segunda alternativa que las normas le otorgan al presunto infractor es rechazar el comparendo, es decir, comparecer ante el organismo de tránsito dentro de los 5 días hábiles siguientes a la comisión de la infracción para solicitar que se realice de manea efectiva la audiencia y lo vinculen formalmente. Realizada la comparecencia le surge como obligación al organismo de tránsito la notificación al presunto infractor de la realización de la audiencia para efectos que este acuda, directamente o a través de apoderado, y realice los descargos a que tenga lugar, ejerza el derecho de defensa y contradicción, presente las pruebas a que haya lugar y los recursos que jurídicamente procedan. La audiencia y la expedición del acto administrativo que termina el procedimiento contravencional deben realizarse dentro de los seis meses siguientes a la comisión de la infracción, de no realizarse esta en dicho término se aplica la figura jurídica de la caducidad de la facultad sancionatoria.

(c) La Renuencia: La tercera alternativa que puede presentarse es que el presunto infractor no comparezca dentro de los cinco días, pero tampoco pague el valor de la multa en los términos fijados por la ley, en este caso se prevé que el organismo de tránsito, pasados 30 días calendario después de la comisión de la infracción, debe constituirse en audiencia y realizar el proceso de valoración de las pruebas existentes para determinar la responsabilidad o no del implicado sin necesidad que se realice ninguna otra actuación.

CAPÍTULO I
Sanciones

Artículo 122. *Tipos de sanciones.* Modificado Artículo 20 Ley 1383 de 2010. Las sanciones por infracciones del presente Código son:

1. Amonestación.

Comentario del Editor: Esta sanción se debe aplicar siempre que se infrinja una norma de tránsito y el legislador no haya previsto una sanción específica a la misma, lo anterior teniendo en cuenta que el artículo 123 prevé que la amonestación se impone a los infractores de las normas de tránsito.

2. Multa.

Comentario del Editor: Es la sanción administrativa consiste en un pago en dinero, de acuerdo a este Código, en términos generales está expresada en salarios mínimos legales diarios.

3. Retención preventiva de la licencia de conducción.

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 es 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 al 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 determinará 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 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 decreta 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 Nº 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 especificas 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 agotado 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.

Manual de Infracciones: Con la expedición de la ley 1383 de marzo de 2010, la cancelación definitiva de la licencia de conducción quedó abolida, pues allí en el último inciso del artículo 26 se establece que transcurridos tres (3) años desde la fecha de cancelación, el conductor podrá volver a solicitar una nueva licencia, circunstancia ésta contradictoria a la esencia gramatical y legal de lo que implica una cancelación.

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 Nº 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, a demás, 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.

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.

Ahora bien, a través de la Resolución No. 7126 de 1995, se establecieron las características y especificaciones técnicas y de seguridad para los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros:

Grupo I: Vehículos de transporte público colectivo municipal de pasajeros: Aquellos cuyo radio de acción es metropolitano, suburbano, periférico y urbano, se incluye los vehículos de transporte escolar.

Grupo II: Vehículos de transporte público colectivo de pasajeros por carretera:

Corresponde a este grupo los vehículos que operan en el radio de acción nacional (entre dos o más departamentos o municipios), se incluyen los vehículos de servicio especial y de turismo.

De conformidad con la citada disposición los vehículos del Grupo I deben contar como mínimo con 2 puertas sencillas de servicio para pasajeros, una para ascenso y otra para descenso. Los vehículos de este grupo con capacidad inferior a 20 pasajeros pueden tener una puerta siempre y cuando sea doble.

Los vehículos del grupo II como mínimo deben tener una puerta de servicio de pasajeros.

No existe norma que permita que a los vehículos que prestan el servicio en el radio de acción intermunicipal o municipal se les instale registradoras, en consideración al control que deben efectuar las empresas de transporte y los terminales de transporte.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Conceptos Nº 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 especifico, 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 operativos o 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.

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 Nº 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."

Comentario del Editor: Dado que esta disposición plantea que puede imponerse la amonestación a los infractores, podemos entonces concluir que cuando no exista sanción para la violación a una norma de tránsito las autoridades de control operativo deberán levantar el informe respectivo e informar al infractor que dicha conducta tiene como consecuencia una amonestación, la autoridad de supervisión de tránsito deberá imponer la sanción de multa de encontrar responsable al presunto infractor, la amonestación consiste en la obligación de asistir a un curso de seguridad vial, de no asistir el infractor, se le sancionará con multa de cinco (5) salarios mínimos diarios legales vigentes, debiendo la autoridad de tránsito reportarlo como infractor y deudor en el Sistema Integrado de Multas e Infracciones de Tránsito e impidiendo la realización de cualquier tipo de trámite de tránsito o transporte hasta tanto no esté a paz y salvo., Ahora bien, la sanción de multa descrita en el artículo 123, se da como consecuencia del incumplimiento a la asistencia al curso sobre educación vial ordenado en la norma.

Sin embargo, es importante aclarar que de conformidad con el Artículo 122 del Código Nacional de Tránsito, las sanciones allí señaladas se impondrán como principales o accesorias al responsable de la infracción, por lo que la sanción de amonestación se impondrá siempre que el legislador no haya previsto sanción específica a la infracción cometida.

Es decir la autoridad de tránsito de control operativo, al analizar la conducta cometida por el presunto infractor, primero debe verificar si la misma tiene sanción especifica impuesta por el legislador, de ser así se aplicará la misma; en caso contrario se podrá aplicar la sanción de amonestación.

Así lo ha manifestado el Ministerio de Transporte a través de la Oficina Jurídica:

"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."

De igual manera y de acuerdo a lo establecido en el Artículo 130[113] del Estatuto mencionado, las sanciones se aplicarán teniendo en cuenta la gravedad de la infracción, por lo que dependiendo el grado de peligro se aplicara la sanción.

Ahora bien, como se ha mencionado en diferentes oportunidades, de conformidad con la normatividad vigente, existen autoridades de tránsito de: regulación, control y supervisión; cada uno con una función específica.

Por tal razón, la autoridad de transito de control operativo (agentes de tránsito) se encargan de la parte operativa en el tránsito, esta parte operativa da como resultado, ante la comisión de infracciones, la orden de comparendo, el cual es definido como "orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado ***se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción"114***

Dicho lo anterior, es este el punto de partida de la acción contravencional, por infracciones de tránsito, por lo que en aras de una integración de las normas que regulan la materia, deberá darse aplicación al

---

113 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.

114 Ley 769 de 2002. Art. 2

Artículo 135 del CNT, es decir, esperar cinco días para la comparecencia del infractor, ante la autoridad de supervisión.

En este caso se pueden dar dos situaciones:

1. El infractor comparece dentro de los cinco días que plantea la norma, se da inicio a la audiencia tal como lo ordena la ley y se aplica la sanción de conformidad con lo mencionado sobre la gradualidad, es decir, será la autoridad quien determine cuantos días otorga para la asistencia al curso, una guía para la misma puede ser los días mencionados en el Art. 136, es decir entre cinco y veinte días, para la asistencia al curso.

2. Si el infractor no comparece, de conformidad con el Inciso 3 del Artículo 136, la autoridad deberá esperar 30 días después de ocurrida la infracción y seguirá el proceso, entendiendo que queda vinculado al mismo, se falla en audiencia y se siguen los mismo parámetros mencionados con anterioridad.

Aplicación de la multa

Así las cosas, una vez IMPUESTA LA SANCION DE AMONESTACION, y vencido el término otorgado en el acto donde se sancionó con la amonestación, para la asistencia al curso, la autoridad de supervisión deberá requerir al infractor con el fin que éste informe, si se ha o no cumplido con lo ordenado, en relación con la asistencia al curso de seguridad vial.

Una vez hecho esto, sí se informa que no se ha cumplido, se deberá iniciar una investigación contravencional al infractor, donde se le otorgue el derecho a la defensa, dando la posibilidad de controvertir la actuación de la administración, es por ello que el trabajo desplegado por la autoridad se debe adelantar a la luz del Artículo 158 del Estatuto de Tránsito; y será allí en el curso de la investigación, que se analizará, de acuerdo a las pruebas aportadas por el infractor, si se absuelve o no de la multa por incumplimiento en la asistencia al curso ordenado.

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 N° 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

Concepto N° 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.

Comentario del Editor: Teniendo en cuenta que el legislador dispuso, al modificar por medio de la Ley 1383 de 2010 el artículo 26 sobre las causales de suspensión de la licencia de conducción, retirar como causal la reincidencia, tal como estaba allí indicada, debemos decir que la reincidencia, entendida como la violación en varios momentos a las normas de tránsito dentro de un período de seis meses, da lugar a la suspensión de la licencia de conducción por un término de seis meses y de presentarse una nueva reincidencia, es decir, la violación a otra norma de tránsito, se podrá suspenderse la licencia por un año, lo anterior con fundamento en el artículo 124 del Código Nacional de Tránsito. Ahora bien, la reincidencia se configura cuando entre el primer fallo que declaró a la persona responsable por la comisión de una infracción de tránsito o cuando la persona haya cancelado voluntariamente, y el segundo fallo que lo declara responsable o paga, no han transcurrido más de seis meses, en este evento es por Ministerio de la Ley que se considera reincidente, por lo tanto, en criterio del autor, en el segundo fallo, debe incluirse la declaratoria de la reincidencia y debe aplicarse como sanción complementaria la suspensión de la licencia por seis meses, ahora bien, si en el segundo de los eventos la persona paga, deberá procederse, tal como lo indican los conceptos del Ministerio, a expedir un acto donde se declara la ocurrencia de la reincidencia y suspender la licencia por los seis meses.

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."

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:"

Corte Constitucional Sentencia C-018 de 1994. Acerca de la Inmovilización sostuvo la Corte:

1) "…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"

2) "…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"".

3) "Si la falencia puede corregirse en el lugar en que fue inmovilizado el vehículo, entonces éste no será conducido a otro lugar"

4) "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."

5) "…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""

6) "Imponer a un conductor la sanción administrativa complementaria de inmovilización del vehículo no implica sancionarlo dos veces por el mismo hecho"

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. A continuación pasa la Sala a analizar si las normas acusadas, en la forma como consagran la figura, desconocen o no la inmovilización."

Comentario del Editor: La inmovilización, tal como lo ha reiterado la jurisprudencia nacional, ha sido concebida como una sanción o una consecuencia administrativa ante la comisión de ciertas infracciones de tránsito, implica necesariamente la suspensión de la circulación del vehículo o su inhabilitación para que circule por el territorio nacional, su período de duración puede estar determinado por la causa que le da origen, esto es, (i) mientras subsista la causa que le da origen, (ii) por el término fijado en la Ley, o (iii) hasta tanto se cancele el valor de la multa o se culmine el trámite contravencional.

En el primero de los eventos, la inmovilización se establece como un mecanismo o instrumento de protección de la vida e integridad de todas las personas y lo que se impide es que vehículos o equipos que no reúnen las condiciones o requisitos técnicos, de aseguramiento o formales para circular lo sigan haciendo mientras no cumplan con esas condiciones mínimas, en este evento, la inmovilización cesa, cuando cesan las causas que le dan origen a la misma, por lo tanto la duración la determina el tiempo requerido por el infractor para superar el vicio de circulación, pudiendo incluso la persona hacerlo en el mismo lugar de los hechos, evitando con ello que el vehículo sea conducido a los patios.

En el segundo de los eventos, es la misma Ley la que en ciertos eventos fija específicamente el tiempo de duración de la inmovilización como en el evento de realizar transporte público en vehículos de servicio particular, en este caso la inmovilización solo cesará cuando se agote el término fijado por la Ley.

En el tercer y último caso, la inmovilización se establece como un mecanismo de protección para ciertos actores, empleándose como instrumento de conminación para persuadir a ciertos actores vulnerables de realizar ciertos comportamientos, evento en el cual la inmovilización solo cesará si el infractor paga la multa o si es declarado responsable o absuelto en el trámite contravencional.

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 sí 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 1. 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 2. 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.

Legislación Complementaria: **Decreto-Ley 19 de 2012**

Artículo 208. 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

Comentario del Editor: Se reitera en este parágrafo la regla ya indicada que la única condición para la entrega del vehículo es la comprobación de que se ha superado la causa que le dio origen, además se indica que la entrega del vehículo inmovilizado debe hacerse o al titular del derecho de dominio o al infractor, calidades que se acreditan con la licencia de tránsito o con la copia del comparendo.

Parágrafo 3. 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.

Comentario del Editor: Apelando a criterios de igualdad y de lógica en la medida que este mecanismo previsto en el anterior dispositivo permite que se pueda retirar el vehículo para realizar las reparaciones o revisiones a que haya lugar, debemos indicar que esta figura también se aplica a los vehículos de servicio diferente al público.

Comentario del Editor: Es imprescindible tener presente que de acuerdo al contenido de esta última disposición, el legislador sujetó la aplicación y eficacia de la sanción pecuniaria al incumplimiento del compromiso, el cual puede ser suscrito, bien por el propietario, bien por el infractor.

En los casos en los cuales el propietario subsana pasados los cinco (5) días que da la norma, y no informa nada a la autoridad, ¿puede ésta absolver de cualquier responsabilidad al mismo, aun cuando no cumple la condición de subsanar dentro del término, ni expone las situaciones que justificarían su extemporaneidad?

Teniendo en cuenta que se trata de infracciones de orden ambiental, tal como expresa la consulta, además de las normas ya vistas, se debe revisar lo contemplado con la Res. 556 de 2003. Lo anterior muestra, al realizar un análisis ordenado de las normas traídas a colación, que la Resolución 556 de 2003, no contempla

la posibilidad de exoneración alguna al infractor, por el contrario, remite a lo establecido en la Ley 769 de 2002, cuya norma ya transcrita, agrava la situación del infractor en caso de incumplimiento del compromiso suscrito.

Dicho lo anterior, en principio, no le asiste a la autoridad justificación alguna para exonerar de una sanción a aquel que además de incurrir en una conducta sancionable a la luz de las normas ambientales y de tránsito, incumpla la obligación de acatar el compromiso que suscribe con el fin de subsanar la inmovilización.

Debe tenerse presente que el acta de compromiso que en virtud de la norma puede permitir el levantamiento de la inmovilización, implica la asunción de dos responsabilidades por parte del suscribiente: 1-.La obligación material de realizar las reparaciones o modificaciones al vehículo que permitan subsanar la causa de la inmovilización, y 2-. La obligación temporal de realizar la reparación o subsanación dentro del término indicado por la autoridad, el cual, en todo caso, no podrá superar los cinco días hábiles.

Ahora bien, es claro que en aras de una integración de las normas de tránsito, la autoridad de supervisión, deberá requerir al infractor con el fin que éste informe, si se ha o no cumplido con lo pactado en el compromiso, pues la norma no contempla la obligación de informar a la administración, que se haya cumplido con lo pactado.

Una vez hecho esto, sí se informa que no se ha cumplido el compromiso o no se da respuesta, se deberá iniciar una investigación contravencional al infractor, donde se le otorgue el derecho a la defensa, dando la posibilidad de controvertir la actuación de la administración, es por ello que el trabajo desplegado por la autoridad se debe adelantar a la luz del Art. 158 del estatuto de tránsito; y será allí, en el curso de la investigación, que se analizará de acuerdo a las pruebas aportadas por el infractor y la autoridad, si se absuelve o no de la sanción de multa por incumplimiento del compromiso pactado.

¿Bajo qué argumento podría la autoridad extender el término consagrado en la norma y no imponer la sanción al propietario una vez verificada la subsanación?

Como se planteó en líneas anteriores, la autoridad deberá iniciar la investigación respectiva de conformidad con el artículo 158 de la ley 769 de 2002, donde se podrá controvertir por parte del infractor, la actuación de la administración.

Ahora bien, la autoridad, en cumplimiento del ordenamiento jurídico colombiano, deberá estudiar muy bien las circunstancias que rodeen el caso y si se demuestra, por el presunto infractor, que se encontraba mediando una imposibilidad física, material o jurídica que le impidiera subsanar en tiempo, se podría eximir dentro del resultado de esta investigación.

En los casos en los cuales el propietario no firma el acta de entrega sino que la firma el conductor del equipo, ¿Puede el propietario ante un eventual proceso por el incumplimiento, alegar que no fue él quien suscribió el compromiso, aún cuando la norma claramente dispone que el compromiso se suscribirá por el propietario o infractor?

La entrega del vehículo se puede hacer al infractor por parte de la autoridad, siempre que ponga de presente una serie de documentos, entre ella la licencia de tránsito del vehículo. Como se ha expuesto empezando este escrito, la autoridad deberá iniciar una investigación contravencional, de conformidad con el Art. 158 de la ley 769 de 2002, donde sea llamado el propietario a rendir sus descargos, con el fin de garantizar el debido proceso y su derecho de defensa, tal como lo ha manifestado la Honorable Corte Constitucional en la Sentencia C-530 de 2003, es decir debe ser legalmente vinculado.

Sin embargo, no podría resultar responsable quien no firma el compromiso, pues es justamente en virtud de la firma, que se es responsable del incumplimiento, de hacerse responsable al propietario, se estaría extendiendo una solidaridad que la ley no ordena.

En el caso del contrato de leasing, ¿Le asiste a las sociedades de leasing una causal de exoneración para

cancelar la sanción de los 20 SMLMV por el tipo de contrato o, simplemente se le da aplicación a la norma sin contemplar tales situaciones que deberían ser reguladas en el contrato de leasing?

En primer lugar, se debe mirar ¿Qué es el contrato de leasing?

Este contrato ha sido definido como un contrato mediante el cual una parte entrega a la otra un activo para su uso y goce, a cambio de un canon periódico, durante un plazo convenido, a cuyo vencimiento, el bien se restituye a su propietario o se transfiere al usuario, si éste último decide ejercer una opción de adquisición que, generalmente, se pacta a su favor.[115]

En este tipo de contrato existen dos partes: una la sociedad leasing (propietaria del equipo) y otra el locatario (quien tiene el uso y goce del bien), frente al planteamiento dado, una vez iniciada la investigación ya varias veces mencionada, la empresa leasing deberá demostrar que la obligación corresponde al locatario, por tanto ésta queda exonerada.

Es decir, de conformidad con la norma mencionada, la investigación administrativa se iniciará contra el propietario del vehículo, en este caso la empresa leasing, quien una vez vinculada a la investigación y teniendo en cuenta la naturaleza jurídica de este tipo de contratos, podrá argumentar que todas las obligaciones relacionadas con el vehículo están en cabeza del locatario, pues es éste y no la empresa leasing quien tiene la vocación de propietario; pues ésta última es simplemente un intermediario financiero.

¿Para este momento, la empresa a la cual está vinculado el vehículo es solidaria con respecto de la sanción de veinte salarios?

Teniendo en cuenta que las infracciones de orden ambiental, no se tratan de infracciones relacionadas con la prestación del servicio, sino relacionadas con el equipo, no es aplicable a la empresa, por tanto ésta NO es solidaria en la sanción de veinte salarios mínimos.

Sin embargo, de conformidad con la norma en análisis, la empresa deberá conocer el acta elevada con el fin de subsanar la infracción, por lo que ésta deberá hacer un seguimiento en el cumplimiento, de no ser así, se iniciará una investigación en su contra pero a la luz de lo regulado en la ley 336 de 1996; lo anterior, en razón a que la empresa por ser una abstracción legal, no puede considerarse como un sujeto con la capacidad de cometer infracciones de tránsito, pues estas solo acatan normas de transporte, por ello la investigación iniciada eventualmente contra la empresa se ventilara a la luz de la ley de transporte mencionada.

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 regirán 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.

[115] http://www.fedeleasing.org.co/generales.htm

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.

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 las 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 automotor.

Conceptos oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 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 parágrafo 7º 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 Nº 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 2002 (C.N de T.), la circular 1044 de 2003, 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."

Concepto Nº 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."

Concepto Nº 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."

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.

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 específica el número de parqueaderos por municipio o departamento, ni la forma como se autorizan los mismos.

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: 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 1990[116], en el entendido que: 1. No se puede

[116] 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".

inferir de la norma enjuiciada ni corresponde al alcance que aquí se ha definido en relación con ella que las autoridades de tránsito puedan retener los vehículos trasladados, condicionando su devolución al pago de la multa impuesta o de los costos causados por transporte y parqueo. Otros mecanismos de cobro existen en el ordenamiento; 2. No se puede dar a la medida el alcance de un decomiso. Para que las autoridades tuvieran el derecho de retención se requeriría norma expresa, toda vez que ellas solamente pueden hacer lo que les está expresamente permitido (arts. 6 y 122 C.P.); 3. Los costos ocasionados por el traslado del vehículo y por la utilización del estacionamiento o parqueadero no pueden ser fijados ni cobrados arbitrariamente por las autoridades de tránsito y menos todavía por los particulares que presten el servicio de grúa o que faciliten las instalaciones del lugar en que habrá de permanecer el vehículo hasta su reclamo por el propietario. Dichos costos son únicamente los que normalmente se cobran en el mercado por esos servicios. De lo contrario se vulnera el principio constitucional de la igualdad (art. 13 C.P.) puesto que a situaciones idénticas (el uso de grúa o parqueadero en estos casos, por comparación con los eventos en que cualquier persona los utiliza) se estaría dando un trato diferente y, además, se asaltaría la buena fe de las personas (art. 83 C.P.) y se produciría un enriquecimiento injustificado de quien presta los servicios o de la autoridad que efectúa el cobro, a costa del usuario; y 4. Las autoridades de tránsito se hacen responsables, pecuniaria y disciplinariamente, por los eventuales daños que se causen a los vehículos trasladados.

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 N° 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.

Concepto N° 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 1. 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 2. 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 Nº 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 esté 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. ~~*Mecanismo de subasta de vehículos abandonados.* Los organismos de tránsito podrán disponer de los vehículos inmovilizados por infracciones en los parqueaderos autorizados a través del procedimiento de pública subasta, con arreglo al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública en un término no inferior a un (1) año, excepto aquellos casos pendientes de un proceso judicial, en los cuales los organismos de tránsito particulares podrán solicitar que se incluyan, como costas procesales, el valor de servicios de parqueadero. El Ministerio de Transporte expedirá el procedimiento para llevar a cabo lo establecido en el presente Artículo.~~

~~Parágrafo. No obstante, en cualquier tiempo el propietario podrá hacer entrega voluntaria del vehículo al organismo de tránsito, quien podrá disponer del mismo y cancelar con cargo a él, el valor de la multa y demás costos asociados con la inmovilización.~~

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-474 de 2005 decidió declarar inexequible el Artículo 128 de la Ley 769 de 2003.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Conceptos Nº 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: 1. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió declarar Inexequible el aparte tachado del Artículo 129 de la Ley 769 de 2002. 2. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió declarar exequible bajo condicionamiento, por los cargos

estudiados[117], el aparte final del inciso 1º del Artículo 129 de la Ley 769 de 2002, 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.**

Parágrafo 1. Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción.

Comentario del Editor: Esta disposición se constituye en la materialización de un principio constitucional en virtud del cual está proscrita en nuestro ordenamiento jurídico cualquier forma o manifestación de la responsabilidad objetiva, es decir, constituye la obligación para las autoridades de tránsito de realizar, dentro del tramite contravencional, un juicio de imputación o culpabilidad en la medida que se exige que solo pueden ser declarados como responsables de la infracción de las normas de transito, aquellos que realizan la conducta descrita por el legislador como infracción de tránsito o violación a una norma de esta naturaleza.

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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió declarar exequible, por los cargos formulados[118], el Parágrafo 2º del Artículo 129 de la ley 769 de 2002

1)"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 proscribe cualquier forma de responsabilidad objetiva que pudiera predicarse del propietario como pasará a demostrarse".

2)"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)".

---

117 Violación del Principio del Debido Proceso y del Derecho de Defensa y Contradicción
118 El cargo formulado fue la violación al debido proceso Artículo 29 Superior

3)"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…"

4)"Con todo, puede proceder la notificación al propietario si las autoridades han reunido elementos de juicio suficientes para inferir su responsabilidad en los hechos…"

5)"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 inculpado 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 inculpado 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 inculpados e infractores. De otro lado, esta norma también pretende sancionar a los infractores de la manera más eficiente posible. Por ello el cargo presentado no prospera."

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 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."

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.

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.

CAPÍTULO 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.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió declararse inhibida para pronunciarse sobre la constitucionalidad del Artículo 130 (en su totalidad) de la Ley 769 de 2002

Comentario del Editor: Esta norma, en sentido amplio, determina la pauta seguida por el legislador para la determinación de las sanciones atribuibles a cada conducta sancionable, ello en la medida que el legislador no le da posibilidad a la autoridad de tránsito de dosificar la sanción en los eventos de multas, no obstante, esta disposición es importante para efectos de la imposición de la sanción de suspensión de la licencia de tránsito e igualmente determina una regla que aplica a todas las conductas que se sancionan con multa –no para las demás- en la medida que si el infractor se da a la fuga, se debe duplicar la multa, evento en el cual el miembro del Cuerpo Operativo de Control del Tránsito debe dejar constancia de dicha circunstancia en el respectivo comparendo.

Artículo 131. *Multas*. Modificado Artículo 21 Ley 1383 de 2010. Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

Jurisprudencia Constitucional: 1. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió declararse **inhibida** para pronunciarse sobre la constitucionalidad del texto original del Artículo 131 (parcial) de la Ley 769 de 2002. 2. 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.** "Uno de los principales límites al ejercicio de la potestad punitiva por el Estado es el principio de legalidad[119], 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[120]". 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"[121]. 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."

"Uno de los principios esenciales en el derecho sancionador es el de la legalidad[122]. 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)[123]. 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."

"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

119 Ver la sentencia C-1161 de 2000.
120 Ver, entre otras, las sentencia C-597 de 1996.
121 Sentencia C-417/93. En el mismo sentido, ver la sentencia C-280 de 1996.
122 Ver la sentencia C-597 de 1996.
123 Ver, entre otras, las sentencias T-438 de 1992; C-195 de 1993; C-244 de 1996, y C-280 de 1996.

desconocen el principio de legalidad, pues la definición del comportamiento prohibido queda abandonada a la discrecionalidad de las autoridades administrativos, que valoran y sancionan libremente la conducta sin referentes normativos precisos."

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 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 decidió declarar exequible, por los cargos analizados[124], el texto original del literal A del Artículo 131 de la Ley 769 de 2002.

Comentario del Editor: Este conjunto de infracciones es aplicable a los conductores de vehículos de tracción animal (zorras, carrozas, coches, etc.), de bicicletas, patines, patinetas, triciclos, etc., que se mueven empleando la fuerza del hombre (tracción humana).

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.

Comentario del Editor: Este Código de infracción trae consigo cuatro supuestos de hecho sancionables diferentes cada uno: (a) transportar personas que disminuyan su visibilidad, (b) transportar personas que incomoden la conducción, (c) transportar cosas que disminuyan su visibilidad, y (d) transportar cosas que incomoden la conducción.

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.

Comentario del Editor: Solo están establecidos como obligatorios por este Código los dispositivos para las bicicletas y similares, pero no para los demás vehículos, entre ellos los de tracción animal.

---

[124] El cargo formulado fue la violación al Principio de Igualdad al no darse el mismo trato a los ciclistas que a los demás actores del tránsito.

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.

Comentario del Editor: Incorpora este código de infracción dos supuestos de hecho diferentes: (a) transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata, y (b) transitar con dispositivos que permitan la parada inmediata pero en estado defectuoso.

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.

Comentario del Editor: De acuerdo con el artículo 58 la zona de protección y seguridad de la vía férrea son 12 metros a lado y lado de la misma. Ahora bien se contemplan aquí dos infracciones diferentes: (a) transitar por la vía férrea, y (b) transitar por las zonas de protección.

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.

Comentario del Editor: Código de infracción compuesto por dos conductas diferentes: (a) transitar por zonas restringidas, y (b) transitar por vías de alta velocidad.

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: 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.

Jurisprudencia: **Corte Constitucional Sentencia C-981 de 2010.** "…la disposición acusada, proscribe cualquier forma de servicio público que se preste mediante vehículos no motorizados o de tracción animal, con lo cual, no sólo entra en abierta contradicción con lo dispuesto por la Corte en la Sentencia C-355 de 2003 en relación con los vehículos de tracción animal, sino que desconoce la ratio decidendi de esa providencia en relación con las otras modalidades de transporte no automotor, en la medida en que establece una prohibición absoluta, de alcance nacional, que no especifica el tipo de vehículos a los que se aplica, ni distingue entre zonas urbanas o rurales, o entre tipos de vías, o entre modalidades del servicio y sin advertir, por consiguiente, que es posible identificar distintas actividades de transporte público, que se realizan en vehículos no motorizados, con frecuencia, incluso, con autorización de las autoridades administrativas, y en circunstancias que no implican riesgo para la seguridad, ni plantean graves problemas de movilidad y que por el contrario, al paso que constituyen fuente de ingresos para un número importante de personas, prestan servicios que son requeridos por sus usuarios.

En este análisis sobre la necesidad de la medida, del mismo modo cabe indicar que, tratándose de una norma de derecho administrativo sancionador, se afecta también el principio conforme al cual las infracciones deben encontrarse definidas de manera taxativa en función del bien jurídico protegido y de la afectación previsible del mismo por la conducta que se proscribe. Esto es, la prohibición debe estar orientada de manera precisa a la protección de un bien jurídico y el juicio de necesidad está indisolublemente ligado al análisis de la precisa determinación de la conducta proscrita, la cual debe estar en correlación directa con el resultado que se quiere evitar.

En el mismo sentido cabe decir que también se afecta, sin justificación suficiente, la garantía de la libre iniciativa privada. Se trata de una disposición sancionatoria que manifiesta un nivel constitucionalmente inaceptable de indeterminación en cuanto a la prohibición, debido a que se sanciona la prestación de cualquier tipo de servicio público de transporte, sea de personas o de cosas, sin especificar las distintas modalidades del mismo, ni precisar el tipo de vehículo que se encuentra excluido, puesto que la descripción se hace en sentido negativo, esto es, todo vehículo que no sea motorizado, y con carácter absoluto, puesto que no se distingue entre tipo de actividades, ni zonas a las que se aplique. Regiría, entonces, para zonas urbanas y rurales; en vías de alto tráfico y en otras de circulación menor, o incluso restringidas para peatones o vehículos no motorizados.

A juicio de la Corte no cabe la exclusión absoluta y sin una justificación suficiente, de una actividad lícita. Es posible ponerle límites derivados de la regulación de los servicios públicos y de las condiciones de seguridad de los usuarios, pero sin que, en principio, quepa una completa exclusión, como la que se desprende de la disposición demandada. Como se ha dicho, es posible que el legislador, por consideraciones de seguridad vial, o de salubridad, o de movilidad o de racionalización en el aprovechamiento de la malla vial, establezca algunas restricciones, pero para que las mismas sean compatibles con la Constitución, se requiere que se acomoden a los principios de racionalidad y de proporcionalidad.

Acudiendo nuevamente a los criterios fijados por la Corte en la Sentencia C-533 de 2003, cabe decir que la disposición acusada también afecta el derecho al trabajo, por cuanto la misma no se limita a restringir el uso de vehículos no automotores para el servicio público de transporte, sino que establece una prohibición indiscriminada de prestar el servicio en ese tipo de vehículos. Así, la naturaleza desproporcionada de la disposición surge de que se le prohíba a los propietarios y conductores de estos vehículos explotarlos económicamente y, por ende, aprovecharlos como instrumento de trabajo, sin consideración al hecho de que el peligro para la seguridad vial que tal explotación económica implica no es ostensible ni inminente en todas las vías de los municipios del país.

Finalmente, cabe señalar que, como se estableció por la Corte en la Sentencia C-355 de 2003, la proscripción, sin establecer distinciones, de la actividad de transporte público en vehículos no automotores o de tracción animal, resulta contraria al principio de confianza legítima, en relación con aquellas personas que, con la anuencia de las autoridades, habían venido desarrollando actividades de ese tipo en distintos lugares del país.

En la Sentencia C-355 de 2003, la Corte, al paso que declaró la inexequibilidad de la orden de erradicar los vehículos de tracción animal, decidió condicionar la prohibición de su circulación al hecho de la concreción de la misma por las autoridades territoriales competentes. Partió la Corte de la consideración de que es legítimo, por razones de seguridad, de salubridad, de movilidad y de preservación del espacio público, que se restrinja la circulación de vehículos de tracción animal. Pero estimó que resultaba inexequible que tal prohibición viniese establecida de antemano, a nivel nacional, de manera absoluta, y señaló que debía dejarse un margen de apreciación para que las autoridades locales, a la luz de las circunstancias propias de cada ente territorial, establecieran los casos en los que la actividad debía prohibirse y aquellos otros en los que cabría autorizarla y las condiciones aplicables para el efecto.

En este caso se tiene que, aún en ausencia de la norma demandada, en la que se adopta la medida restrictiva, el servicio público de transporte en vehículos no automotores o de tracción animal, sólo podría prestarse en los términos y en las condiciones que, en el marco de la ley, determinen las autoridades locales en el ámbito de su competencia. Dentro de ese marco de regulación legal se encuentra, por ejemplo la previsión del literal A-11 del Artículo 131 de la Ley 769 de 2002, que establece la prohibición para este tipo de vehículos de transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, o en general, vías de alto tráfico. Pero al margen de las normas imperativas de alcance nacional, la autoridades locales pueden definir los términos y las condiciones en las cuales, para ciertos servicios y determinado tipo de vehículos, cumpliendo unas condiciones previamente definidas, es posible prestar el servicio público en vehículos de tracción animal o no automotores y en que otros casos ello queda proscrito por consideraciones de seguridad, salubridad, movilidad u otras que resulten legítimas a la luz de la Constitución. En ese proceso, las autoridades competentes deberán obrar, en todo caso, de manera que se respete la confianza legítima de quienes, con la anuencia de las autoridades, han venido desarrollando las actividades que, hacia el futuro, serían objeto de proscripción o restricción.

De este modo, procediendo de manera análoga a la empleada por la Corte en la Sentencia C-355 de 2003, y en aras de preservar en lo que no se oponga a la Constitución, la decisión adoptada por el legislador dentro de su ámbito de configuración, la Corte declarará 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 en las que se aplicaría la restricción allí consagrada."

B. Será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes 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.

B.2 Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.

Comentario del Editor: Esta infracción se presenta cuando no se realiza la renovación de la licencia de conducción dentro de los plazos establecidos legalmente. De acuerdo a las nuevas vigencias de las licencias de conducción, la renovación procederá en los siguientes periodos:

a. Los conductores de servicio particular con edades entre los 16 y los 60 años, deberán realizar la renovación de la licencia cada 10 años; para quienes a la entrada en vigencia del Decreto 019 de 2012 ya poseían licencia de conducción, el término se comenzará a contar a partir de la expedición de la mencionada norma, para quienes la obtengan con posterioridad, el término se comenzará a contar a partir de la expedición de la licencia.

b. Los conductores de servicio particular con edades entre 60 y 80 años, deberán realizar la renovación de su licencia en 5 años contados a partir de la fecha de expedición del Decreto 019 de 2012.

c. Los conductores de servicio particular con edad superior a 80 años deberán realizar la renovación de su licencia en 1 año a partir de la expedición del Decreto 019 de 2012.

d. Los conductores de servicio público con edades entre 18 y 60 años, deben realizarla renovación de la licencia cada 3 años y los conductores con edad superior a 60 años anualmente.

B.3 Sin placas, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.

Comentario del Editor: Esta infracción incluye los siguientes comportamientos: (i) transitar sin placas, (ii) transitar sin el permiso para circular sin placas, (iii) llevar, en el lugar destinado a las placas, distintivos similares a éstas, (iv) llevar, en el lugar destinado a las placas elementos que la imiten, (v) llevar placas que correspondan a otros países, (vi) cambiar, modificar o adulterar los números de identificación del motor, (vii) cambiar, modificar o adulterar los números de identificación del chasis, (viii) cambiar, modificar o adulterar los números de serie de un vehículo, (ix) retocar o alterar las placas del vehículo.

B.4 Con placas adulteradas.

B.5 Con una sola placa, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.

Comentario del Editor: Este Código de infracción involucra dos eventos diferentes: el circular con una sola placa, para los vehículos automotores diferentes a las motocicletas o, al no tener las placas, no portar el permiso de circulación restringida en los eventos establecidos por la Resolución 4775 de 2009.

B.6 Con placas falsas.

En estos casos los vehículos serán inmovilizados:

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional **Sentencia C-018 de 2004** Aparte subrayado declarado exequible por los cargos analizados."[125]

B.7 No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo.

En ambos casos[126], el vehículo será inmovilizado.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004 Aparte subrayado declarado exequible por los cargos analizado.[127]

---

125 El cargo formulado fue la violación al Principio del Non Bis in Ídem.
126 Se habla de ambos casos porque los eventos contemplados son dos: (i) no informar el cambio de motor, y (ii) no informar el cambio de color.
127 El cargo formulado fue la violación al Principio del Non Bis in Ídem.

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.

Comentario del Editor: Es preciso entender que la norma lo que pretende proscribir es que los conductores de los vehículos de servicio público de pasajeros empleen los equipos de sonido de los vehículos de tal forma que perturben la comodidad y tranquilidad de quienes utilizan el servicio público de transporte, por lo tanto se constituye en elemento esencial de este código de infracción que la autoridad de tránsito que realiza el comparendo, lo sustente con un testimonio de una persona que haya tenido el carácter de pasajero del vehículo, esto en virtud a que la norma no establece como elemento estructural que quien sienta la incomodidad sean los demás conductores o el miembro del cuerpo operativo de control, sino los pasajeros.

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.

Reglamentación: Resolución 3777 de 2003 modificada por la Resolución 10000 de 2003 del Ministerio de Transporte.

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 hacía 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 Nº 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 técnico-mecánica.

Comentario del Editor: Se aplica este código de infracción en los eventos en que se

sitúe propaganda o publicidad en los vidrios delanteros o frontales y/o en los traseros, ahora bien, desde el punto de vista del tránsito, mas no de las normas de publicidad exterior visual, no se tipificaría dentro de este código de infracción el colocar publicidad o proponga publicitaria en los vidrios laterales, o sobre la cabina, en lugar diferente a los vidrios delanteros o traseros.

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 estar normas evitar las practicas 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.

Comentario del Editor: Esta infracción se aplica al transporte público de pasajeros, siempre y cuando la tarifa de la respectiva modalidad esté regulada por la autoridad competente.

B.16 Permitir que en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales u objetos que incomoden a los pasajeros.

Comentario del Editor: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-439 de 2011 decidió que la prohibición no puede aplicarse a los animales domésticos siempre y cuando sean tenidos y transportados en condiciones de salubridad, seguridad, comodidad y tranquilidad según las reglas aplicables. Ahora bien, la infracción establecida en esta norma no es para quien transporte en el mismo vehículo personas, animales y objetos, ello no está prohibido, lo que sanciona la norma es que dichos objetos o animales incomoden a los pasajeros. Solo en este evento pueda tipificarse la conducta.

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 (sic) 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 Frio:** 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 Isotermo:** 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 isotermo, 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 isotermo 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 Nº 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 tiene 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.

Comentario del Editor: Esta infracción fue adicionada por la Ley 1383 de 2010 e incluye dos comportamientos diferentes:

(i) Utilizar equipos a volúmenes superiores a los permitidos, no obstante su aplicación está condicionada a que exista un acto administrativo expedido por parte de la autoridad ambiental competente donde se establezcan los niveles máximos permitidos y que se demuestre a través de una prueba técnica que el equipo de sonido que se utiliza en el vehículo, supera dichos límites.

(ii) Utilizar pantallas o similares en la parte delantera, para su aplicación se requiere la presencia de tres elementos: (i) que el vehículo tenga instalada en la parte delantera el equipo, (ii) que el equipo esté en funcionamiento mientras el vehículo esté encendido, y (iii) que el vehículo esté en operación, es decir, que independientemente a que se encuentre en movimiento o detenido, que esté haciendo parte del sistema de tránsito.

C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes 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** Aparte subrayado declarado exequible, por los cargos analizados.[128]

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-1081 de 2002 había declarado exequible, por los cargos formulados[129], el numeral 1º del Artículo 181 del anterior Código Nacional de Tránsito –Decreto 1344 de 1970-[130] que sancionaba pecuniariamente también esta conducta.

Jurisprudencia: **Corte Constitucional Sentencia T-687 de 2004:** El agente de tránsito se encuentra facultado legalmente para retener una licencia de conducción adulterada, falsificada o ajena. "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.

---

128 El cargo formulado fue la violación al Principio del Non Bis in Ídem

129 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 ídem 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.

130 La norma establecía que "Artículo 181. Modificado. Decreto 1809 de 1990. Artículo 1°. 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".

Manual de infracciones: Los sitios donde se prohíbe el estacionamiento son:

a) Sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.
b) En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.
c) En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.
d) En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a éstos.
e) 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.
f) En carriles dedicados al transporte masivo sin autorización.
g) A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera o. mayor a cinco (5) metros de la intersección.
h) En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes.
i) En curvas.
j) Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.
k) 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.

l) En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

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.

Comentario del Editor: Para el cabal entendimiento de esta infracción debemos tener en cuenta que de acuerdo al Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, estacionar significa “Dejar un vehículo detenido y, normalmente desocupado, en algún lugar.”

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 vehiculó puede pasar.

Comentario del Editor: Esta norma fue modificada por la Ley 1383 de 2010 en el sentido de incluir una excepción y es el evento de accidentes de tránsito.

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 reflectivas 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.

Reglamentación: **Ministerio de Transporte Resolución 19200 de 2002**

Jurisprudencia: **Corte Constitucional Sentencias C-309 de 1997 y C-930 de 2008**

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 señalizar 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.

Comentario del Editor: Los supuestos de hecho a los cuales les son aplicables este código de infracción son los siguientes: (i) transitar sin los dispositivos luminosos requeridos; (ii) no llevar los vehículos de servicio público y oficial, un aviso visible tanto en el interior como en el exterior en el que se señale el número telefónico del centro de llamadas contratado por la Superintendencia de Puertos y Transporte; (iii) los vehículos de servicio público no llevar además marcado en los costados y en el techo el número de la placa o los demás elementos determinados en este código.

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.

Comentario del Editor: Cuando en la licencia de tránsito o la ficha técnica de homologación de un vehículo se incluye dentro del número de puertas, la correspondiente al baúl o la parte trasera, también se tipifica esta infracción cuando dicho dispositivo permanece abierto a causa de los elementos o productos que se llevan en la maleta o parte trasera del vehículo.

C.11 No portar el equipo de prevención y seguridad establecido en este código o en la reglamentación correspondiente.

Comentario del Editor: Los únicos elementos considerados como equipo de prevención que pueden ser exigidos por las autoridades de control operativo son los establecidos por el artículo 30 de este Código, pero debe tenerse presente que la conducta se tipifica como infracción no solo cuando no poseen el o los elementos establecidos por la norma, sino también cuando teniéndolos, estos no están en condiciones de operatividad o funcionamiento o no son proporcionales al vehículo en el cual se portan.

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** Aparte subrayado declarado "exequible, por los cargos analizados."[131]

Jurisprudencia: **Corte Constitucional Sentencia T-031 de 2002** Respecto a la medida de la restricción vehicular manifestó la Corte "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."

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."

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.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 00610 de 2003:**

[131] El cargo formulado fue la violación al Principio del Non Bis in Ídem

"…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."

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).

Concepto Nº 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.

Comentario del Editor: En los vehículos solo pueden trasladarse el número de personas que indique la licencia de tránsito (para el caso de los vehículos de servicio particular o los de servicio público de carga) o la tarjeta de operación (para el caso de los vehículos de servicio público de transporte de pasajeros).

C.16 Conducir un vehículo escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios, además el vehículo será inmovilizado.

Comentario del Editor: Los distintivos reglamentarios a los cuales hace referencia esta disposición son: llevar los colores verde y/o blanco distribuidos a lo largo y ancho de la carrocería, en la parte posterior de la carrocería del vehículo franjas alternas de diez (10) centímetros de ancho en colores amarillo y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 60 centímetros; en la parte superior trasera y delantera de la carrocería en caracteres destacados, de altura mínima de 10 centímetros, llevar la leyenda "ESCOLAR".

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 Nº 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.

> ***Comentario del Editor:*** Se aplica esta sanción en los eventos que al realizar el transporte de este tipo de productos se permita que se diseminen o rieguen por la vía o generen material particulado que obstaculice la circulación de los demás actores del tránsito.

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 ciclorutas 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.

Comentario del Editor: A los motociclistas le son aplicables, en lo pertinente, las infracciones aplicables a todos los vehículos, pero este dispositivo se aplica para el incumplimiento de las reglas establecidas en los artículos 94 y 96, por ello cuando la conducta no se tipifique dentro de las aquí señaladas, pero si en otro código de infracción, debe aplicarse aquel que describa la conducta.

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.

Comentario del Editor: Debe entenderse que los 3.5 o más toneladas corresponde a capacidad de carga del vehículo de acuerdo con la licencia de tránsito.

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[132], por parte de conductores de otro tipo de vehículos.

[132] Sea que se traten de dispositivos sonoros o luminosos

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, estás 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 albedrio 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, aún 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".[133]

Comentario del Editor: La realización de la revisión no exime al propietario del vehículo de mantenerlo en óptimas condiciones de operación, por ello a pesar de haber realizado la revisión, si el vehículo no cumple con alguna de las condiciones necesarias para circular, puede ser objeto de control y si se comprueba el incumplimiento, puede haber lugar a la sanción respectiva y a la inmovilización, hasta tanto no se supere la causa.

Teniendo en consideración que el verbo rector empleado por el legislador en este tipo administrativo es "no realizar", y que en ningún momento se habla de circular, conducir, transitar o similares, debemos concluir que se tipifica esta infracción cuando expirado el plazo previsto por la ley, no se realiza la revisión, independientemente a si el vehículo circula o no.

Con la expedición del Decreto-Ley 019 de 2012 se establecieron nuevos plazos para la realización de la revisión:

1. Todos los vehículos, incluidas las motocicletas anualmente.
2. Los vehículos particulares deberán realizar su primera revisión al sexto (6º) año contado a partir de la fecha de su matrícula.
3. La primera revisión tecnicomecánica para vehículos de servicio público nuevos, se realizará a los dos años, incluyendo las motocicletas.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 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.

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.

---

[133] El cargo formulado fue la violación al Principio del Non Bis in Ídem

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.

Comentario del Editor: Podemos definir a una sistema móvil de comunicación como un conjunto de dispositivos interconectados que realizan acciones las cuales permiten que las personas, estando o no en movimiento o desplazándose, puedan comunicarse o conectarse entre sí para intercambiar información visual, sonora, datos o audiovisual, incluyéndose por lo tanto dentro de este concepto los equipos celulares, satelital de mensajes y cualquier mecanismo que empleen para el intercambio de información (voz, datos o imágenes). A partir de lo anterior debemos concluir que la norma tipifica como infracción la utilización, en cualquiera de sus formas, de estos sistemas, sea para hablar por el sistema auditivo, para leer o responder mensajes de texto o cualquier otra forma; ahora bien, la tipificación de la conducta se da siempre y cuando la utilización del sistema se haga cuando el vehículo esta en operación, es decir, cuando estando en movimiento o detenido, está haciendo parte de la circulación, por lo tanto no se tipificaría si el conductor se segrega del tránsito para operar el sistema de comunicación.

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 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 éste sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional **Sentencia C-018 de 2004** Aparte subrayado declarado "exequible, por los cargos analizados."[134]

[134] El cargo formulado fue la violación al Principio del Non Bis in Ídem

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** Aparte subrayado declarado "exequible, por los cargos analizados."[135]

D.3 Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. En el caso de motociclistas 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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-885 de 2010 decidió declarar exequible el aparte subrayado.

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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-885 de 2010 decidió declarar exequible el aparte subrayado.

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.

---

[135] El cargo formulado fue la violación al Principio del Non Bis in Ídem

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-885 de 2010 decidió declarar exequible el aparte subrayado.

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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-885 de 2010 decidió declarar exequible el aparte subrayado.

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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-885 de 2010 decidió declarar exequible el aparte subrayado.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió declarar la constitucionalidad condicionada del inciso 8 del literal D del Artículo 131 de la Ley 769 de 2002, por los cargos estudiados[136], en el entendido que **debe tratarse de maniobras que violen las normas de tránsito, que pongan en peligro a las personas o a las cosas, y que constituyan conductas dolosas o altamente imprudentes.**

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.

5.3.1 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

[136] El cargo estudiado fue la violación al Principio de Legalidad

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 2007 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.

5.3.2. 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.

5.4. 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."

Corte Constitucional Sentencia C-885 de 2010. "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.

6.1. 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.

6.2. Para la Sala, como se dijo, la respuesta a esta cuestión es afirmativa, es decir, el trato diferente es razonable.

6.2.1. 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.

6.2.2. 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 imperiosos. 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.

6.2.3. 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.

6.2.4. 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.

6.3. 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** Aparte subrayado declarado **exequible,** por los cargos analizados.[137]

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 y 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.

Comentario del Editor: Este dispositivo sanciona con multa el conducir un vehículo entre las 18:00 horas y las 6:00 horas o en condiciones de baja visibilidad: (i) sin luces, (ii) sin los dispositivos luminosos de posición, (iii) sin los dispositivos luminosos de freno, (iv) con alguna de las luces dañada, (iv) con alguna de las direccionales dañada, (v) con alguna de las luces de freno dañada. Ahora si no funcionan dos o más luces, ello dará lugar a la inmovilización del vehículo.

D.9 No permitir el paso de los vehículos de emergencia.

Comentario del Editor: Son considerados vehículos de emergencia aquellos destinados para 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

[137] El cargo formulado fue la violación al Principio del Non Bis in Ídem

matricule. Se incluyen los vehículos de bomberos, de atención de desastres, de los cuerpos de seguridad del estado, ambulancias, etc.

D.10 Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad.

Comentario del Editor: La velocidad máxima para este tipo de vehículos es de 30 kilómetros por hora.

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 Modificado Parcialmente por Decreto 4116 de 2008**

Artículo 1. Modificado Artículo 1º 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 parrillero 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 2º. 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.

Comentario del Editor: La Resolución 4100 de 2004 consagra la regulación de los pesos máximos que de acuerdo a las configuraciones vehiculares, pueden llevar los vehículos de transporte de carga.

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 Aparte subrayado declarado exequible, por los cargos analizados.[138]

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** Aparte subrayado declarado exequible, por los cargos analizados.[139]

E. Será sancionado con multa equivalente a cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes 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. Conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas, se atenderá a lo establecido en el Artículo 152 de este código. Si se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor

138 El cargo formulado fue la violación al Principio del Non Bis in Ídem
139 El cargo formulado fue la violación al Principio del Non Bis in Ídem

de conducción, la multa pecuniaria y el período de suspensión de la licencia se duplicarán. En todos los casos de embriaguez el vehículo será inmovilizado y 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 Nº 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."

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.** Prohíbase 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 Artículo 1º, 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 (1°) 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 Nº 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."

Concepto Nº 47098 del 15 de agosto de 2008: Mujer Embarazada "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."

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: 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 analizado.[140]

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"

.

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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-1090 de 2003 decidió declarar exequible el parágrafo del Artículo 132 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado[141], salvo la expresión tachada, que se declara 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

[140] El cargo analizado fue la violación al principio de igualdad –Artículo 13 Superior-
[141] El cargo analizado fue la violación al principio de igualdad –Artículo 13 Superior-

vieja data por la jurisprudencia nacional[142] y por la doctrina extranjera[143] 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"[144]"... "…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 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 incurren en la misma conducta.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 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.

---

142 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 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 (negrilla y subrayados fuera de texto).

143 Fernando Reglero Campos, "Los sistemas de responsabilidad civil", Tratado de Responsabilidad Civil, Madrid, Aranzadi, 2003, p. 176.

144 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.

Jurisprudencia: **Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003** "…La Constitución (CP. Art. 28) y la jurisprudencia han señalado inequívocamente que sólo los funcionarios judiciales pueden decretar sanciones privativas de la libertad…"

Comentario del Editor: Respecto a los ciclistas, esta norma debe entenderse de manera supletiva en el sentido que se aplicará cuando se violen normas de tránsito que no estén sancionadas por el literal A del Artículo 131.

CAPÍTULO 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 Estado[145]" 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)[146] 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".

---

145 Ídem.

146 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

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 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.”

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”.

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.

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”[147], lo cual supone una regulación rigurosa del tráfico automotor.”[148]. “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”[149]. Así, el control constitucional ejercido sobre las

147 Ver, entre otras, la sentencia C-066 de 1999, Fundamento 4.
148 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.
149 Sentencia C-309 de 1997. Fundamento 19.

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".

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Conceptos Nº 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."

Comentario del Editor: Los organismos de tránsito solo son competentes para determinar la responsabilidad frente a la comisión de las infracciones de tránsito y no para la determinación de responsabilidades por daños o perjuicios acaecidos como consecuencias de los accidentes de tránsito.

Artículo 135. ***Procedimiento.*** **Modificado Artículo 22 Ley 1383 de 2010.** 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)[150] 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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-980 de 2010 decidió declarar exequible el anterior inciso.

Jurisprudencia: **Corte Constitucional Sentencia C-980 de 2010.** "9.1. 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.

9.2. 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

[150] Debe entenderse servicio público

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.

9.3. 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.

9.4. 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 oponibilidad en materia de tránsito, una vez cumpla el propósito de enterar el destinatario de su contenido.

9.5. 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.

9.6. 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.

9.7. 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.

9.8. 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."

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.** "10.1. 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.

10.2. 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. (…).

10.3. 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. (…)

10.4. En ese ámbito, se tiene que el inciso 5° del artículo 22 de la Ley 1383 de 20101, 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".

10.5. 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.

10.6. 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.

10.7. 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.

10.8. 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.

10.9. 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.

10.10. Como ya lo ha expresado la Corte[151], en todos los ámbitos del derecho sancionador, y en particular en el campo del derecho administrativo sancionatorio, está proscrita toda forma de responsabilidad objetiva,

[151] Sentencias T-145 de 1993, C-506 de 2002, C-503 de 2003 y C-270 de 2004, entre otras.

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. (…)

10.11. 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 2202, 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. (…)

10.12. 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.

10.13. 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.

10.14. 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.

10.15. 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"[152]. 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"[153]. 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"[154].

10.16. 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 20101 (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.

10.17. 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.

10.18. 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 ***"[l]as 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 20101 (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).

10.19. 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

152 Sentencia C-145 de 2010.
153 Sentencia C-145 de 2010.
154 Sentencia C-476 de 2005.

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.

10.20. 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.

10.21. 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 está 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 Nº 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."

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.

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 Nº 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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió declarar la constitucionalidad condicionada del texto original del inciso tercero del Artículo 135 de la Ley 769 de 2002[155], por los cargos formulados[156], en el entendido 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.**

"7.1. Ahora bien, como se expreso 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

[155] 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.

[156] Los cargos estudiados fueron la violación a los principios del debido proceso y a la igualdad

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.

7.2. 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.

7.3. 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.

7.4. 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"[157], 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).

(…)

7.5. 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 legitimó 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.

(…)

7.6. 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 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

---

157 Sentencia C-1114 de 2003.

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.

(…)

7.7. 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..."[158]. Ahora bien, este pronunciamiento resulta lógico, siempre que el presunto infractor no asuma la obligación y cancele previamente el valor de la misma.

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."

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..."

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

[158] Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil. 17 de septiembre de 1997. Consejero Ponente: Cesar Hoyos Salazar.

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..."

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 Nº 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 Nº 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."

Comentario del Editor: La orden de comparendo no tiene el carácter de sanción administrativa, constituye un informe de una autoridad de control operativo hacia una autoridad de supervisión y a su vez es una citación para comparecer al presunto infractor, es el mecanismo jurídico administrativo por medio del cual se le informa al presunto infractor que se le adelantará una actuación administrativa tendiente a determinar su responsabilidad frente a la comisión de una infracción de tránsito, por tanto el comparendo implica una forma de hacer comparecer al presunto infractor, quien deberá hacerlo ante el organismo de tránsito dentro de los cinco días siguientes. Constituye un ejercicio del derecho de defensa y contradicción que se le permita al presunto infractor colocar las observaciones que considere frente al comparendo.

Se establece la figura de la denominada "fotomulta", término equívoco dado que la foto o la imagen solo es un medio de prueba que demuestra una detección por ello el término más apropiado sería fotodetección, tomándose la misma como medio idóneo siempre y cuando se permita evidenciar estos elementos: (i) comisión de la infracción, (ii) identificación del vehículo, (iii) fecha y hora de la comisión de la infracción y (iv) lugar de la comisión de la infracción. Establece la norma que una vez se tiene la información "...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".

CAPÍTULO IV

Modificado Artículo 23º Ley 1383 de 2010

Actuación en Caso de Imposición

de Comparendo

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-714 de 2003 decidió declararse inhibida para decidir en torno al Capítulo IV del Título IV de la ley 769 de 2002

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 Nº 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 Multa.*** **Modificado Artículo 24 Ley 1383 de 2010, Modificado Artículo 205 Decreto-Ley 19 de 2012.** 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

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 cancelarle 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 art. 1, Resolución 4230 de 2010. 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.

Inciso modificado por el art. 1, Resolución Min. Transporte 4230 de 2010. En todo caso, trascurridos 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.

Comentario del Editor: Los infractores de las normas de tránsito pueden realizar el curso para la reducción de las multas ante un Centro Integral de Atención o directamente ante un Organismo de Tránsito. En ambos casos este curso debe sujetarse estrictamente a lo reglamentado por el Ministerio de Transporte en los artículos 8 al 12 de la Resolución 3204 de 2010.

El Organismo de Tránsito que pretenda dictar los cursos directamente, deberá previamente registrar ante el Ministerio de Transporte el instructor y la firma digital para la certificación de los cursos.

Teniendo en cuenta que el inciso segundo del artículo 7 de la Ley 769 de 2002, establece expresamente las funciones que un Organismo de Tránsito puede delegar, entre las cuales no se encuentra la de impartir capacitación, el Organismo no podrá delegar la realización del curso a un tercero.

No podrán otorgarse directa o indirectamente descuentos al infractor, superiores a los establecidos en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002.

En todos los casos en que el curso sea dictado por un Centro Integral de Atención o un Organismo de Tránsito de diferente jurisdicción, se le pagará a quien dictó el curso el 25% de la infracción. Cuando el curso sea dictado por el Organismo de Tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción, éste estará obligado al recaudo del 50%, 75% o 100% de la infracción, según corresponda. (Circular Ministerio de Transporte No. 49191 del 2 de Febrero de 2012)

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 formulados[159], 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: "6.2.1** El artículo 24 de la Ley 1383 de 2010 que modifica el artículo 136 de la Ley 2010, regula lo atinente a la reducción de las multas por infracciones de tránsito. Esta norma prevé diferentes situaciones jurídicas una vez impuesto el comparendo, dependiendo de si el inculpado acepta la comisión de la infracción o no, y de si hay lugar al pago directo con reducción de la multa, sin necesidad de adelantar proceso administrativo alguno, o de si hay necesidad de adelantar proceso administrativo.

En el primer aparte normativo esta disposición consagra que una vez impuesto el comparendo, podrán presentarse tres situaciones jurídicas diferentes, para que opere la reducción de la multa, dependiendo de dos condicionamientos: la aceptación por parte del inculpado de la comisión de la infracción y el término dentro del cual pague la multa.

Así las cosas, las primeras tres situaciones que regula la norma se presentan si el inculpado acepta la comisión de la infracción y la reducción de la multa opera y varía dependiendo del término dentro del cual se pague la multa, de la siguiente manera: (i) la primera situación se presenta cuando el inculpado acepta la comisión de la infracción, caso en el cual la norma prevé que este podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa, y si paga dentro de los cinco (5) días siguientes a la orden de comparendo, cancelar solo el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa; (ii) la segunda situación tiene lugar, cuando el inculpado igualmente acepta la comisión de la infracción pero paga en un término mayor de cinco (5) días siguientes a la orden de comparendo, caso en el cual la norma dispone que sin necesidad de ninguna otra actuación administrativa, y si paga dentro de los veinte (20) días siguientes a la orden de comparendo, podrá pagar el setenta y cinco (75%) del valor de la multa. En estos dos casos, la norma prevé que el inculpado deberá obligatoriamente asistir a un curso sobre normas de tránsito en el Centro Integral de Atención, donde se cancelará un 25% y el excedente se pagará al organismo de tránsito; (iii) la tercera situación se configura, cuando el inculpado igualmente acepta la comisión de la infracción, pero ésta se paga en un término mayor a los veinte días previstos anteriormente, de manera que en este caso la norma prevé que el inculpado deberá cancelar el (100%) del valor de la multa más sus correspondientes intereses moratorios.

En el segundo aparte normativo, la disposición prevé dos situaciones jurídicas que tienen lugar cuando el inculpado rechaza la comisión de la infracción y entonces la administración pública debe seguir un debido

[159] Los cargos estudiados fueron la violación a los principios del debido proceso y a la igualdad

proceso administrativo, de la siguiente manera: (i) la cuarta situación jurídica se presenta si el inculpado rechaza la comisión de la infracción, caso en el cual la norma prevé que deberá comparecer ante el funcionario en audiencia pública para que este decrete las pruebas conducentes que le sean solicitadas y las de oficio que considere útiles; (ii) la quinta situación tiene lugar cuando el inculpado rechaza la comisión de la infracción, pero adicionalmente no comparece a la audiencia pública y ello sin justa causa comprobada dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, caso en el cual la norma dispone que 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 audiencia pública y notificándose en estrados.

En el tercer aparte normativo, la disposición contenida en el artículo 24 de la Ley 1383 de 2010 prevé que de ser posible, en la misma audiencia se practicarán las pruebas y se sancionará o absolverá al inculpado. Igualmente prevé que en caso de que el inculpado sea declarado contraventor, se le impondrá el cien por ciento (100%) del valor de la multa prevista en el código.

En el cuarto aparte normativo, la norma prevé que 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 y la comparecencia podrá efectuarse en cualquier lugar del país.

Adicionalmente, el artículo 24 de la Ley 1383 de 2010, contiene dos parágrafos. El primer parágrafo dispone que 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.

El segundo parágrafo de la norma dispone que todos los conductores que tengan pendiente el pago de infracciones de tránsito podrán acogerse al descuento consagrado en el artículo 24 de la Ley 1383 de 2010, a partir de la entrada en vigencia de la misma y por un periodo de doce (12) meses.

6.2.2 La demanda afirma que el artículo 24 de la Ley 1383 de 2010 es violatorio del derecho al debido proceso, en razón a que el texto de la norma desconoce el debido proceso al propietario del automotor o a la empresa donde éste se encuentra afiliado, al no establecer que a éstos les asisten los mismos derechos del infractor de la norma de tránsito para aceptar la infracción y acceder a la rebaja en el monto de la multa, así como para intervenir en el proceso administrativo a que haya lugar, y de esta manera ser oído por el funcionario competente, solicitar pruebas y controvertir las que en su contra presente la autoridad de tránsito.

6.2.3 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:

6.2.3.1 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 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 contraviene 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.

6.2.3.2 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.

6.2.3.3 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.

6.2.3.4 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."

Comentario del Editor: El legislador ha previsto que el inculpado pueda aceptar la comisión de la infracción. Evento en el cual el comparendo se convierte en la sanción misma por voluntad del inculpado, otorgándole como beneficios al inculpado la posibilidad de cancelar el 50% de la misma, siempre y cuando (i) la pague dentro de los cinco días hábiles siguientes a la imposición del comparendo y (ii) realice un curso sobre normas de tránsito impartido en un organismo de tránsito o Centro Integral de Atención a Conductores al cual debe cancelarse el 25% de aquello que debe cancelarse al organismo de tránsito; también se le otorga la posibilidad de cancelar el 75% de la misma, siempre y cuando (i) la pague dentro de los veinte días hábiles siguientes a la imposición del comparendo y (ii) realice un curso sobre normas de tránsito impartido en un organismo de tránsito o Centro Integral de Atención a Conductores

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.**

Comentario del Editor: Es trascendental tener presente que la norma permite que el inculpado comparezca, dentro de los cinco días, en cualquier lugar del país, es decir, ante cualquier organismo de tránsito, lo cual implica la necesidad de establecer un sistema integrado que facilite entre los organismos de tránsito esta actividad, de igual forma, la norma le otorga la posibilidad al inculpado de cancelar, con los descuentos previstos en el inciso primero, en cualquier lugar del país, lo cual obliga a los organismos de tránsito a tener convenios con diferentes entidades de recaudo.

Jurisprudencia Constitucional: 1. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2009 decidió declarar infundada la objeción presidencial presentada[160] contra el parágrafo 2º del Artículo 24 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. 2. 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.

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 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..."[161]. 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 hacía 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

---

160 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".

161 Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Segunda. Subsección "B". 5 de febrero de 1998. Consejero Ponente: Carlos A. Orjuela Góngora.

de diferenciación, puesto que las condiciones riesgosas que rodean el transporte 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 trasportadora 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 inexequibilidad 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 exequibilidad 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 Nº 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 aún 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 Nº 129731 del 14 de abril de 2010** y 154271 del 28 de abril de 2010: "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 inculpado y el excedente se pagará al organismo de tránsito. 1. El artículo 24 de la Ley 1383 de 2010 establece que una vez el inculpado 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 Nº 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 interese 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 Nº 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".

Legislación Complementaria: Ley 1450 de 2011

Artículo 95. Incentivo para pago de infracciones de tránsito. El parágrafo 2º del artículo 24 de la **Ley 1383 de 2010,** quedará así:

"Parágrafo 2°. A partir de la promulgación de la presente ley y por un término de dieciocho (18) meses, todos los conductores que tengan pendiente el pago de multas por infracciones de tránsito, impuestas antes del quince (15) de marzo de 2010, podrán acogerse al descuento del cincuenta por ciento (50%) del total de su deuda, previa realización del curso sobre normas de tránsito de que trata el artículo 24 de la **Ley 1383 de 2010,** y para ello podrán celebrar convenios o acuerdos de pago hasta por el total de la obligación y por el término que establezca el organismo de tránsito de acuerdo a la ley, siempre que el convenio o acuerdo se suscriba antes del vencimiento del plazo previsto en este artículo. El convenio o acuerdo no podrá incorporar obligaciones sobre las cuales hayan operado la prescripción, y en el mismo el conductor y el organismo de tránsito dejarán constancia de las deudas sobre las cuales operó este fenómeno".

Circular 346581 de 2011. Ministerio de Transporte. "El pasado 16 de junio de 2011 entro en vigencia la ley 1450 de 2011, consagrando en su artículo 95 un incentivo para el pago de infracciones de tránsito según el cual, a partir de la promulgación de la ley y por un término de 18 meses, los conductores que tengan pendiente el pago de multas por infracciones de tránsito impuestas antes del 16 de marzo de 2010, podrán realizar el pago, obteniendo un descuento del 50% del total de la deuda, previa realización del curso sobre normas de tránsito en un Centro Integral de Atención u Organismo de Tránsito en aquellos lugares donde no exista CIA. A los beneficios igualmente pueden acogerse los deudores mediante la celebración de convenio o acuerdo de pago, siempre y cuando el mismo se firme dentro del plazo de dieciocho (18) meses otorgado por la norma. Es importante aclarar que tanto en la liquidación de pagos a realizar o aquellas incluidas en el acuerdo de pago solo se deben incluir multas que no se encuentren prescritas. Al respecto se debe tener en cuenta que el artículo 189 de la Ley 789 (sic) de 2002, modificado por el artículo 26 de la Ley 1383 de 2010, establece para las sanciones que se impongan por la infracción de normas de tránsito un término de prescripción de tres (3) años, contado a partir de la ocurrencia del hecho. Así las cosas, los organismos de tránsito deben tener en cuenta al aplicar el artículo 95 de la Ley 1450 de 2011 que:

- El descuento solo opera sobre aquellas multas por concepto de infracciones de tránsito pendientes de pago, impuestas antes del 16 de marzo de 2010.

- Quienes pretendan acceder al beneficio deberán realizar previamente un curso sobre normas de tránsito en un Centro Integral de Atención o en su defecto en un Organismo de Tránsito en aquellos municipios donde no exista un CIA. El certificado del curso por los CIA es de validez a nivel nacional.
- El pago de la multa, o el convenio o el acuerdo de pago que para el efecto se celebre, debe realizarse a más tardar el día 15 de diciembre de 2012.
- La liquidación que para el pago de la deuda se realice, así como los convenios o acuerdos de pago que se celebren, no podrán incorporar obligaciones sobre las cuales haya operado la prescripción, debiéndose dejar en relación con estas últimas la respectiva constancia (Artículo 17 de la ley 1066 de 2006 y el artículo 95 de la ley 1450 de 2011).
- Los organismos de tránsito de manera gratuita podrán celebrar acuerdos para el recaudo de las multas, y el pago de las mismas podrá efectuarse en cualquier lugar del país (Artículo 136 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 24 de la ley 1383 de 2010)."

Comentario del Editor: El parágrafo 2º del Artículo 24 de la Ley 1383 de 2010 le otorgó un beneficio transitorio –por un período de doce meses- a quienes a la entrada en vigencia de este dispositivo legal, tuviesen la calidad de deudores por infracciones de tránsito permitiéndole acogerse a las reducciones establecidas en el inciso primero del artículo 136 del 50 y el 75%, no obstante en aplicación del principio de favorabilidad, debemos entender que a la reducción que pueden acogerse este universo de infractores es a la del 50% por ciento, pero siempre y cuando cumplan con la condición impuesta por el legislador, cual es la de asistir a un curso de normas de tránsito en un Centro Integral de Atención a Conductores por cada una de las sanciones que tenga pendiente. Ahora bien, habiéndose agotado dicho plazo, la Ley 1450 de 2011 lo extendió por 18 meses más, es decir, hasta el mes de diciembre de 2012

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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió declarar exequible, por los cargos formulados[162], los dos primeros incisos del Artículo 137 de la ley 769 de 2002

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 Referencia con lo dispuesto por el presente código.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió declarar la constitucionalidad condicionada del tercer inciso del Artículo 137 de la Ley 769 de 2002, por los cargos formulados[163], en el entendido, que **sólo se puede culminar la actuación, cuando la**

[162] Los cargos estudiados fueron la violación al debido proceso y al derecho de defensa
[163] Los Cargos estudiados fueron la violación a los Principios de la Presunción de Inocencia y de la Favorabilidad

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.

Parágrafo 1. El respeto al derecho a defensa será materializado y garantizado por los organismos de tránsito, adoptando para uso de sus inculpados 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 inculpado bajo claros principios de oportunidad, transparencia y equidad.

Artículo 138. ***Comparecencia.*** El inculpado 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 0019 de 2012**

Articulo 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."*

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.*[164]*"*

[164] 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.

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 Nº 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."

Concepto Nº 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."

Comentario del Editor: Esta norma ha sido excepcionada por el Inciso Segundo del Parágrafo del Artículo 26 el cual fue modificado por el artículo 7º de la Ley 1383 de 2010 al disponer que la notificación en los casos de suspensión o cancelación de la licencia de conducción se hará de acuerdo a las normas aplicables del Código Contencioso Administrativo, es decir, deberá procurarse en primer lugar la notificación personal y de no ser posible, deberá hacerse la notificación 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: 1. La Corte Constitucional por medio de la **Sentencia C-799 de 2003** decidió declarar inexequible la expresión tachada contenida en el artículo 140 de la Ley 769 de 2002. 2. La Corte Constitucional por medio de la **Sentencia C-017 de 2004** decidió estarse a lo resuelto en la sentencia C-799 de 2003. 3. La Corte Constitucional por medio de la **Sentencia C-021 de 2004** decidió estarse a lo resuelto en la Sentencia C-799 de 2003 4. La Corte Constitucional por medio de la **Sentencia C-158 de 2004** decidió estarse a lo resuelto en la Sentencia C-799 de 2003

Jurisprudencia: **Corte Constitucional Sentencia C-799 de 2003:** "De manera general las sanciones jurídicas, como las multas, responden al carácter coactivo de las normas imperativas de derecho. Es de la esencia del sistema jurídico que los mandatos del legislador se hagan cumplir apelando a la fuerza del aparato estatal. Justamente es esta nota la que diferencia al Derecho de los demás sistemas normativos. La imposición de multas por el incumplimiento de deberes jurídicos o por la trasgresión de las prohibiciones del legislador constituye una forma de sanción pecuniaria que pretende lograr el acatamiento de la ley. Ahora bien, la imposición de la multa requiere también de mecanismos para lograr su pago efectivo, pues de lo contrario ellas perderían su fuerza disuasoria y sancionatoria de la inobservancia de las normas. Obviamente, esta fuerza coactiva debe ejercerse legítimamente, es decir dentro del marco de una autorización legal impartida de conformidad con la Constitución."

"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[165], 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."[166]"

"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[167] 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."[168]"

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".

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos Nº 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."

Concepto Nº 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 comparendos, es decir podrá establecer el incremento desde el 1% hasta el 100% del valor de la multa."

Concepto Nº 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."

---

165 Sobre la naturaleza de prerrogativa exorbitante puede consultarse la sentencia T-445 de 1994, M.P Alejandro Martínez Caballero.
166 Sentencia C-666 de 2000 M.P José Gregorio Hernández Galindo
167 Cf. sentencia T-445 de 1994,
168 En Referencia con lo dispuesto por el Código Nacional de Tránsito Terrestre, numeral 3° del artículo 562 del Código de Procedimiento Civil dispone que las resoluciones ejecutoriadas de funcionarios administrativos o de policía, que impongan multas a favor de las entidades de derecho público prestan mérito ejecutivo para ser cobradas por jurisdicción coactiva. Estas ejecuciones, de conformidad con el articulo inmediatamente anterior, se siguen ante los funcionarios que determine la ley, por los trámites del proceso ejecutivo de mayor o menor y de mínima cuantía que regula el mismo Código, según fuere el caso, teniendo en cuanta las normas especiales contenidas en los artículos 564 a 568 ibídem.

Artículo 141. 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.

CAPÍTULO 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.

> ***Comentario del Editor:*** Teniendo en cuenta que los actos administrativos quedan en firme una vez ha trascurrido el término para la interposición de los recursos y que en materia de tránsito el inciso tercero de esta disposición establece que los recursos se deben interponer en la misma audiencia en que se profieren, una cabal comprensión de esta norma nos permite indicar que una vez terminada la audiencia y notificada por estrados la decisión sino se interponen los recursos la sanción queda en firme o si son resueltos los respectivos recursos.

CAPÍTULO 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 4040 de 2004 Ministerio de Transporte**

Artículo 1. Le corresponde a los Organismos de Tránsito y Transporte clase A, B y C del orden departamental, municipal y distrital y en la Policía de Carreteras, la función de imprimir, diligenciar y controlar el Informe Policial de Accidentes de Tránsito y sus anexos uno, dos y tres; así como el reporte de los accidentes ocurridos en su jurisdicción al Ministerio de Transporte, conforme a los estándares que este determine.

Artículo 2. Modificado Artículo. 1º Resolución 1814 de 2005, Modificado Artículo 1º, Resolución 6020 de 2006. Adoptar como manual para el diligenciamiento del "Informe Policial de Accidentes de Tránsito" - definido por este Ministerio en la Resolución 4040 del 28 de diciembre de 2004, modificada parcialmente por la Resolución 1814 del 13 de junio de 2005 - el documento adjunto, el cual consta de los siguientes anexos y hace parte integral de la presente resolución, así:

"Anexo 1 Conductores, Vehículos y Propietarios".

"Anexo 2 Víctimas: Peatones y Pasajeros".

"Anexo 3 Daños y Lesiones".

Artículo 3. Los Organismos de Tránsito y Transporte clase A, B y C del orden departamental, municipal y distrital y la Policía de Carreteras deberán solicitar previamente a la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte los rangos de numeración, antes de imprimir los formatos.

Artículo 4. El Informe Policial de Accidentes de Tránsito adoptado por la presente resolución, no podrá ser modificado por las autoridades de tránsito, bajo ninguna circunstancia.

Artículo 5. El Ministerio de Transporte elaborará y adoptará un manual para el diligenciamiento del Informe Policial de Accidentes de Tránsito.

Artículo 6. Modificado Artículo 2º, Resolución 1814 de 2005. El formato del Informe Policial de Accidentes de Tránsito deberá ser impreso en original y tres (3) copias cuando es elaborado por los organismos de tránsito. Y en original y cuatro (4) copias cuando es elaborado por la Policía de Carreteras, con las siguientes características:

Tamaño del papel: Doble carta para el informe y carta para los anexos.

Tipo de papel: Químico con reactivo negro para todas las copias.

Tipo de letra: Arial de 6 a 8 picas

Colores: Original y copias en blanco.

Artículo 7. Modificado Artículo 3º, Resolución 1814 de 2005. La autoridad de tránsito que conoce del accidente, enviará el original del Informe Policial de Accidentes de Tránsito a la autoridad competente; la primera copia al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se presentó el siniestro dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a su ocurrencia, so pena de incurrir en causal de mala conducta; la segunda y tercera copia serán para los conductores involucrados en el accidente. En el caso de la Policía de Carreteras la cuarta copia será utilizada para el registro de la información.

Tanto el original como las copias deberán llevar preimpreso en la parte inferior del mismo el lugar de destino.

Parágrafo. El organismo de tránsito, debe poner a disposición de los centros de conciliación que lo soliciten, a costa de estos, fotocopia de los informes elaborados por la autoridad de tránsito como consecuencia de los accidentes de tránsito.

Artículo 8. El Informe Policial de Accidentes de Tránsito y sus anexos uno, dos y tres no tendrán ningún costo para los propietarios o conductores de los vehículos comprometidos en un accidente de tránsito. Por ningún motivo el informe será diligenciado sobre borradores.

Artículo 9 (transitorio). Las autoridades de Tránsito que posean existencias del formulario de accidentes elaborado con base en disposiciones anteriores, tendrán plazo máximo para agotarlos hasta el 31 de diciembre del año 2005, para lo cual deberán imprimir sobre cada formulario la numeración correspondiente que les asigne la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte.

Adicionada Resolución 6020 de 2006 Ministerio de Transporte

Artículo 2. Las autoridades de tránsito deberán realizar dentro de su respectiva jurisdicción el levantamiento de todos los accidentes de tránsito que allí se presenten, diligenciando para ello el formato titulado "Informe Policial de Accidentes de Tránsito" de acuerdo con el presente manual.

Artículo 3. Las autoridades de tránsito del país, deberán reportar al Registro Nacional de Accidentes de Tránsito la información consignada en los formatos oficiales del "Informe Policial de Accidentes de Tránsito", correspondiente a los accidentes de tránsito ocurridos en su respectiva jurisdicción, así:

1. Policía Nacional -cuerpo especializado de carreteras- si el accidente de tránsito ocurre en una carretera nacional por fuera del perímetro urbano.

2. Organismos de Tránsito Municipales o Distritales -si el accidente de tránsito sucede en la jurisdicción de un municipio, ciudad o capital de distrito en donde existe organismo de tránsito habilitado por el Ministerio de Transporte-.

3. Organismos de Tránsito Departamentales -si el accidente de tránsito se produce en la jurisdicción de un municipio o capital de distrito en donde no existe Organismo de Tránsito Municipal o Distrital o en donde el Organismo de Tránsito Departamental tenga sede operativa habilitada por el Ministerio de Transporte-.

Parágrafo. Modificado Artículo 1º, Resolución 2838 de 2008. Los Organismos de Tránsito y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional reportarán diariamente al sistema, el consumo de rangos del Informe Policial de Accidentes de Tránsito, IPAT, asignados por el Ministerio de Transporte o por el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, cuando éste entre en operación.

Para la asignación de rangos del Informe Policial de Accidentes de Tránsito IPAT, los Organismos de Tránsito y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, deberán reportar como mínimo el consumo del 80% de los rangos de la última asignación.

Artículo 4. Para poder conciliar los rangos de los formatos del "Informe Policial de Accidentes de Tránsito" asignados por la Subdirección de Tránsito de este Ministerio antes de la vigencia de la presente resolución a los Organismos de Tránsito Municipales y Departamentales y a la Policía de Carreteras, estos deberán informar por escrito a la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte antes del 15 de enero de 2007 el consumo por uso o anulación de los mismos al 31 de diciembre de 2006.

Parágrafo. Como consecuencia de lo dispuesto en el presente Artículo las versiones anteriores del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito quedan sin vigencia a partir del 31 de enero de 2007, fecha en la cual vence el término para reportar la información correspondiente a los accidentes de tránsito ocurridos durante el año 2006.

Artículo 5. Modificar el numeral 12 del formato del Informe Policial de Accidentes de Tránsito - adoptado por Resolución 4040 de 2004, modificada por la Resolución 1814 de 2005 - así:

	COD. HIPÓTESIS
12. HIPÓTESIS	
	COD. HIPÓTESIS

Parágrafo transitorio. Los formatos del Informe Policial de Accidentes de Tránsito existentes con anterioridad a la vigencia de la presente resolución y que no hayan sido consumidos podrán seguirse utilizando hasta agotar su existencia.

Artículo 6. Comunicar el contenido de la presente resolución a la Policía de Carreteras, a los Organismos de Tránsito Municipales, Distritales y Departamentales, a la Subdirección de Tránsito y Transporte, a la Oficina Asesora de Informática del Ministerio de Transporte y al Fondo de Prevención Vial.

Adicionado Resolución 2838 de 2008 Ministerio de Transporte

Artículo 3. (Sic) Los Organismos de Tránsito y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, deberán reportar la información de los accidentes de tránsito bajo los estándares establecidos por el Ministerio de Transporte o los protocolos que para el efecto establezca el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT.

Parágrafo. Los Organismos de Tránsito y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional podrán utilizar las tecnologías que existan en el mercado que permita la captura de la información registrada en el IPAT en formato digital, para su transmisión en tiempo real.

Artículo 3. Compulsar para los fines pertinentes copias de la presente resolución a los Organismos de Tránsito, Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y Superintendencia de Puertos y Transporte.

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 decidió declarar la exequibilidad, por los cargos analizados[169], 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 6º 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".

Comentario del Editor: Debe entenderse que la procedencia de la medida cautelar del embargo, debe darse bajo el supuesto que la sentencia de primera instancia sea a favor de los intereses de quien pretende ser indemnizado como consecuencia del accidente de tránsito y no puede aplicarse esta medida si la sentencia de primera instancia es dictada a favor del demandado, ello se colige de la misma redacción del inciso segundo del artículo 146 cuando indica que se puede levantar la medida si el condenado presta caución y cuando más adelante habla de la revocatoria de la condena o cuando habla que se levantará si no se promueve el incidente de ejecución

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.

[169] Los cargos formulados fueron la violación del principio de unidad de materia, el desconocimiento de la prevalencia del derecho sustancial y de la efectividad de los derechos, y la vulneración del derecho de acceso a la Administración de Justicia

CAPÍTULO VII

Actuación 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 jueces[170].

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 tránsito[171].

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 investigación[172].

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 intereses[173]; 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

---

[170] Sentencia C-024 de 1994 M.P. Alejandro Martínez Caballero.

[171] 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.
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.

[172] Ley 769 de 2002, art. 7º, inc. 4º

[173] Ley 769 de 2002 , art. 143

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 respectivos174.

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.

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 sub examine 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 descriptivo175.

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 ibídem 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.

---

174 Ley 769 de 2002, art. 145

175 Páginas 116 a 119 expediente

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 público176 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.

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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-429 de 2003 decidió declarar exequibles las expresiones subrayadas del primer inciso del Artículo 149 de la Ley769 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.**

176 Código de Procedimiento Civil, art. 251

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: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-619 de 2011 decidió declarar exequible este inciso.

Jurisprudencia **Corte Constitucional Sentencia C-619 de 2011:** Capítulo vii titulado "actuación en caso de infracciones penales". El aparte acusado dispone entonces el procedimiento a seguir en caso de accidente de tránsito cuyo resultado pueda llegar a configurar una infracción penal, valga decir lesiones personales u homicidio; y los términos de dicho procedimiento son consecuencia lógica de la prohibición genérica de conducir bajo los efectos del alcohol (art. 26 Ley 769 de 2002). En este orden, como quiera que esté prohibido conducir en estado 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.

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 injerir 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.

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 Transito describe esta idea, al sostener que "Los peatones que queden incursos 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).

(ii) El contenido normativo acusado no sugiere una desventaja probatoria para el conductor sobrio que haya lesionado a un peatón ebrio.

14.- 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".**

15.- De este modo, si bien la norma supone una distinción entre conductores y peatones, ello no deriva en una desigualdad de trato, pues no es cierto que dicha distinción suponga una situación con consecuencias jurídicas disímiles para unos y otros, a partir de la que a la postre se coloque en una situación desventajosa a los conductores sobrios, respecto de los peatones ebrios, cuando ambos se vean involucrados en una accidente de tránsito. La demostración de lo anterior es que 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 acerbo 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.

16.- De otro lado, no puede dejar de considerarse que la obtención de la información sobre el grado del 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 adelante 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.

Lo explicado implica que, si en el caso de los peatones el legislador no contempló semejante excepción, es decir, no exoneró de la orden previa del juez de garantías la actuación consistente en la obtención de la prueba de alcoholemia del peatón, sino sólo del conductor; no podría pretenderse que mediante una sentencia se equiparara dicha situación, a partir de la implantación de otra excepción que contemple una hipótesis en la que no se aplique la garantía y el control a las actuaciones que conforman una investigación penal y que pueden afectar derechos y garantías fundamentales, en el ejercicio de la recolección probatoria.

Lo último podría expresarse en el sentido de sostener, que la Corte no puede crear otra excepción a los controles claramente basados en normas constitucionales, que pretenden garantizar los derechos fundamentales en el contexto de la recolección de pruebas en desarrollo de una investigación penal. No puede por tanto el Juez de control de constitucionalidad, disponer que por regla general este tipo de pruebas suponen la orden previa de un juez de control de garantías, pero en el caso de la prueba de alcoholemia a peatones no, so pretexto de que en el caso de los conductores no es así.

Jurisprudencia: **Corte Constitucional Sentencia C-429 de 2003.**

1) "…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".

2) “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”.

3) “…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”.

4) “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.”

5) “…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 hacerlo[177]. 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.”

6) “…si el testigo que firmó alternativamente el informe además presenció 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”

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.

---

[177] 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).

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 Nº 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 querella, teniendo en cuenta el número de días que resultare incapacitado"

CAPÍTULO 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 Nº 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 se 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 alchosensor, 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.

Comentario del Editor: Los presupuestos para la suspensión de la licencia previstos por esta norma son: (i) conducir en cualquier de los estados de embriaguez establecidos en el Código o abandonar el lugar de los hechos, (ii) causar lesiones o muerte a otra persona en la conducción.

Artículo 152. ***Grado de alcoholemia.*** **Modificado Artículo 25 Ley 1383 de 2010.** En un término no superior a 30 días contados a partir de la expedición de la presente ley, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses mediante resolución establecerá los límites de los diferentes grados de estado de embriaguez.

Reglamentación: **Resolución 414 de 2002 Instituto nacional de Medicina Legal**

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. La interpretación de los resultados de alcoholemia, independientemente del método empleado para su determinación, requiere la correlación con el estado de embriaguez alcohólica de una persona, así:

- Resultados menores a 40 mg de etanol/100 ml de sangre total, se interpretan como estado de embriaguez negativo.

- Resultados entre 40 y 99 mg de etanol/100 ml de sangre total, corresponden al primer grado de embriaguez.

- Resultados entre 100 y 149 mg de etanol/100 ml de sangre total, corresponden al segundo grado de embriaguez.

- Resultados mayores o iguales a 150 mg de etanol/100 ml de sangre total, corresponden al tercer grado de embriaguez.

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.

Comentario del Editor: Por mandato legal, el Instituto Nacional de Medicina Legal expidió la Resolución 0414 de 2002, **POR LA CUAL SE FIJAN LOS PARAMETROS CIENTIFICIOS Y TECNICOS RELACIONADOS CON EL EXAMEN DE EMBRIAGUEZ Y ALCOHOLEMIA,** resolución que contempla la utilización de métodos directos e indirectos para determinar la embriaguez por medio alcohol, de ahí la utilización del alcohosensor por parte de los cuerpos operativos de control de tránsito, como método indirecto de determinación.

Dicha norma, contempla la realización del **EXAMEN CLINICO** como otro método para determinar la embriaguez, dicho examen debe realizarse, bajo el reglamento técnico forense adoptado por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, mediante Resolución No 1183 de 2005, en la cual claramente se dice que ***"constituye el estándar forense del examen clínico de embriaguez al que se refiere el literal B del artículo 1° y el artículo 3° de la Resolución 000414 de 2002 el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, aclarada mediante Resolución 000453 del 24 de septiembre de 2002."*** (Negrillas fuera de texto)

A su vez, dicho reglamento está orientado a **todas las personas que participen en el proceso de realización del examen clínico forense de embriaguez,** es aplicable por todos los médicos y miembros de los equipos administrativos de apoyo que participen en la realización de examen médico forense para establecer clínicamente el estado de embriaguez.

Lo anterior indica, sin lugar a equívocos, que este reglamento se utiliza:

- Para la realización del examen clínico, y;

- Está dirigido a los médicos forenses o médicos que cumplan funciones periciales y deban realizar un examen clínico forense para determinar embriaguez.

Este reglamento contiene, además, un aparte relacionado con la utilización del alcohosensor, que puede estar sujeto a incorrectas interpretaciones por parte de quienes acceden a él, lo anterior en razón a que especifica el procedimiento para la utilización de este equipo, como método indirecto para determinar la embriaguez alcohólica. Sin embargo, es claro que este procedimiento es realizado por parte del médico perito encargado de practicar el examen, pues está contemplado como una actividad complementaria dentro del examen clínico.

Es decir, el alcohosensor puede ser utilizado en dos escenarios, uno por parte del miembro del cuerpo operativo de control de tránsito en el momento que exista una contravención por parte del conductor, caso en el cual, éste toma la muestra según las capacitaciones que al respecto ha recibido; y un segundo escenario, que es por parte del médico perito, quien una vez llega a sus manos el procedimiento, decide bajo qué condiciones realizar el examen clínico al paciente.

Así mismo debe tenerse en cuenta que la actividad del miembro del cuerpo operativo de control de tránsito, varía de acuerdo a la circunstancia que se presente, pues de conformidad con la normatividad legal vigente en el territorio colombiano, es diferente la actuación en caso de una contravención, a cuando se está en presencia de la comisión de un delito, pues es en éste último caso en el que necesariamente se conduce al conductor a un centro hospitalario para la realización del examen clínico de embriaguez, no obstante que frente a la conducta contravencional si no se cuenta con el método indirecto para determinarla en caso de consumo de alcohol, también se acude al médico perito.

Al respecto se debe tener en cuenta el concepto MT- 1350 – 2- 21336 del 18 de abril de 2008, proferido por el Ministerio de Transporte, en el siguiente sentido:

" … retomando el primer caso, del cual solo se derivaría la investigación de tipo administrativo por infracción a las normas de tránsito, aunque dentro del expediente no aparezca la prueba técnica emitida por medicina legal que indique el grado de embriaguez del investigado, cabe resaltar que el sistema de la tarifa legal por fortuna está proscrito, por tanto, la prueba efectuada en medicina legal no es el único medio eficaz y necesario para demostrar el estado de embriaguez, en consecuencia es posible la aplicación de otros medios de prueba, como la declaración de parte, el testimonio de terceros, el dictamen pericial, la inspección Judicial, los documentos, los indicios y cualesquiera otros medios que sean útiles para la formación del conocimiento, señalados en el artículo 175 del código de procedimiento civil, aplicable en el derecho administrativo por no existir estipulación específica al respecto.

De lo anterior se concluye:

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 del 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 parte del 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.*

En virtud de lo anterior se concluye:

1. La actividad número 4 contenida en la resolución 1183 de 2005, fue diseñada para profesionales del área de la salud, pues este reglamento se sigue específicamente para el caso de la realización del EXAMEN CLÍNICO de embriaguez, examen que es realizado exclusivamente por médicos forenses o médicos que cumplan funciones periciales

2. El procedimiento para realizar la prueba con el alcohosensor, es realizado por los policías de tránsito con fundamento en la capacitación que al respecto reciben por parte del INMLYCF, quienes de acuerdo al modelo del alcohosensor dan la información a los funcionarios de la policía al respecto, siguiendo las condiciones técnicas del equipo, sobre todo en cuanto a la calibración, mantenimiento y utilización de los mismos.

Si hecha la prueba de alcoholemia se establece:

Segundo grado de embriaguez, adicionalmente a la sanción multa, se decretará la suspensión de la licencia de conducción entre dos (2) y tres (3) años, y la obligación de realizar curso de sensibilización, conocimientos y consecuencias de la alcoholemia y drogadicción en centros de rehabilitación debidamente autorizados, por un mínimo de cuarenta (40) horas.

Tercer grado de embriaguez, a más de la sanción de multa, se decretará la suspensión entre tres (3) y diez (10) años de la licencia de conducción, y la obligación de realizar curso de sensibilización, conocimientos y consecuencias de la alcoholemia y drogadicción en centros de rehabilitación debidamente autorizados, por un mínimo de ochenta (80) horas.

Será criterio para fijar esta sanción, la reincidencia, haber causado daño a personas o cosas a causa de la embriaguez o haber intentado darse a la fuga.

Parágrafo 1. La reincidencia en un tercer grado de embriaguez, será causal para determinar la cancelación definitiva de la licencia de conducción.

Parágrafo 2. La certificación de la sensibilización será indispensable para la entrega de la licencia de conducción suspendida.

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 25 no se desconoció la Constitución, y por ende, se declara exequible

Jurisprudencia: **Consejo de Estado Sección Tercera Sentencia del 13 de abril de 2011.** "… se tiene entonces que una persona con un nivel de alcohol comprendido entre 50 a 100 miligramos sufre los siguientes síntomas: incoordinación motora, confusión, incapacidad de juicios críticos y alteración de funciones sensoriales. De allí que cuando una persona presenta un nivel de concentración etílica en su sangre, superior a 100 mgs., se encuentra en situación indiscutible de embriaguez, condición que influye, sin duda, en la conducción de vehículos automotores.

Conforme a lo anterior, en el caso sub examine, se concluye que si bien el señor Oscar de Jesús Álzate Álzate, tenía una concentración de alcohol etílico en la sangre de 67 mgs. %, que podría haberle causado una disminución de los reflejos y alteración de la percepción, no es razón suficiente para afirmar que estaba embriagado; la cantidad de etanol encontrada en su sangre, constituye un estado de alicoramiento que no impide a todas las personas la conducción de un vehículo; en efecto, la realización inadecuada de esta actividad sólo puede considerarse claramente causada por el alcohol cuando sus niveles en la sangre son superiores a 100 mgs. %."

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 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."

Concepto Nº 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."

Concepto Nº 310681 del 24 agosto 2010 y 315301 del 25 de agosto de 2010: "De lo anterior es fácil deducir que por expresa disposición legal (Ley 1383 de 2010 artículo 25) además de la sanción de multa a partir del 2° grado de embriaguez, se decretará la suspensión de la respectiva licencia de conducción, lo anterior encuentra su sustento en el literal E del artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, modificatorio del 131 del

Código Nacional de Tránsito, el cual de contera nos remite a lo preceptuado para el efecto en el artículo 152 de la Ley 769 de 2002, normativa que establece el segundo y tercer grados de embriaguez, en consecuencia la ley solo contempla como sanción para el primer grado de embriaguez, además de la sanción de multa equivalente a 45 salarios mínimos legales diarios vigentes, procede la inmovilización, razón por la cual, respecto al procedimiento a surtir, será preciso darle aplicación al precitado artículo 125 del Código de Tránsito Terrestre."

Comentario del Editor:

Alcoholemia y Embriaguez a la luz del Código Nacional de Tránsito

El Código Nacional de Tránsito, ley 769 de 2002, define la alcoholemia como la cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre; así mismo, considera la embriaguez como el estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo. Frente a esta enunciación se debe tener en cuenta que dicha alteración puede ser producida por diferentes sustancias que produzcan dependencia, entre ellas el alcohol, por lo que es importante hacer esta aclaración.

Por mandato legal, tanto en el artículo 131, como en el artículo 152[178] del código nacional de tránsito, el Instituto Nacional de Medicina Legal, tiene a su cargo la determinación de los parámetros para la toma del examen de embriaguez y alcoholemia; así como la definición de los límites de los grados de embriaguez.

Es por ello que dicha entidad, expidió la Resolución 0414 de 2002, POR LA CUAL SE FIJAN LOS PARAMETROS CIENTIFICIOS Y TECNICOS RELACIONADOS CON EL EXAMEN DE EMBRIAGUEZ Y ALCOHOLEMIA, resolución que contempla la utilización de métodos directos e indirectos para determinar la embriaguez por medio de alcohol, de ahí la utilización del alcohosensor por parte de los miembros de los cuerpos operativos de control de tránsito, como método indirecto de determinación.

Sobre la Resolución 414 de 2002

Existen dos procedimientos para establecer la embriaguez alcohólica, entendida esta, tal como se mencionó al inicio de este escrito, como la alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por el alcohol.

En primer lugar se tiene como procedimiento la alcoholemia que se puede determinar de manera directa a través de prueba de sangre (muestra tomada en un centro hospitalario) y de manera indirecta con el alcohosensor.

De igual manera y como segundo procedimiento tenemos el examen clínico, el cual se sigue por el estándar forense establecido por el INMLYCF.

Ahora bien el Artículo 4 de la Resolución 414 de 2002, menciona que:

"ARTICULO 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.

PARAGRAFO. 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.

---

[178] En un término no superior a 30 días contados a partir de la expedición de la presente ley, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses mediante resolución establecerá los límites de los diferentes grados de estado de embriaguez.

Las instituciones que practiquen estas pruebas deben contar con la infraestructura necesaria para la preservación y almacenamiento adecuado de las muestras recolectadas para análisis.

Ahora bien, debe tenerse en cuenta que dicha cadena de custodia se da según los lineamientos procedimentales y técnicos establecidos en la normatividad vigente al respecto, por lo que es procedente traer a colación la Resolución No 1183 de 2005, en la cual claramente se dice que "constituye el estándar forense del examen clínico de embriaguez al que se refiere el literal B del artículo 1° y el artículo 3° de la Resolución 000414 de 2002 el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, aclarada mediante Resolución 000453 del 24 de septiembre de 2002."

Lo anterior en razón a que dicho reglamento contiene, además, un aparte relacionado con la utilización del alcohosensor, en el que especifica el procedimiento para la utilización de este aparato, como método indirecto para determinar la embriaguez alcohólica, en el procedimiento realizado por parte del médico perito encargado de realizar el examen, pues está contemplado como una actividad complementaria dentro del examen clínico.

De lo anterior se colige, que el alcohosensor puede ser utilizado en dos escenarios, uno por parte del policía de tránsito en el momento que exista una **contravención** por parte del conductor, caso en el cual, éste toma la muestra según las capacitaciones que al respecto ha recibido por parte del INMLYCF; y un segundo escenario, que es por parte del médico perito, quien una vez llega a sus manos el procedimiento, decide bajo qué condiciones realizar el examen clínico al paciente, aplicando todos los protocolos técnicos exigidos.

Así mismo debe tenerse en cuenta que la actividad del policía de tránsito, varía de acuerdo a la circunstancia que se presente, pues de conformidad con la normatividad legal vigente en el territorio colombiano, es diferente la actuación en caso de una contravención, a cuando se está en presencia de la comisión de un delito, pues es en éste último caso en el que necesariamente se conduce al conductor a un centro hospitalario para la realización del examen clínico de embriaguez, no obstante que frente a la conducta contravencional si no se cuenta con el método indirecto para determinarla en caso de consumo de alcohol, también se acude al médico perito.

Sobre la cadena de custodia

En Colombia, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, dio origen en diciembre de 1993, al primer manual de Cadena de Custodia, estableciendo allí, un procedimiento para el manejo idóneo de los elementos materiales de prueba, desde su ingreso al Instituto hasta el envío del dictamen a la autoridad competente.

Posteriormente en el artículo 288 de la Ley 600 de 2000 (Código de Procedimiento Penal), se estableció el concepto de Cadena de Custodia en el cual se fijo su objetivo principal, destacando aspectos como: a que se le debe aplicar cadena de custodia, con qué fin, quienes son responsables de la aplicación, donde inicia y donde termina, y quizás lo más importante, le impuso al Fiscal General de la Nación, diseñar e implementar un sistema de cadena de custodia de acuerdo a los avances científicos y técnicos.

Es así como mediante resolución 1890 de Noviembre 5 de 2002, la Fiscalía General de la Nación, con fundamento en la Ley 600 de 2000, reglamenta un sistema que cobra vigencia el 1 de enero de 2004, en el cual ordena la aplicación de un proceso para el manejo de los elementos materiales probatorios (EMP) y evidencias físicas (EF), que contempla procedimientos con actividades que van desde el aseguramiento de la escena hasta la disposición final de los mismos.

Con base en lo anterior y mediante resolución 0-2869 de diciembre 29 de 2003, la Fiscalía General de la Nación, en cabeza de la Policía Judicial en Colombia, estandariza todos los procedimientos en un primer Manual de Cadena de Custodia, en él que unifica rótulos, formatos y recomienda algunas prácticas para el debido manejo de la recolección y embalaje de los mismos, así mismo establece la necesidad de adecuación de los Almacenes de Evidencia, de acuerdo a especificaciones técnicas para la custodia de los EMP y EF.

En ese orden y dentro del marco de la Ley 906 de 2004, la Fiscalía General de la Nación reglamenta el Sistema de Cadena de Custodia para el Sistema Penal Acusatorio, mediante resolución 06394 de diciembre 22 de 2004, en donde ajusta los procedimientos a la nueva actividad procesal[179].

Así las cosas se puede encontrar que la implementación del sistema de cadena de custodia, se da como consecuencia de la presencia de un nuevo sistema penal en nuestro país, sistema que genera la necesidad de salvaguardar la evidencia física y material probatorio recaudado dentro de una investigación de esta naturaleza.

Ahora, la Ley 906 de 2004, establece:

"ARTÍCULO 257. INICIO DE LA CADENA DE CUSTODIA. El servidor público que, en actuación de indagación o investigación policial, hubiere embalado y rotulado el elemento material probatorio y evidencia física, lo custodiará"

Lo anterior indica sin lugar a equívocos que la cadena de custodia, surge en presencia de una investigación o indagación de tipo penal, no así en las actuaciones de carácter contravencional, a la cual hace referencia el Código Nacional de Tránsito.

La aplicación de la cadena de custodia, tiene aplicación en presencia del examen clínico para la determinación de la embriaguez, por lo que este procedimiento es utilizado por parte del médico perito, quien una vez llega a sus manos el procedimiento, decide bajo qué condiciones realizar dicho examen al paciente, aplicando todos los protocolos técnicos exigidos, esto es en presencia de la comisión de un punible, no así en la comisión de una contravención.

Es decir, las pruebas de alcoholemia practicadas por los policías de carreteras no son objeto del procedimiento de cadena de custodia establecido en la Resolución 414 de 2002.

Más aun cuando la mencionada resolución habla de las muestras recolectadas y evidentemente en aras de la practica la muestra tomada con el alcohosensor no es tangible, y se traduce en el tiquete que arroja el equipo sobre la medición tomada, documento que se anexa a la orden de comparendo elaborada por el funcionario de control.

La prueba tomada a través del alcohosensor, es traducida en el documento que arroja el equipo, la cual no puede ser objeto de alteraciones y teniendo en cuenta que se trata de un documento proferido por un servidor público se presume autentica salvo que se demuestre lo contrario una vez se tache de falso por parte del infractor; quien como es apenas lógico tendrá que demostrar dentro de la audiencia ante el respectivo organismo de tránsito la alteración sufrida por el documento.

Ahora bien, la falta de cadena de custodia dentro del trámite contravencional, no afecta la validez del mismo, pues como se ha mencionado, este procedimiento se aplica cuando se está frente a la comisión de un delito.

Artículo 153. ***Resolución Judicial.*** Para Efectos legales se entenderá como resolución judicial la providencia que impone una pena de suspensión de licencia de conducción.

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.

[179] http://cadenadecustodia.blogspot.com/

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".*

CAPÍTULO IX
Sanciones Especiales

Artículo 154. *Centros de Enseñanza.* Modificado Artículo 4º Ley 1397 de 2010. El incumplimiento de las normas que regulan el funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística será sancionado de acuerdo con la gravedad de la falta 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 a causal de suspensión, contemplada en el parágrafo anterior.

> ***Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte***: **Concepto Nº 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."
>
> ***Comentario del Editor:*** En este caso por constituir los Centros de Enseñanza entidades de apoyo, la autoridad competente será la Superintendencia de Puertos y Transporte y las multas que en virtud de ello se impongan, serán propiedad de los municipios donde tengan la sede principal dichos centros.

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**

Articulo 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.

Articulo 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.

Comentario del Editor: Dentro de las infracciones que estarán sujetas a este procedimiento pueden citarse: 1. Artículo 12 Ley 1005 de 2006 No reportar información al Runt, 2. Parágrafo 1º Artículo 93 Contratar conductores con licencia suspendida o cancelada, 3. Parágrafo 2º Artículo 93 No reportar programas de control de infracciones, 4. Inciso 2º Parágrafo 5º Artículo 8º No autodeclarar, 5. Inciso 3º Artículo 101 No disponer de los elementos una vez se realizan los trabajaos en las vías, 6. Artículo 102 No disponer adecuadamente de los escombros y 7. Artículo 114 Retiro o daño de señales de tránsito

CAPÍTULO X
Ejecución de la Sanción

Artículo 159. Cumplimiento. Modificado Artículo 26 Ley 1383 de 2010, Modificado Artículo 207 Decreto-Ley 19 de 2012. 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 iuspuniendi 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.

Comentario del Editor: La Ley expresamente le otorga a los organismos de tránsito la facultad de cobrar las multas de tránsito que impone (Artículos 140 y 159), la prescripción consiste en la pérdida de dicha capacidad por el paso del tiempo sin que la autoridad ejerza ese derecho.

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 2010y 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 Referenciación 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 Nº 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.

Concepto Nº 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 Nº 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:** "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".

Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1589 de 2004.

1) "…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"

2) "…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"

3) "…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"***. (Negrillas y subrayas originales)

Corte Constitucional Sentencia C-385 de 2003. "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".

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." [180]

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".[181]"

(…)

"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

180 Cfr. Corte Constitucional, sentencia C-720/99.
181 Ibídem.

que la destinación sea proporcionada y respete las prioridades constitucionales relativas a cada una de las distintas fuentes exógenas de financiación."[182]"

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 24740 del 13 de mayo de 2005:** "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 el Ministerio de Transporte como suprema autoridad en materia de tránsito;: educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial."

Comentario del Editor:

De la naturaleza jurídica de las multas

Diferentes corporaciones han sostenido que los dineros recaudados por concepto de multas por causa de infracciones de tránsito, son ingresos corrientes de la Nación, cedidos a los entes territoriales.

En tal sentido se ha pronunciado la Corte Constitucional, al manifestar en la sentencia C- 321 de 2009:

"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." [183]

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

182 Cfr. Corte Constitucional, sentencia C-720/99.
183 Cfr. Corte Constitucional, sentencia C-720/99.

de los bienes que son de su propiedad exclusiva, como las rentas tributarias que surgen gracias a fuentes tributarias – impuestos, tasas y contribuciones – propias".[184]"

Lo anterior muestra que las multas originadas a causa de las infracciones de tránsito, son fuentes exógenas cedidas por la Nación a los entes territoriales, y será el legislador quien determine cuál es la destinación que se le dé a estos recursos.

Destinación de las multas originadas en las infracciones de tránsito

Teniendo en cuenta lo manifestado anteriormente en el sentido que será el legislador quien determine cuál es la destinación que se debe dar a estos recursos, se debe traer a colación el Art. 160 del Código Nacional de Tránsito, que sostiene: "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"

En tal sentido, el legislativo es claro pues el recaudo por estos conceptos se destinara por la entidad territorial a planes de de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial.

Así lo ha ratificado el máximo Tribunal de lo Contencioso Administrativo, al decir:

"1) "…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."

2) "…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."

3) "…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."[185]

Así las cosas, se ratifica lo mencionado por el suscrito en el Conversatorio, en el sentido que las multas por estos conceptos, pueden destinarse a los proyectos de Seguridad Vial en las entidades territoriales.

Tan es así, que el Ministerio de Transporte en concepto del 13 de mayo de 2005, sostuvo: "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 el Ministerio de Transporte como suprema autoridad en materia de tránsito;: educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial."[186]

La señalización vial como elemento de la seguridad

De acuerdo con la norma en mención, la destinación que se debe dar a estos recursos por parte de la entidad es específica, al confrontar la norma con lo expuesto por el Ministerio de Transporte, se tiene que esta destinación se deberá efectuar a los planes de tránsito, teniendo en cuenta el plan nacional de seguridad vial.

---

184 Ibídem.
185 CONSEJO DE ESTADO. Sala de Consulta y Servicio Civil. Concepto 1584 de 2004.
186 MINISTERIO DE TRANSPORTE. Oficina Jurídica. Concepto No 24740. 13 de Mayo de 2005.

Por tal motivo, se debe analizar que se entiende por seguridad vial y que elementos pueden contribuir a su culminación.

El Art. 1 de la ley 769 de 2002. Modificado por la ley 1383 de 2010. Menciona los principios que rigen las normas de tránsito; entre estos se encuentra el principio de seguridad entendida esta como "[187]la garantía que deben darle las autoridades y los demás actores del tránsito a sus congéneres que podrán movilizarse sin que agentes internos o externos a la circulación les impidan lograr sus objetivos particulares."

En tal sentido, las autoridades a fin de proteger dicha garantía se apoyan en diferentes instrumentos que permitan una buena movilidad dentro de sus diferentes jurisdicciones, como es el caso de la señalización vial, la organización de las vías y el control de la circulación.

Así las cosas, la utilización de diferentes señales de tránsito dentro del territorio nacional, de conformidad con el Manual de Señalización Vial, permite a la autoridad respectiva, velar porque la garantía contenida en el Código Nacional de Tránsito, se vea reflejada con la implementación de estas herramientas en búsqueda de la disminución de los índices de accidentalidad por causas del tránsito, logrando con ello cumplir con las políticas en materia de seguridad vial implementadas por el Ministerio de Transporte.

En conclusión, la entidad territorial, debe destinar los recursos que obtenga, por conceptos de multas por infracciones de tránsito, a los proyectos de Seguridad Vial, de conformidad con el plan que en la materia elabora el Ministerio de Transporte.

CAPÍTULO 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 Nº 81431 del 2 de marzo de 2009:** "En conclusión la acción contravencional 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."

Concepto Nº 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

[187] FONDO DE PREVENCION VIAL y MINISTERIO DE TRANSPORTE. Régimen Jurídico del Tránsito en Colombia. Código Nacional de Tránsito Terrestre. Compilado por Oscar David Gómez Pineda. Bogotá. 2010. Pg. 15

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 inculpado."

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 –iuspuniendi- por el cumplimiento del término señalado por la Ley."

Del texto trascrito, 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."

Comentario del Editor: La Ley le otorga competencia a los organismos de tránsito para imponer las sanciones de tránsito a que haya lugar por las infracciones de tránsito que se cometen dentro del territorio de su jurisdicción, la caducidad consiste en la pérdida de la capacidad para sancionar por el paso del tiempo sin que se imponga la respectiva sanción, la cual se interrumpe con la iniciación de la audiencia de que trata el artículo 136 de la Ley 769 de 2002 y mientras dicha audiencia se adelante, independientemente de las interrupciones de la misma. La interrupción de la caducidad en los trámites contravencionales por infracción a las normas de tránsito guarda relación con las disposiciones relacionadas con el mismo fenómeno en los procedimientos contencioso administrativos. En este sentido, la Ley 640 de 2001 dispone que la presentación de la solicitud de conciliación extrajudicial en derecho ante los agentes del Ministerio Público para asuntos de lo contencioso administrativo, suspende el término de prescripción o de caducidad, según el caso.

CAPÍTULO 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 2012-02-08**

Articulo 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 o 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.*** Autorizase 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 hacía 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.

Adicionado Artículo 7º Resolución 4775 de 2009

El permiso para la movilización de los vehículos automotores que posean vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, expedido por el Ministerio de Defensa Nacional –Policía Nacional debe ser registrado ante el Organismo de Tránsito donde se encuentre matriculado el vehículo automotor

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.

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.

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 Nº 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.

> ***Comentario del Editor:*** El legislador faculta a los concejos municipales o distritales o a las asambleas departamentales para fijar los valores por los trámites de tránsito pero en ningún momento se les factura para fijar los montos por las sanciones de tránsito, estas están fijadas directamente por el legislador en el Código.

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 Nº 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, con excepción de las normas sobre medio ambiente. Derógase el Decreto 1344 de 1970 y sus disposiciones reglamentarias y modificatorias.

LEY 1503 DE 2011

"Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones."

Doctrina: *"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 cómo 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 trasmitirla 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".

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;
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 2. ***Actores de la Vía.*** 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.

CAPÍTULO II

Lineamientos en Educación en Seguridad Vial

Artículo 3. ***Educación Vial.*** La educación vial consiste en acciones educativas, iníciales 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 avaluar 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 lecto-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 9. Modifíquese el artículo 56 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

"Artículo 56. *Obligatoriedad de la enseñanza.* **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."

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.

CAPÍTULO III

Lineamientos para el Sector Privado en Seguridad Vial

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

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.

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 auto controlarán, 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.

CAPÍTULO IV

Lineamientos para la Acción Comunitaria en Seguridad Vial

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.

CAPÍTULO V

Lineamientos para la acción estatal en 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.

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.

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.

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.

Artículo 25. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

RESOLUCIÓN 004775 DE 2009
(octubre 1°)

por la cual se establece el manual de trámites para el registro o matrícula de vehículos automotores y no automotores en todo el territorio nacional y se dictan otras disposiciones

T Í T U L O I
OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1. *Objeto.* La presente resolución tiene por objeto establecer los requisitos y el procedimiento para el registro de los vehículos no automotores remolques, semirremolques, multimodular, el registro de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada y la matrícula de los vehículos automotores y demás trámites asociados con los mismos.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.* Las disposiciones establecidas en la presente resolución serán aplicables en todo el territorio nacional.

T Í T U L O II
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 3. Definiciones. Además de las definiciones contenidas en la Ley 769 de 2002, para efectos de la interpretación y aplicación de la presente resolución se tendrán en cuenta las siguientes:

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

CERTIFICADO DE DESINTEGRACIÓN FÍSICA TOTAL: Documento expedido por las entidades desintegradoras, en el que se acredita la desintegración física total del vehículo.

CERTIFICADO DE INSCRIPCIÓN: Es el documento que demuestra la respectiva inscripción de la persona natural o jurídica ante el Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT.

CERTIFICADO DE TRADICIÓN: Es el documento que se expide con el fin de determinar la tradición del dominio y la titularidad del bien y las características del vehículo conforme a las establecidas en la presente norma.

CERTIFICADO INDIVIDUAL DE ADUANA: Es la certificación emitida por la empresa ensambladora o importadora del vehículo, la cual consta de los datos de identificación del vehículo, el número de declaración de importación, la fecha de presentación ante el banco y el número de levante.

CLASE DE VEHÍCULO: Denominación dada a un automotor de conformidad con su destinación, configuración y especificaciones técnicas.

DECLARACIÓN DE IMPORTACIÓN: Es el documento establecido por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales para ser utilizado en la declaración del Régimen de Importación.

DESINTEGRACIÓN FÍSICA TOTAL: Es el proceso de destrucción controlada de todos los elementos componentes del vehículo, hasta convertirlos en chatarra.

DESTRUCCIÓN TOTAL DEL VEHÍCULO: Entiéndase por destrucción total, cuando en el siniestro un vehículo pierde su capacidad de funcionamiento técnico-mecánico, su chasis sufre un daño tal que técnicamente sea imposible su recuperación y que obliga a la cancelación de su matrícula o registro.

EXPORTACIÓN: Enviar definitivamente un vehículo ensamblado o fabricado en el país al exterior.

FECHA DE DECLARACIÓN DE IMPORTACIÓN: Fecha registrada por el banco al momento de la presentación de la declaración de importación para efectos del pago o no de los tributos aduaneros, la cual constituye la fecha de la declaración de importación.

FORMULARIO DE SOLICITUD DE TRÁMITE: Documento a través del cual la persona natural o jurídica solicita ante la autoridad competente, la realización de un trámite.

HURTO O DESAPARICIÓN DOCUMENTADA DEL VEHÍCULO: Es el documento expedido por la autoridad competente que certifica la pérdida de la posesión y el desconocimiento del destino final del vehículo por parte de su propietario.

IMPORTACIÓN TEMPORAL: Es la introducción al país de un vehículo con un fin determinado y con la suspensión mediante garantía del pago de los derechos de importación, impuestos y cualquier otro gravamen aplicables al despacho para consumo.

LEVANTE: Es el acto por el cual la autoridad aduanera permite a los interesados la disposición de la mercancía, previo el cumplimiento de los requisitos legales o el otorgamiento de garantías.

MARCA DE VEHÍCULO: Es la identificación que da la casa matriz, que fabricó o ensambló y desarrolló tecnológicamente un prototipo vehicular.

NUMERO DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR (VIN): Número compuesto por una estructura de 17 caracteres alfanuméricos o numéricos, que el fabricante asigna a un vehículo con el propósito de identificarlo, conforme a estándares establecidos internacionalmente.

NÚMERO DE LA DECLARACIÓN DE IMPORTACIÓN: Corresponde al número único otorgado por la DIAN a cada uno de los formularios de declaración de importación.

NÚMERO DE LEVANTE: Número de control otorgado por la administración de aduana en razón de haberse surtido los procedimientos previos para efectos de dejar el vehículo a libre disposición del importador.

PÉRDIDA PARCIAL O DESTRUCCIÓN PARCIAL DEL VEHÍCULO. Modificado Inciso 1 Artículo 1 Resolución 6529 de 2011 Ministerio de Transporte. Entiéndase por pérdida parcial cuando en un evento un vehículo sufre daños que no implican la pérdida de su capacidad de funcionamiento técnico-mecánico en la medida que le impida realizar transacciones comerciales y no obliga a la cancelación de su matrícula o registro.

PÉRDIDA TOTAL O DESTRUCCIÓN TOTAL DEL VEHÍCULO. Modificado Inciso 2 Artículo 1 Resolución 6529 de 2011 Ministerio de Transporte. Entiéndase por pérdida total o destrucción total cuando en un evento un vehículo sufre daños de tal magnitud que conlleve la pérdida de su capacidad de funcionamiento técnico-mecánico, su chasis sufre un daño tal que técnicamente sea imposible su recuperación y que obliga a la cancelación de su matrícula o registro.

PÉRDIDA DEFINITIVA: Cuando se pierde la tenencia y posesión de un vehículo como consecuencia de un hurto.

PÉRDIDA TOTAL DEL VEHÍCULO: Entiéndase por pérdida total, cuando en el siniestro un vehículo no pierde su capacidad de funcionamiento técnico-mecánico que le impida realizar transacciones comerciales y no obliga a la cancelación de su matrícula o registro.

PÉRMISO DE CIRCULACIÓN RESTRINGIDA: Documento que autoriza a los vehículos que no han sido matriculados ante un Organismo de Tránsito, a movilizarse por la vía de uso público o privado abierto al público.

RADICACIÓN DE LA MATRÍCULA O DEL REGISTRO: Efecto de legalizar el traslado de la matrícula o del registro ante el Organismo de Tránsito receptor de dicha matrícula.

REEXPORTACIÓN: Enviar definitivamente un vehículo importado legalmente al país al exterior.

REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE TRÁNSITO (RUNT): Es un sistema de información que permite registrar y mantener actualizada, centralizada, autorizada y validada la misma sobre los registros de automotores, conductores, licencias de tránsito, empresas de transporte público, infractores, accidentes de tránsito, seguros, remolques y semirremolques, maquinaria agrícola y de construcción autopropulsada y de personas naturales o jurídicas que prestan servicio al sector.

REMATRÍCULA: Matricular nuevamente un vehículo, que ha sido objeto de hurto o desaparición documentada con la placa correspondiente a su matrícula inicial.

SALDO DE VEHÍCULOS: Vehículos no comercializados durante el año modelo.

TARJETA DE REGISTRO: Es el documento público que contiene las características que identifican el vehículo, acredita su propiedad e identifica a su propietario.

TRASLADO DE LA MATRÍCULA O REGISTRO: Efecto de solicitar ante el Organismo de Tránsito en donde se encuentra registrado el vehículo, el traslado del registro a otro Organismo de Tránsito.

TRASPASO: Inscripción de la transferencia de la propiedad de un vehículo.

VEHÍCULOS DE FABRICACIÓN NACIONAL Y SIN IMPORTACIÓN: Vehículos fabricados o ensamblados en Colombia.

Artículo 4°. Características que identifican un vehículo automotor. Se identificará el vehículo con las siguientes características: clase, marca, línea, modelo, color, cilindrada, potencia, tipo de carrocería, número de motor, número de chasis, número de serie, VIN, número de puertas.

T Í T U L O III

PROCESO DE INSCRIPCIÓN ANTE EL REGISTRO ÚNICO NACIONAL AUTOMOTOR – RUNT

Artículo 5. Proceso de inscripción ante el Registro Único Nacional Automotor. El Organismo de Tránsito es el responsable de inscribir ante el Sistema RUNT la información correspondiente a propietarios de vehículos de personas naturales o jurídicas que adelanten trámites ante el Sistema.

La inscripción ante el Sistema RUNT se adelantará personalmente por el interesado con el documento de identidad si es persona natural, y las personas jurídicas con el certificado de representación legal. En ambos eventos se exigirá la impresión de la huella dactilar y la firma del registrado. La identidad se validará cotejando la huella, tipo y número de documento con la información existente en la Registraduría Nacional del Estado Civil si es ciudadano colombiano y con la información registrada en el DAS si es ciudadano extranjero.

Parágrafo 1. La inscripción se hará por una sola vez sin costo alguno para el ciudadano o para el representante legal de una entidad propietaria del automotor.

Parágrafo 2. Cuando el propietario del vehículo se encuentre ya inscrito en el sistema RUNT, los trámites que no realice personalmente podrá hacerlos a través de poder, mandato o cualquier mecanismo de representación otorgado formalmente, acompañado de la fotocopia del documento de identidad del poderdante. El apoderado deberá estar inscrito en el RUNT.

Parágrafo 3. Para los casos en los que intervienen menores de edad, es necesario probar la Representación del Menor; si está a cargo de los padres de familia, se deberá anexar el Registro Civil de Nacimiento del menor; si está a cargo de Curador o Tutor deberá anexar copia de la decisión de autoridad competente que así lo acredite.

Conceptos Ministerio de Transporte N° 82611 del 09 de marzo de 2010: "1. El artículo 5 de la Resolución 4775 del 1 de octubre de 2009 y en relación con el proceso de inscripción ante el Registro Único Nacional Automotor, señala que los organismos de tránsito son los responsables de inscribir ante el RUNT la información correspondiente a propietarios de vehículos de personas naturales o jurídicas que adelanten trámites ante el sistema, trámite que debe ser surtido personalmente por el interesado; una vez el propietario del vehículo se encuentre inscrito, los trámites que no realice personalmente podrá hacerlos a través de poder, mandato o cualquier mecanismo de representación otorgado formalmente, el apoderado deberá estar inscrito en el RUNT."

TÍTULO IV
CAPÍTULO I

Requisitos generales para los trámites de los vehículos automotores

Artículo 6. Los trámites de tránsito de los vehículos automotores, se adelantarán con los requisitos de carácter general, y en cada caso se enunciarán los requisitos específicos:

• Formulario de Solicitud de Trámite, debidamente diligenciado con las instrucciones señaladas en el reverso del documento.

• Para los trámites en los cuales se acredite la destrucción total, hurto o desaparición documentada o duplicado de Licencia de Tránsito, no será necesario aportar las improntas.

• Certificado de existencia y representación legal del propietario, con vigencia no mayor a noventa (90) días si se trata de una persona jurídica.

• SOAT vigente. Se exceptúa para la cancelación de la matrícula o para traspaso por parte del vendedor que desconoce el paradero del vehículo y traspaso a persona indeterminada.

• Revisión técnico-mecánica y de gases vigente. Se exceptúa para la cancelación de la matrícula o para traspaso por parte del vendedor que desconoce el paradero del vehículo y traspaso a persona indeterminada.

• Estar a paz y salvo por infracciones de tránsito.

• Estar a paz y salvo en el pago de impuestos sobre vehículos automotores.

• Acreditar el pago de los derechos del trámite.

Para vehículos ensamblados o fabricados y vendidos en forma independiente el chasis y la carrocería, debe anexar las respectivas facturas de venta.

Si el vehículo presenta limitación o gravamen a la propiedad, deberá adjuntar 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.

> ***Concepto Ministerio de Transporte Nº 92343 del 2 de junio de 2010:*** "… considera este despacho que por cada diligencia adelantada ante el organismo de tránsito, que implique modificación de los datos contenidos en los archivos o historial del vehículo, corresponde el pago de derechos por cada una de estas actualizaciones."
>
> ***Concepto Ministerio de Transporte Nº 320931 del 30 de Agosto de 2010:*** "El trámite para reclamar lo adeudado por el antiguo dueño del vehículo, corresponde efectuarlo ante la respectiva justicia civil."
>
> ***Concepto Ministerio de Transporte Nº 226961 del 12 de mayo de 2011:*** "3. En cuanto a la presentación del original de la factura de que trata la Resolución 4775 de 2009, para la factura título valor prevista en la Ley 1231 de 2008 aplica lo señalado en el artículo segundo del Decreto 1165 de 1996, esto es, la entrega de la copia de la factura suple la obligación de entregar el original en los términos del artículo 617 del Estatuto Tributario."

Artículo 7. El permiso para la movilización de los vehículos automotores que posean vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, expedido por el Ministerio de Defensa Nacional –Policía Nacional debe ser registrado ante el Organismo de Tránsito donde se encuentre matriculado el vehículo automotor.

CAPÍTULO II
Matrícula de un vehículo automotor

Artículo 8. Solamente se podrán matricular vehículos nuevos, entendiéndose por estos los comercializados durante el año modelo asignado por el fabricante y los dos meses primeros del año siguiente. No se podrán matricular saldos de vehículos, excepto si son de fabricación nacional y sin importación de conformidad con la Ley 1281 de 2009 y la Resolución 349 de 2009 de este Ministerio.

Parágrafo 1. Los saldos de vehículos de fabricación nacional y sin importación, se podrán comercializar y registrar con posterioridad al año modelo, siempre que la factura de venta corresponda a un período no mayor de 60 días hábiles anteriores a la fecha en que se solicita la matrícula.

Parágrafo 2. Los vehículos ensamblados, fabricados o importados cuyo año modelo asignado por el fabricante es posterior al de su comercialización, procede su matrícula desde el año de la comercialización y los dos meses primeros del año siguiente del año modelo.

Artículo 9. Para la matrícula de un vehículo automotor se deberá presentar ante el Organismo de Tránsito los requisitos de carácter general previstos en esta disposición y los descritos a continuación:

• Para la matrícula de un vehículo automotor, el Formulario debe estar suscrito por el comprador (es) anexándole las improntas exigidas en reverso del documento.

• Factura de compra si el vehículo es de fabricación nacional.

• Factura de compra del vehículo en el país de origen.

• Certificado individual de Aduana o declaración de importación.

• El certificado de inscripción ante el RUNT.

La revisión técnico-mecánica y de gases, no será exigible a los vehículos matriculados durante el año modelo asignado por el fabricante y los dos primeros meses del año siguiente; los cuales se someterán a la primera revisión al cumplir dos años contados a partir de su matrícula.

Parágrafo 1. La comercialización y venta de vehículos automotores en Colombia, se debe efectuar por establecimientos comerciales cuyo objeto social sea la venta de estos bienes.

La factura de venta expedida por el establecimiento comercial, debe contener como mínimo la clase, marca, línea, color, modelo, tipo de carrocería, número de motor, número de chasis, serial y/o VIN.

Parágrafo 2. Para efectos de la matrícula, los vehículos importados por personas naturales o jurídicas cuyo objeto social no es la venta de vehículos automotores, el término de los sesenta días de vigencia de la factura de venta del país de origen, se contarán a partir de la fecha del levante establecida por la DIAN en Colombia.

Parágrafo 3. 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.

Matrícula de vehículos vendidos o donados por misiones diplomáticas

Artículo 10. Para la matrícula de vehículos vendidos o donados por Organismos Internacionales, Misiones Técnicas, Cuerpos Consulares o Diplomáticos acreditados en el territorio colombiano, además de los requisitos de carácter general, deben acreditar los siguientes:

• Importados por dichos organismos o por sus funcionarios, las declaraciones de importación inicial y modificatoria y la factura de venta del país de origen, figurando como importador el adquirente o donatario en la declaración de importación inicial o modificatoria.

• Adquiridos en Colombia por dichos organismos o por sus funcionarios a través de una empresa comercializadora de vehículos, la factura de venta.

En ambos casos se anexará la autorización de venta o donación otorgada por el Ministerio de Relaciones Exteriores y la matrícula inicial deberá realizarse en el servicio particular u oficial.

Matrícula de vehículos de misiones diplomáticas

Artículo 11. Para la matrícula de vehículos importados por funcionarios colombianos que regresen al término de su misión diplomática o consular, indistintamente de ser o no usado el vehículo, además de los requisitos de carácter general deben acreditar los siguientes:

• Fotocopia de la declaración de importación.

• Documento que acredite el cupo asignado por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Sólo podrá aprobarse la matrícula inicial de un (1) vehículo automotor al personal diplomático que regresa al país sin exceder en todo caso el cupo asignado por el Ministerio de Relaciones Exteriores; siendo requisito 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.

La matrícula de un vehículo importado por personal diplomático o consular colombiano al término de la misión se realizará a nombre de la persona registrada en la declaración de importación.

Para efectos de la autorización de venta o donación de vehículos de servicio diplomático, consular y de misiones especiales, su placa deberá reintegrarse al Ministerio de Relaciones Exteriores efectuando este la cancelación de la matrícula del automotor.

Decreto 2640 de 2002: Registro de Vehículos de Entidades de Derecho Público

Artículo 1. Vehículos sin declaración de importación, ni factura de compra. Los vehículos automotores no registrados de propiedad de las entidades de derecho público, rematados o adjudicados, sobre los cuales no exista certificado particular de aduana, declaración de importación, ni factura de compra, podrán ser registrados con el acta de adjudicación en la que conste procedencia y características del vehículo.

La entidad que remata el automotor o que lo adjudica expedirá un acta por cada vehículo, para efectos de su registro.

Artículo 2. Remate de vehículos de entidades de derecho público. Todo vehículo rematado por entidades de derecho público a favor de persona natural o jurídica de derecho privado, deberá ser registrado en el servicio particular, en el organismo de tránsito competente para ello.

Artículo 3. Placas. Los vehículos de servicio oficial que porten placas de orden público, previo a su registro deberán devolver dichas placas al Ministerio de Transporte.

Artículo 4. Vehículos con chasis sin número de identificación. Para el caso en que los números de identificación del chasis del vehículo de propiedad de las entidades de derecho público, objeto de remate no existan, para efectos de su grabación se colocará el número del acta de adjudicación.

Artículo 5. Cancelación del registro terrestre automotor y de la licencia de tránsito. Los organismos de tránsito y transporte cancelarán el registro terrestre automotor y la correspondiente licencia de tránsito por orden de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, DIAN, respecto de los vehículos automotores que son objeto de aprehensión, decomiso o declaración de abandono a favor de la Nación, cuya administración, control y disposición le corresponde a esa entidad.

Parágrafo. Así mismo, los organismos de tránsito y transporte cancelarán el registro terrestre automotor y la licencia de tránsito por orden de la Fiscalía General de la Nación, de los vehículos automotores que son objeto de comiso a favor de esa entidad, siempre y cuando los mismos hayan quedado sin identificación técnica.

Artículo 6. Destrucción de las placas. El organismo de tránsito donde se encuentre registrado el vehículo, una vez recibido el original de la certificación y orden de cancelación del registro del automotor expedido por la DIAN o la Fiscalía General de la Nación, procederá a la destrucción de las placas respectivas, efectuando las anotaciones de rigor en el Registro Nacional Automotor.

> ***Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte:*** **Concepto Nº 251661 del 23 de junio de 2009:** "… es viable y procedente la cancelación del Registro del (los) vehículo(s), ante el (los) respectivo (s) Organismo (s) de Transito del país, en donde se encuentre (n) matriculado(s) el o los mismos, toda vez que siendo la Policía Nacional la propietaria del o de los automotor (es), una entidad de derecho público, puede solicitar la cancelación del o de los automotores, dándole aplicación a lo dispuesto en el precitado Decreto 2640 de 2002 y en especial a lo preceptuado en los artículos 5 y 6 de dicha normativa, cancelación que opera o bien a solicitud de la DIAN o de la Fiscalía General de la Nación, pero que en el caso objeto de análisis podrá solicitarla la Policía Nacional, previo cumplimiento de los requisitos establecidos para el efecto."

Artículo 7. Registro. El registro de los vehículos de que trata el presente Capítulo se efectuará con el lleno de los requisitos exigidos por la Ley 769 de 2002, anexando para ello el documento oficial expedido por la DIAN o la Fiscalía General de la Nación o entidad adjudicadora. A estos vehículos se les asignará una nueva serie de placas.

> ***Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte***: Concepto Nº 171641 del 5 de mayo de 2009: "... la normatividad existente en materia de extinción de dominio y administración y disposición de bienes (para el presente caso vehículos automotores) no es incompatible con las normas de tránsito actualmente vigentes, toda vez que se complementan y en consecuencia, serán de aplicación inmediata por parte el Organismo de Tránsito del país (…). Por lo anterior, fácil es concluir que para efectos (sic) surtir ante el ente de tránsito competente el trámite de cancelación de la matrícula del o de los automotores, así como de su nuevo registro, deberá observarse lo consagrado para el efecto en el tan mencionado Decreto 2640 de 2002, (…)"

> ***Concepto Ministerio de Transporte Nº 485261 del 1 de diciembre de 2010:*** "… los organismos de tránsito para efectuar el traspaso o inscripción en el registro de los vehículos que tienen sentencia de extinción de dominio y/o comiso definitivo debidamente ejecutoriada a favor de la nación- Agencia Presidencial para la Acción Social, no deben exigir los requisitos señalados en el Acuerdo 051 de 1993 (Resolución 4775 de 2009 hoy vigente) (Formulario Único Nacional, - FUN debidamente diligenciado, pago de impuestos, SOAT, licencia de tránsito, etc.). (…) En tal virtud, los organismos de tránsito en los diferentes ordenes, para inscribir la enajenación de los vehículos administrados por Acción Social, será (sic) suficiente con los actos que queden en firme al concluir el procedimiento administrativo."

Matrícula de vehículos de servicio público de pasajeros

Artículo 12. Para la matrícula de un vehículo automotor de servicio público de pasajeros se deberá presentar ante el Organismo de Tránsito los requisitos de carácter general previstos en esta disposición y los descritos a continuación:

• Factura de compra si el vehículo es de fabricación nacional.

• Factura de compra del vehículo en el país de origen.

• Certificado individual de aduana o declaración de importación.

• Certificado de inscripción ante el RUNT.

• Concepto de ingreso expedido por la autoridad de transporte.

• Carta de aceptación de la empresa que lo vincula.

La revisión técnico-mecánica y de gases, no será exigible a los vehículos nuevos matriculados durante el año modelo asignado por el fabricante y los dos primeros meses del año siguiente; los cuales se someterán a la primera revisión al cumplir dos años contados a partir de su matrícula.

Parágrafo 1. 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, para el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, servicio público de transporte automotor especial y servicio público de transporte automotor mixto.

Parágrafo 2. 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.

Parágrafo 3. La matrícula de vehículos de servicio público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de pasajeros o Automotor Individual de Pasajeros en vehículos taxis deberá realizarse en el Organismo de Tránsito de la jurisdicción donde se prestará el servicio.

Para el caso del área metropolitana, 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, la matrícula de los vehículos de servicio público deberá realizarse en el Organismo de Tránsito departamental o en el Organismo de Tránsito municipal más cercano al domicilio de la empresa.

Matrícula de vehículos automotores rematados o adjudicados por entidades de derecho público

Artículo 13. Para la matrícula o registro de los vehículos de propiedad de las entidades de derecho público, rematados o adjudicados a cualquier título traslaticio del dominio, sobre los cuales no exista certificado individual de aduana, declaración de importación, ni factura de venta podrán ser matriculados cumpliendo los requisitos de carácter general y el descrito a continuación:

• Acta de adjudicación o remate en la que conste su procedencia y las características de identificación del vehículo.

Las entidades que rematan o adjudican el vehículo, expedirán un acta por cada vehículo, para efecto de su matrícula.

Todo vehículo rematado o adjudicado por entidades de derecho público a favor de persona natural o jurídica de derecho privado, deberá ser registrado en el servicio particular, en el Organismo de Tránsito.

Los vehículos de servicio oficial que porten placa de orden público, previo a cualquier trámite ante un Organismo de Tránsito, deben hacer entrega de dicha placa al Ministerio de Transporte.

Para la matrícula o registro de vehículos que fueron objeto de incautación, decomiso o declaración de abandono a favor de la Nación, se adjuntará el documento oficial de remate o adjudicación expedido por la entidad competente.

Parágrafo. Los vehículos que trata este artículo, sólo podrán ser registrados en el servicio particular u oficial, de acuerdo con los Decretos 2640 y 3178 de 2002.

Matrícula de vehículos automotores vendidos a entidades públicas

Artículo 14. Para la matrícula de los vehículos vendidos a entidades públicas por la autoridad aduanera, debe cumplir además de los requisitos de carácter general, el siguiente:

• Actas o contratos que acrediten la venta.

Artículo 15. Los vehículos incautados o decomisados o con declaración de abandono a favor de la Nación, cuyos números originales del motor, serial o chasis número de identificación sean imposibles de identificar, serán sometidos a un nuevo proceso de identificación y se registrarán en el servicio particular u oficial.

Para efectos de regrabación se colocará en el chasis la sigla que identifique la entidad, más el número del acta de remate o adjudicación y el año correspondiente a la emisión de la misma, con el fin de otorgársele una nueva matrícula, en razón del desconocimiento de la matrícula inicial que obtuvo con base en su identificación original.

Vehículos automotores donados por entidades extranjeras

Artículo 16. Para la matrícula de los vehículos automotores donados por entidades extranjeras públicas o privadas a los Cuerpos de Bomberos Oficiales o Voluntarios, además de los requisitos de carácter general deberán cumplir con:

• Documento de donación.

• Tener una vida de servicio máxima de veinte (20) años contados a partir del año modelo del vehículo.

Parágrafo. Los vehículos automotores de que trata este artículo podrán ser registrados en el servicio oficial ante cualquier Organismo de Tránsito.

Artículo 17. Verificados los requisitos de matrícula de un vehículo automotor, se registrará y se le asignará la licencia de tránsito y la placa respectiva conforme a la clase de servicio.

Decreto 3178 de 2002: Registro de Vehículos de Misiones Diplomáticas, Consulares y Organismos Internacionales Acreditados en el País

Artículo 1. Registro. Los vehículos automotores de propiedad de Misiones Diplomáticas, Consulares, Organismos Internacionales acreditados en Colombia y los funcionarios colombianos que regresen al término de su misión, que sean enajenados a una persona natural o jurídica de derecho privado, deberán ser registrados en el servicio particular, en el Organismo de Tránsito competente, con la autorización de venta expedida por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Artículo 2. Requisitos del registro. El registro de los vehículos de que trata el presente Capítulo se efectuará con el lleno de los requisitos, exigidos por la Ley 769 de 2002, anexando para ello el documento expedido por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Artículo 3. Entrega de placas. Para efectos del registro de que trata los Artículos anteriores, los propietarios de vehículos que porten placas de servicio diplomático, consular y de misiones especiales deberán entregarlas al Ministerio de Relaciones Exteriores.

Artículo 4. Ámbito de aplicación. Las disposiciones del Capítulo anterior, son aplicables a los vehículos de propiedad de las entidades de derecho público con o sin registro inicial, que sean transferidos a favor de las personas naturales o jurídicas, bajo cualquier título traslaticio del derecho de propiedad o dominio.

> ***Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte***: **Concepto Nº 30752 del 29 de mayo de 2008 y 125803 del 13 de julio de 2009:** De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 3178 de 2002, son aplicables las disposiciones del Decreto 2640 de 2002 a los vehículos de propiedad de las entidades de derecho público con o sin registro inicial, que sean transferidos a favor de las personas naturales o jurídicas, bajo cualquier título traslaticio del derecho de propiedad o de dominio.

CAPÍTULO III
Traspaso de propiedad de un vehículo automotor

Artículo 18. Es obligación del vendedor registrar ante el Organismo de Tránsito el traspaso de la propiedad, sin perjuicio de que el comprador pueda igualmente efectuarlo, previa demostración de la existencia del contrato de compraventa firmado por las partes, o cualquier tipo de contrato o documento en el que conste la trasferencia del derecho de dominio del bien.

El traspaso de propiedad de un vehículo automotor requiere de su entrega material y de su inscripción ante el Organismo de Tránsito donde esté matriculado, dentro de los 60 días hábiles siguientes a la adquisición del vehículo.

Artículo 19. Para registrar el cambio de propietario se acreditarán ante el respectivo Organismo de Tránsito, los requisitos generales previstos en la presente norma y los relacionados a continuación:

• Para el traspaso vehículo automotor, el Formulario de Solicitud de Trámite debe estar suscrito por el vendedor (es) y por el comprador (es) o por una de las partes anexándole las improntas exigidas en reverso del documento.

• 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.

• Para el traspaso de vehículos de servicio público, deberá cederse el derecho de vinculación o afiliación, previa aceptación de la empresa, para lo cual debe anexar copia del contrato de cesión de la vinculación o afiliación del vehículo de servicio público, con firmas del cedente y del cesionario.

• Licencia de Tránsito o la declaración por escrito de la pérdida del documento.

• Recibo de pago por concepto de retención en la fuente de conformidad con el Estatuto Tributario.

• Paz y salvo por todo concepto de infracciones de tránsito del comprador y del vendedor si el traspaso se hace de manera conjunta o de la parte interesada en transferir la propiedad del vehículo.

Consejo de Estado: Sala de Consulta y Servicio Civil. Concepto 2057 de 2011. "… el trámite del traspaso de los vehículos automotores en los procesos de fusión de instituciones financieras, procede con la sola presentación ante el organismo de tránsito competente, de la escritura pública en la cual se relacionen los respectivos vehículos. Vale decir que los efectos ipso jure consagrados en el artículo 60, numeral 3, literal a., del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, hacen inaplicable el procedimiento establecido en la Resolución 004775 de 2009, del Ministerio de Transporte, pues la sola presentación de la copia de la escritura pública en la que se relacione el vehículo que ha cambiado de propietario por la fusión, obliga al organismo de tránsito a realizar el traspaso, es decir a inscribir la transferencia de la propiedad.

Se tiene entonces que en la escritura pública que formaliza la fusión de las instituciones financieras o en escrituras adicionales deben enumerarse los bienes o derechos sujetos a registro; esa escritura es el título requerido para la tradición, y su sola presentación obliga a las autoridades responsables de la inscripción o registro a efectuarlo.

El traspaso debe realizarse para cada uno de los vehículos, porque la fusión cambia la propiedad del bien; entonces, aunque el acto que se registra es el mismo para todos los

vehículos, puesto que es la misma escritura de fusión, la inscripción debe hacerse respecto de cada uno de las vehículos, como quiera que el cambio de propietario genera necesariamente la expedición de una nueva licencia de tránsito"

Concepto Ministerio de Transporte Nº 43301 del 5 de noviembre de 2009: "Se entiende que si comparece ante el organismo de tránsito a realizar el trámite de traspaso del vehículo, quien hasta la fecha viene cancelando los impuestos y desconoce el paradero del tenedor o poseedor del vehículo, está imposibilitado para anexar las improntas del mismo; para este caso particular y a manera de interpretación este despacho puntualiza su pregunta en el sentido de manifestarle que la dificultad para anexar las improntas de un vehículo del cual se desconoce su paradero hacen que se exonere de su presentación.

2 y 3. La resolución 3275 de 2008 quedó integrada al texto de la Resolución 4775 de 2009, no fue derogada si no acogida en su integridad en el tema de los traspasos cuando se desconoce el paradero del vendedor o del comprador según el caso."

Conceptos Ministerio de Transporte Nº 27271 del 29 de enero de 2010 y 41661 del 10 de febrero de 2010: "… en cumplimiento de los requisitos estipulados en el artículo 19 de la Resolución 4775 de 2009, la persona interesada, que en el presente caso es la compradora podrá inscribirse y con la sola inscripción de esta es suficiente para adelantar el traspaso. Por lo tanto, no le es dable al organismo de Tránsito exigir que comparezcan ambas partes (comprador y vendedor), pues el traspaso de un vehículo lo puede hacer una sola de las partes contratantes, tal como lo señala el inciso 2° del Artículo 19 de la Resolución 4775 de 2009"

Artículo 20. En los casos de cambio de propietario por traspaso a una compañía de seguros por hurto del vehículo se solicitará cancelación de la matrícula del vehículo automotor en el Formulario de Solicitud de Trámites en cuyo caso no se exigirán las improntas ni el pago de la retención en la fuente que serán suplidos por la correspondiente denuncia penal por hurto del vehículo no causándose impuestos a partir de ese momento.

Parágrafo 1°. En el cambio de propietario por traspaso a una compañía de seguros por pérdida total, se solicitará el trámite en el Formulario de Solicitud de Trámites en cuyo caso se exigirán los requisitos de carácter general y los específicos del tema.

Parágrafo 2°. En el evento en que el vehículo no se encuentre asegurado, su propietario solicitará cancelación de la matrícula del vehículo automotor, siguiendo el procedimiento referido anteriormente. Una vez cancelada la matrícula de un vehículo automotor cesará a partir de la fecha el pago de impuestos del automotor.

Concepto Ministerio de Transporte Nº 92323 del 3 de junio de 2010: "… esta oficina Asesora se ha pronunciado en cuanto a la presentación de este certificado (el de revisión técnico mecánica) al momento de efectuar el traspaso del vehículo por parte del propietario inscrito, a la compañía aseguradora, en el sentido de manifestar que es suficiente el Certificado de la revisión técnico-mecánica y de gases, vigente al día del siniestro, de tal manera que si este certificado se vence entre la fecha del accidente y al momento de realizar el traspaso a la aseguradora, bastará, para efectos del trámite de traspaso del vehículo, el vigente a la fecha del accidente. Ahora bien, de la venta, remate o subasta que efectúe la Compañía los vehículos de su propiedad (sic) y requieran ser entregados en la forma en que

se encuentren en el almacén general de depósito, es decir, para reparación; los vehículos deben portar, al momento de efectuar el traspaso el respectivo certificado de revisión técnico mecánica, esta situación debe ser concertada con el adquirente, el que necesariamente tendrá que adecuarlo si desea transitar por las vías públicas o privadas. Una vez el vehículo sea reparado y se encuentre en perfectas condiciones técnicas y mecánicas, deberá someterse a la revisión, con el certificado se procederá a realizar el traspaso de la propiedad con el lleno de los requisitos establecidos en la resolución 4775 de 2009."

Artículo 21. Para los vehículos matriculados o registrados y rematados por la justicia ordinaria como resultado de un proceso judicial la sentencia y el acta de remate o en su defecto el acta de adjudicación constituye el documento de traspaso. El adjudicatario debe registrar el cambio de propietario ante el Organismo de Tránsito de acuerdo al procedimiento establecido en la presente norma.

Artículo 22. Cuando se trate de vehículos objeto de extinción de dominio por amenaza o deterioro e imposibilidad de administrar los bienes, para efecto de trasferir su propiedad o dominio se dará aplicación al trámite previsto en las Leyes 793 del 27 de diciembre de 2002 y 1151 del 24 de julio de 2007 o las normas que las modifiquen o sustituyan, y el procedimiento se surtirá directamente por la Dirección Nacional de Estupefacientes, quien expedirá un acto administrativo ordenando la enajenación de estos bienes. En este evento se adjudicarán a un tercero previo depósito de su valor a una cuenta especial mientras se surte el proceso judicial a través de una sentencia judicial.

Artículo 23. El traspaso de propiedad por remate de un vehículo de servicio oficial a una persona natural o jurídica o viceversa implica automáticamente un cambio al servicio particular y viceversa, debiéndose realizar en los términos establecidos en la presente norma, conservando la placa la misma nomenclatura (letras y números).

El acta de remate constituye el documento soporte para la realización del traspaso.

Parágrafo. Si el vehículo rematado está matriculado y es de propiedad de una entidad oficial, a partir de la fecha del acta de remate su adjudicatario está obligado a cancelar los impuestos del vehículo.

Artículo 24. Para los trámites de traspaso por sucesión, se debe adjuntar la sentencia con constancia de ejecutoria o de la escritura pública con sello de protocolización para dicho trámite.

Artículo 25. Para el traspaso de vehículo blindado se deberá acreditar la autorización expedida por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada al nuevo propietario.

Artículo 26. Para el traspaso de vehículos con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos se deberá acreditar el permiso otorgado por la Policía Nacional.

Artículo 27. Verificados los requisitos de traspaso de un vehículo automotor, el Organismo de Tránsito procederá a expedir la nueva licencia de tránsito.

CAPÍTULO IV

Cambio de servicio de un vehículo automotor

Artículo 28. 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.

Conceptos Ministerio de Transporte Nº 488801 del 27 de noviembre de 2.009, 512321 del 15 de diciembre de 2010, 95371 del 18 de marzo de 2010 y 116381 del 31 de marzo de 2010: "1. Cuando se efectúe el cambio de servicio de público a particular de un vehículo clase taxi individual, se debe cumplir el procedimiento establecido en los artículos 28, 29 y 30 de la Resolución 4775/09 específicamente para obtener la nueva licencia de tránsito del vehículo que pasa al servicio particular, pues estas disposiciones no regulan expresamente el sistema de reposición toda vez que las autoridades locales tienen la potestad de regular el parque automotor de la ciudad y algunas ciudades exigen que para poder efectuar la reposición de taxis necesariamente se debe someter a desintegración física el vehículo objeto de sustitución (…). 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 "cupo" del taxi."

Concepto Ministerio de Transporte Nº 41121 del 10 de febrero de 2010: "… no han sido modificadas no son contradictorias las disposiciones contenidas en el artículo 22 del decreto 172 de 2011 y los artículos 28, 29 y 30 de la Resolución N°4775 de 2009, toda vez que el primero regula de manera general la permanencia mínima de un vehículo clase taxi en el servicio público para que posteriormente se opte por el cambio de servicio, remitiéndolo a las disposiciones vigentes sobre reposición, que en materia de taxi se encuentran previstas en la ley 105 de 1993 y los artículos 28, 29 y 30 de la Resolución 4775 de 2009."

Artículo 29. Para el cambio de servicio de qué trata el artículo anterior, se deberán cumplir los requisitos de carácter general previstos en la presente norma y los que a continuación se establecen:

• Formularios de Solicitud de Trámites debidamente diligenciados, para cambio de Licencia de Tránsito, placa y color del vehículo, con firma y huella dactilar del propietario que figure en la Licencia de Tránsito.

• Licencia de Tránsito o la declaración por escrito de la pérdida del documento.

• Original de la última tarjeta de operación vigente a la fecha de la solicitud o la declaración por escrito de la pérdida de la tarjeta.

• Paz y salvo de la empresa a la cual está vinculado.

Artículo 30. 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.

CAPÍTULO V

Cambio de placa por clasificación de vehículo antiguo o clásico

Artículo 31. La entidad especializada en la preservación de vehículos antiguos y clásicos inscrita ante el Ministerio de Transporte que efectúa el juzgamiento, expedirá la certificación que cataloga al vehículo como antiguo o clásico por un término de dos (2) años. Transcurridos este término este ente de juzgamiento deberá informar al Registro Único Nacional de Tránsito si el vehículo continúa cumpliendo con las condiciones de clasificación; en caso contrario, si detectó modificaciones de las características, deberá igualmente informarlo al Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.

En este último caso el propietario del vehículo está obligado a acercarse al Organismo de Tránsito a cambiar la placa y la Licencia de Tránsito, cumpliendo con los requisitos exigidos para el cambio de placa, so pena de que el vehículo sea inmovilizado.

Artículo 32. Las entidades nacionales o extranjeras especializadas en la preservación de vehículos Antiguos y Clásicos, deben registrarse en la Dirección Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, previa solicitud escrita, acompañada de los estatutos, certificado de existencia y representación legal, demostrando la especialidad y experiencia de por lo menos cinco años en el tema y anexando el manual a utilizar para la clasificación de los vehículos.

Artículo 33. El propietario interesado en el cambio de placa por clasificación de un vehículo como antiguo o clásico, deberá acreditar ante el Organismo de Tránsito donde se encuentre matriculado además de los requisitos de carácter general establecidos en la presente norma y los descritos a continuación:

• Certificación expedida por la entidad que efectuó el juzgamiento del automóvil que lo acredita como clásico o antiguo.

• Licencia de Tránsito o la declaración por escrito de la pérdida del documento.

La Licencia de Tránsito se mantendrá vigente mientras subsistan las condiciones que dieron origen a la expedición.

Artículo 34. Verificados los requisitos para el cambio de placa por clasificación de vehículo antiguo o clásico se expedirá la nueva Licencia de Tránsito con la anotación clásico o antiguo, según el caso previa entrega de la Licencia de Tránsito anterior.

CAPÍTULO VI

Cambio de placa de vigencias anteriores

Artículo 35. Los propietarios de vehículos que registren placa cuya nomenclatura no corresponda a la placa de tres (3) letras y tres (3) números deberán efectuar el trámite de cambio de placa conforme a la norma vigente, en un término máximo de seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, so pena de ser sancionado de conformidad con lo establecido en la Ley 769 de 2002 artículo 131 literal B, por no portar la placa única nacional reglamentaria.

Para registrar el cambio de placa el propietario debe cumplir con los requisitos de carácter general previstos en esta norma, y los siguientes:

• Devolución de la placa y la Licencia de Tránsito y/o tarjeta de matrícula del vehículo.

• Tarjeta de operación para vehículos de servicio público.

Parágrafo. Es obligación de los propietarios de los vehículos portar la placa correspondiente a la norma vigente, requisito previo para efectuar trámites, excepto la cancelación de matrícula.

Artículo 36. Verificados los requisitos para el cambio de placa de vigencias anteriores, las autoridades competentes previa entrega de la licencia y placa expedirán la nueva Licencia de Tránsito y la placa correspondiente y para los de servicio público la tarjeta de operación.

CAPÍTULO VII

Duplicado de la licencia de tránsito

Artículo 37. En caso de pérdida, hurto o deterioro de la Licencia de Tránsito de un vehículo automotor, el propietario solicitará ante el Organismo de Tránsito donde esté registrado, la expedición del respectivo duplicado cumpliendo con los requisitos de carácter general previstos en la presente norma y los que a continuación se relacionan:

• Declaración por escrito de la pérdida de la Licencia de Tránsito.

• En caso de deterioro deberá hacer entrega del original de la Licencia de Tránsito al recibir la nueva licencia.

Artículo 38. Verificados los requisitos exigidos para el duplicado de la Licencia de Tránsito, el Organismo de Tránsito expedirá el respectivo documento.

CAPÍTULO VIII

Inscripción o levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de un vehículo automotor o modificación del acreedor prendario

Artículo 39. Para efectos de la inscripción o levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de un vehículo automotor o modificación del acreedor prendario, además de cumplir con los requisitos de carácter general, se deben considerar los descritos a continuación:

• Documento original en el que conste la inscripción o levantamiento de la limitación o gravamen a la propiedad o la modificación del acreedor prendario.

• Original de la Licencia de Tránsito. Excepto para modificación de prenda solicitada por el acreedor prendario.

Artículo 40. Verificados los requisitos de inscripción o levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de un vehículo automotor o modificación del acreedor prendario, el Organismo de Tránsito expedirá para la inscripción o levantamiento una nueva Licencia de Tránsito. En caso de modificación de acreedor prendario se expedirá la respectiva certificación.

CAPÍTULO IX

Inscripción o levantamiento de orden judicial o administrativa

Artículo 41. Para la inscripción o levantamiento de orden judicial o administrativa, bastará la comunicación expedida por dicha autoridad. El Organismo de Tránsito deberá informar a la respectiva autoridad a cerca de su cumplimiento.

En el caso en que el vehículo no pertenezca al ejecutado, el Organismo de Tránsito se abstendrá de inscribir el embargo y lo comunicará a la autoridad judicial.

CAPÍTULO X

Traslado de la matrícula de un vehículo automotor

Artículo 42. El propietario de un vehículo automotor, podrá solicitar ante el Organismo de Tránsito donde esté matriculado el vehículo automotor, el traslado a otro Organismo de Tránsito sin costo alguno.

Para solicitar el traslado de matrícula del vehículo se observará el cumplimiento de los requisitos generales previstos en la presente norma, además de los siguientes:

• Fotocopia legible de la Licencia de Tránsito.

• Fotocopia simple del pago de impuestos del vehículo de los últimos cinco (5) años, según corresponda.

Para el traslado de la matrícula de un vehículo de servicio público de transporte colectivo mixto, metropolitano, distrital y municipal de pasajeros, se dará cumplimiento a los requisitos generales previstos en el presente reglamento, y a los exigidos en las normas de transporte para acceder al traslado de la matrícula:

• Autorización de la autoridad de transporte del municipio receptor de la matrícula.

• Certificación de disponibilidad de capacidad transportadora, del municipio receptor.

• Carta de aceptación de la empresa transportadora vinculante.

• Original de la tarjeta de operación.

En el evento en que no cumpla los requisitos, el Organismo de Tránsito en donde se encuentra el vehículo registrado le comunicará al propietario del vehículo la (s) causa (s) de su rechazo.

Artículo 43. Verificados los requisitos del traslado de la matrícula de un vehículo automotor, el Organismo de Tránsito que envía la matrícula, certificará el cumplimiento de requisitos y remitirá en

forma inmediata por correo certificado oficio dirigido al Organismo de Tránsito receptor del traslado de la matrícula informando de este hecho y remitiendo la totalidad de los documentos originales que reposan en el historial del vehículo, debiendo dejar en su archivo copia de los mismos.

Concepto Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 37091 del 29 de enero de 2009:** "El traslado de cuenta de vehículos de los demás Departamentos de Colombia, hacia el Departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, se realizará teniendo en cuenta las necesidades de movilidad, la limitación de la infraestructura física y demás aspectos que corresponden ser analizados por las autoridades de la Isla. Teniendo en cuenta las atribuciones mencionadas, este Despacho le manifiesta que la aceptación del traslado de cuenta de los automotores hacia la Isla, debe estar sujeto a las condiciones y normatividad dictadas por la Administración del Departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, que en la actualidad se encuentran vigentes toda vez que tienen un régimen especial."...

Concepto Nº 172981 del 5 de mayo de 2009: "… en el evento de pérdida de los documentos del vehículo, la competencia para reconstruir la carpeta del mismo, radica en cabeza del organismo de tránsito al cual se trasladará la cuenta del vehículo, previa expedición de las fotocopias de los documentos que reposan en el ente de tránsito en el que se encontraba registrado hasta ese momento el automotor y dando cumplimiento para el efecto, a todos los requisitos y el procedimiento, establecidos con tal propósito."

CAPÍTULO XI

Radicación de la matrícula de un vehículo automotor

Artículo 44. El propietario para efectos de la radicación de la matrícula del vehículo acreditará en el Organismo de Tránsito receptor del traslado, los requisitos de carácter general previstos en la presente norma.

El solicitante deberá hacer entrega de la Licencia de Tránsito y de la placa al Organismo de Tránsito receptor al momento de reclamar la nueva.

En el evento de extraviarse los documentos originales enviados, el Organismo de tránsito receptor deberá aceptar copia auténtica de los documentos correspondientes al historial del vehículo, por parte del Organismo de Tránsito de origen.

Artículo 45. Si transcurridos sesenta (60) días contados a partir de la certificación de cumplimento de requisitos del traslado, no se radica la matrícula del vehículo en el Organismo de Tránsito receptor, hará devolución de los documentos y el domicilio fiscal del vehículo continuará siendo el del Organismo de Tránsito donde inicialmente estaba registrado.

Si se emite orden judicial o administrativa que afecte al vehículo, con posterioridad al trámite de traslado y antes de efectuarse la radicación de la matrícula, corresponderá al Organismo de Tránsito de origen inscribirla y solicitar al Organismo receptor la devolución de los documentos. Quedará sin validez la solicitud de traslado, novedad que deberá ser registrada en el Registro Nacional Automotor.

Artículo 46. Verificados los requisitos de radicación de la matrícula de un vehículo automotor y con previa entrega del original de la licencia de Tránsito y la placa, el Organismo de Tránsito receptor del traslado, elaborará la placa con el nombre del respectivo municipio y expedirá la nueva Licencia de Tránsito.

A partir de la fecha de haberse radicado la matrícula en el Organismo de Tránsito receptor del traslado, se cancelarán los impuestos del automotor en el municipio en el cual quedó radicado.

CAPÍTULO XII

Cancelación de la matrícula de un vehículo automotor

Artículo 47. La matrícula de un vehículo automotor, se cancelará a solicitud de su titular por pérdida definitiva, destrucción total del vehículo automotor, exportación, reexportación, hurto o desaparición documentada. Así mismo los vehículos rematados como chatarra, no podrán ser registrados ante los Organismos de Tránsito.

Para la cancelación de la matrícula de un vehículo automotor se dará cumplimiento a los requisitos de carácter general previstos en la presente norma y los descritos para cada caso:

Cancelación de la matrícula de un vehículo automotor por destrucción total

Artículo 48. Para la cancelación de la matrícula de un vehículo automotor por destrucción total, a causa de la desaparición en las aguas de un río, en el fondo de un abismo, por desastre de origen natural, por causa de actos terroristas, por motín, sedición o asonada, se cumplirán los requisitos de carácter general previstos en la presente norma, anexando como documentos probatorios del hecho, los siguientes:

• Certificación expedida por el Jefe Seccional de la Policía Judicial e Investigación de la Policía Nacional.

• 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 bajo las costas de los propietarios del vehículo automotor, por la autoridad de tránsito o por la autoridad judicial según corresponda.

• Para los casos de destrucción total o pérdida definitiva se debe anexar original o copia auténtica del documento que determine que el chasis no puede ser recuperado, o cuando por disposición legal se determine su destrucción.

• Original de la Licencia de Tránsito o en caso contrario la declaración por escrito sobre la pérdida del documento.

Parágrafo. Una vez cancelada la matrícula por destrucción total de un vehículo automotor, este vehículo no será matriculado nuevamente y la serie de placa (letra y números) asignada no podrá ser utilizada en otro automotor.

Cancelación de la matrícula de un vehículo automotor por hurto o desaparición documentada, pérdida definitiva

Artículo 49. Para la cancelación de la matrícula de un vehículo automotor por pérdida definitiva, hurto o desaparición documentada su titular debe cumplir los requisitos de carácter general previstos en la presente norma, y los siguientes:

• Documento expedido por la autoridad judicial competente donde, certifique que se desconoce el paradero final del vehículo automotor.

• Original de la Licencia de Tránsito o en caso contrario la declaración por escrito de la pérdida del documento, siempre que en la denuncia por hurto del vehículo automotor no exista referencia expresa acerca de la pérdida de la Licencia de Tránsito.

• Certificación de la autoridad competente sobre la no recuperación del vehículo automotor.

Cancelación de la matrícula de un vehículo automotor por destrucción total a causa de un accidente de tránsito

Artículo 50. Para los casos de cancelación de matrícula por destrucción total a causa de accidente de tránsito, adicional a la copia auténtica del informe de accidente de tránsito emitido por la autoridad que lo atendió, se acreditarán los requisitos de carácter general previstos en la presente norma y los descritos a continuación:

• Certificación de la ocurrencia del hecho emitida por el Comandante de la Policía de Carreteras o, en su defecto la expedida por el Comandante del Distrito de la Policía Nacional de la jurisdicción según corresponda.

• Certificación técnica de la Sijín o Dijín en la que se detallen las características de identificación del vehículo que sean posibles o de no serlo se exprese tal condición.

• 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 bajo las costas de los propietarios del vehículo, por la autoridad de tránsito o por la autoridad judicial según corresponda.

No existe traspaso del vehículo automotor a compañía de seguros, en caso de destrucción total, sin perjuicio de la entrega que le haga el propietario de las partes reutilizables.

> ***Concepto Ministerio de Transporte Nº 42341 del 11 de febrero de 2010:***
> "El capítulo XII del título IV de la Resolución 4775 de 2009 consagra los requisitos generales y específicos para la cancelación de la matrícula de un vehículo automotor, requisitos que fueron retomados del artículo 40 de la Ley 769 de 2001 (sic) por lo tanto debe ser exigidos todos y cada uno de los requisitos previstos en la disposición señalada."
>
> ***Concepto Ministerio de Transporte Nº 227111 del 22 de junio de 2010:*** "La Resolución 4775 del 1 de octubre de 2009 empezó a regir a partir del 1 de noviembre de 2009, por consiguiente las solicitudes presentadas antes de la vigencia de la citada disposición, deben ser atendidas y resueltas conforme lo establecía el artículo 97 del Acuerdo 051 de 1993; a partir del 1 de noviembre de 2009 los requisitos descritos y establecidos en la Resolución 4775 de 2009 son de obligatorio cumplimiento. Se recomienda analizar la fecha en que su vehículo fue desintegrado para de esta manera dar aplicación a la norma vigente en esa época. De no corresponder a hechos sucedidos antes del 1 de noviembre de 2009, debe el Organismo de Tránsito designar a un perito que realice una inspección documental y ocular al taller en el cual se realizó la desintegración, para de esta manera determinar los hechos y circunstancias que originaron la destrucción del vehículo y proceder a cancelar la licencia de tránsito, situación que entre otros aspectos obvia al propietario el pago de impuestos de un vehículo que no existe. Se debe aclarar al propietario que no tiene derecho a reponer su vehículo".

Cancelación de la matrícula de un vehículo automotor por exportación o reexportación

Artículo 51. Para la cancelación de la matrícula de un vehículo automotor por exportación o reexportación su titular debe cumplir los requisitos de carácter general previstos en la presente norma, y los siguientes:

• Declaración de exportación o reexportación expedida por la autoridad competente.

• Entrega de la placa y la Licencia de Tránsito o tarjeta de registro. En caso contrario la manifestación escrita sobre la pérdida.

Cancelación de la matrícula de un vehículo automotor por desintegración física total

Artículo 52. Para cancelar la matrícula de vehículos de servicio público o particular de pasajeros y carga, adicional a los requisitos de carácter general se acreditarán los reglamentos y disposiciones que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte o las autoridades locales competentes.

Cancelación de la matrícula de un vehículo incautado o declarado en abandono a favor de la Nación

Artículo 53. Aquellos vehículos automotores incautados, decomisados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales o declarados en abandono a favor de la Nación, y los que son objeto de comiso por parte de la Fiscalía General de la Nación, su matrícula será cancelada a petición de dicha entidad en el respectivo Organismo de Tránsito, haciendo devolución de la placa. Mientras no se demuestre la señalada cancelación no será viable otorgarle una nueva matrícula.

Artículo 54. Verificados los requisitos de cancelación de matrícula, el Organismo de Tránsito procederá a expedir el acto administrativo de cancelación de la matrícula del vehículo.

Parágrafo. A partir de la cancelación de la matrícula el vehículo automotor queda exonerado del pago de impuestos.

> ***Concepto Ministerio de Transporte Nº 113501 del 30 de marzo de 2010:*** "…. en relación con la cancelación de la matrícula del vehículo objeto del comiso, de conformidad con la precitada resolución 4775 de 2009, la Fiscalía General de la Nación, está en la obligación de solicitar ante el ente de tránsito competente la cancelación del registro o matrícula del rodante, quedando el vehículo, a partir de allí, exonerado del pago de impuestos. En caso contrario, si no se tramita y registra la cancelación de la matrícula en comento se continúa generando dicho tributo, razón por la cual el propietario o poseedor del automotor, continúa con la obligación de pagar los impuestos…"
>
> ***Concepto Ministerio de Transporte Nº 169731 del 10 de mayo de 2010:*** "… en el caso de la cancelación (de la licencia de tránsito) por desintegración física de vehículos de servicio público, la desintegración de vehículos vinculados al servicio de pasajeros por carretera y colectivo municipal se deben acreditar los requisitos establecidos por los reglamentos y disposiciones que sobre el particular expidan las autoridades locales…"

CAPÍTULO XIII
Rematrícula de un vehículo automotor

Artículo 55. Cuando a un vehículo se le hubiere cancelado la matrícula por hurto y posteriormente fuere recuperado y entregado, para efectos de su rematrícula y de la expedición de su Licencia de Tránsito, su propietario debe anexar los requisitos de carácter general y los descritos a continuación:

• Original de la orden de entrega definitiva del vehículo expedida por la autoridad competente. Si la entrega es provisional no se puede adelantar el trámite.

• Original de la revisión obligatoria expedida por la Sijín o la Dijín.

Si el vehículo ha sido objeto de modificación en su color, quedará a voluntad expresa del propietario que

el vehículo continúe con el color con el cual fue recuperado o con el que contaba con antelación al hurto; dicha modificación se hará constar en la Licencia de Tránsito que se expida de acuerdo a lo que señale el acta de entrega del vehículo expedida por la autoridad competente.

De haberse efectuado alguna modificación distinta a cambio de color, la rematrícula sólo se realizará hasta tanto el vehículo vuelva a las características que tenía antes del hurto o se legalice con la rematrícula el respectivo trámite.

Para la rematrícula de un vehículo de servicio público se verificarán los requisitos propios de cada modalidad de servicio.

> ***Concepto Ministerio de Transporte Nº 96401 del 18 de marzo de 2010:***
> "Teniendo en cuenta lo referido en su escrito de consulta y los antecedentes aportados en el mismo, le informo que usted en calidad de propietario del vehículo tipo Bus de servicio urbano identificado con el N° de placas…. , debe demostrar ante el organismo de tránsito, donde se encuentre matriculado en vehículo, todas las transformaciones a las que fue sometido el mismo, aportando las pruebas pertinentes citadas en el anterior artículo, así mismo como propietario de dicho vehículo, en el evento de haberse efectuado alguna modificación distinta al cambio de color, la rematrícula solo se realizara hasta tanto el vehículo vuelva a las características que tenía antes del hurto o se legalice con la rematrícula el respectivo trámite."

Artículo 56. Verificados los requisitos de rematrícula de un vehículo automotor, el Organismo de Tránsito asignará y entregará en forma física la misma serie de placa (letras y números) de su matrícula inicial y expedirá la correspondiente Licencia de Tránsito. A partir de este momento se causan nuevamente los impuestos del vehículo.

CAPÍTULO XIV
Nulidad de la matrícula de un vehículo automotor

Artículo 57. La nulidad de la matrícula de un vehículo automotor solo podrá ser decretada por orden de autoridad judicial que así lo declare.

El Organismo de Tránsito donde se encuentre registrado el vehículo, una vez recibido el original de la sentencia que ordenó la nulidad de la matrícula, procederá a dar cumplimiento a lo ordenado mediante acto administrativo en el cual se ordenará la destrucción de la placa respectiva, efectuando las anotaciones de rigor en el Registro Nacional Automotor.

De la diligencia de destrucción de la placa se deberá levantar un acta firmada por el funcionario competente del Organismo de Tránsito o a quien este delegue, la cual quedará incluida en el respectivo historial del vehículo.

Artículo 58. El vehículo automotor al que se le anule la matrícula de acuerdo a lo enunciado en el artículo anterior, podrá ser nuevamente registrado previo el lleno de los requisitos establecidos para la matrícula inicial previsto en la presente norma, anexando además copia auténtica de la sentencia que ordenó la anulación y previa demostración de haberse subsanado la causa que originó la declaratoria de nulidad. Al vehículo se le asignará una nueva serie de placa.

CAPÍTULO XV

Duplicado de la placa de un vehículo automotor

Artículo 59. En caso de pérdida, hurto, destrucción o deterioro de la (s) placa (s), el propietario del vehículo solicitará ante el Organismo de Tránsito donde esté registrado, la expedición del respectivo duplicado cumpliendo con los requisitos de carácter general contemplados en la presente norma y la siguiente disposición:

• Declaración por escrito de la pérdida de la(s) placa(s). En caso de deterioro debe presentar la(s) placa(s) al momento de reclamar la(s) nueva(s).

Artículo 60. El Permiso de Tránsito por Duplicado de Placa, que se otorga al propietario del vehículo automotor registrado ante un Organismo de Tránsito, le permite transitar sin placa (s), por encontrarse pendiente el trámite de duplicado por pérdida, destrucción, deterioro o hurto de esta (s).

Artículo 61. Verificados los requisitos de los artículos antes señalados, la autoridad competente, expedirá el Permiso hasta por quince (15) días. La movilización del vehículo por las vías del territorio nacional se efectuará entre las 06:00 y las 18:00 horas.

El Permiso de Tránsito por Duplicado de Placa contendrá la siguiente información:

• Autoridad que lo expide.

• No. asignado por el RUNT.

• Identificación de la placa del respectivo vehículo.

• Número de la Licencia de Tránsito.

• Marca.

• Línea.

• Año Modelo.

• Número de chasis.

• Número de motor.

• Clase de vehículo.

• Nombres/razón social del propietario.

• Número de Identificación Vehicular –VIN.

• Fecha de expedición.

• Fecha de vencimiento.

• Causal del duplicado: pérdida, destrucción, hurto, deterioro.

• Espacio para la firma de quién expide.

Parágrafo. El Permiso de Tránsito por Duplicado de Placa, debe ser colocado en un lugar visible del vehículo a fin de que permita su identificación y será devuelto a la autoridad que lo expidió una vez se elabore el duplicado de la (s) placa (s). El RUNT asignará automáticamente el número del Permiso.

TÍTULO V

CAPÍTULO I

Modificación o cambio de características que identifican un vehículo automotor

Artículo 62. Cualquier modificación o cambio en las características que identifican un vehículo automotor, está sujeta a la autorización previa del Organismo de Tránsito donde esté matriculado el vehículo y a la inscripción en el Registro Nacional Automotor.

La modificación en ningún caso implica cambiar la clase de vehículo, modificar, ni adulterar los números de identificación del motor, chasis o serial de un vehículo automotor, ni retocar o alterar la placa del vehículo, so pena de incurrir en la sanción establecida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Parágrafo. No es modificable ni cambiable el chasis, ni su número o serial, el modelo y la marca que identifican el vehículo automotor.

CAPÍTULO II

Cambio de carrocería de un vehículo automotor

Artículo 63. Para realizar el cambio de carrocería, se deben anexar los requisitos de carácter general previstos en la presente norma y los siguientes:

• Licencia de Tránsito original o declaración por escrito de la pérdida del documento.

• Documento que acredite la procedencia de la carrocería o conjunto (Factura/contrato).

• Ficha técnica de homologación de la nueva carrocería, la cual debe estar homologada para el chasis del vehículo a instalar, dicho documento será verificado a través del RUNT.

Las carrocerías tipo estacas podrán ser adaptadas a plataforma o plataforma con estacas de menor altura, condición que no obliga a un cambio de características del vehículo, y por lo tanto no requiere cambio de Licencia de Tránsito.

Artículo 64. Verificados los requisitos de cambio de carrocería de un vehículo automotor, el Organismo de Tránsito expedirá la nueva Licencia de Tránsito con las modificaciones del caso, las cuales serán actualizadas en el Registro Nacional Automotor.

CAPÍTULO III

Conversión a gas natural vehicular

Artículo 65. Cuando se realice la conversión del tipo de combustible a gas natural vehicular, además de los requisitos de carácter general previstos en la presente norma, se debe adjuntar:

• Certificación de la entidad autorizada donde conste la conversión.

Artículo 66. Verificados los requisitos de conversión a gas natural vehicular, el Organismo de Tránsito competente expedirá la nueva Licencia de Tránsito con las modificaciones del caso, las cuales serán actualizadas en el Registro Nacional Automotor.

CAPÍTULO IV
Adaptación de vehículos de enseñanza automovilística

Artículo 67. Para efectos de registrar la adaptación del automotor como vehículo de enseñanza automovilística, el interesado debe cumplir con las disposiciones que reglamentan los Centros de Enseñanza Automovilística y con los requisitos de carácter general previstos en la presente norma. Así mismo, la revisión técnico mecánica debe registrar las adaptaciones del vehículo para impartir enseñanza automovilística y el estado técnico-mecánico. El RUNT, verificará la existencia de las mismas con base en la información registrada por los Centros de Diagnóstico Automotor.

Artículo 68. Verificados los requisitos para la adaptación de vehículos de enseñanza automovilística, el Organismo de Tránsito expedirá la nueva Licencia de Tránsito con las modificaciones del caso, las cuales serán actualizadas en el Registro Nacional Automotor.

CAPÍTULO V
Cambio de motor

Artículo 69. El interesado en el cambio de motor del vehículo automotor, debe cumplir con los requisitos de carácter general establecidos en la presente norma y los descritos a continuación:

• Formulario de Solicitud de Trámite debidamente diligenciado, con firma y huella dactilar de la propiedad y adheridas las improntas del número de motor y serial de fabricación.

• Para el caso de un motor nuevo, es decir el motor no ha sido instalado en otro vehículo automotor, el interesado debe anexar fotocopia de la declaración de importación del motor sustituto en la que se especifique su número de identificación.

• Certificación escrita de la Sijín o Dijín en la que se detallen el número del motor y número de serial. En esta debe quedar la constancia que dicho motor no corresponde al de un vehículo hurtado.

• Original de la factura de compra del motor o del documento que acredita la adquisición del motor sustituto.

• Licencia de Tránsito o en su defecto la declaración por escrito de la pérdida del documento.

• Tarjeta de operación o en su defecto la declaración por escrito de la pérdida del documento.

Parágrafo. En caso que el motor a instalar carezca del número de identificación, este se caracterizará mediante un código alfanumérico que consta de los ocho alfanuméricos del número del chasis, tomado de izquierda a derecha a continuación del guión las letras CM, grabado bajo relieve, con una profundidad mínima de dos décimas de milímetro (0.2 mm) en el bloque del motor.

> ***Conceptos Ministerio de Transporte Nº 196261 del 28 de mayo de 2010 y 293911 del 12 de agosto de 2010***: "…. no es posible el cambio de motor instalando un motor usado, lo mismo ocurre cuando lo que quiera que se pretende cambiar es el chasís del vehículo, toda vez que la precitada resolución 4775 de 2009 consagra el procedimiento a surtir en este evento (Artículos 74 y 75) Aunado a lo anterior se tiene que por obvias razones y una vez es declarada la pérdida total del vehículo o su destrucción total, debe procederse a cancelar el registro respectivo."

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 426271 del 22 de octubre de 2010:** "… en Colombia no es permitida la importación de vehículos usados, como tampoco de partes usadas, en atención a convenios internacionales debidamente suscritos y en consideración a las políticas del Gobierno Nacional. (…) Según la legislación vigente, el cambio de motor de un vehículo automotor, solamente podrá efectuarse con un motor nuevo y cumpliendo con la totalidad de los requisitos establecidos para el efecto, y no se considera procedente, que vía reglamento se permita el cambio de motor por uno usado…"

Artículo 70. Verificados los requisitos de cambio de motor, el Organismo de Tránsito competente previa entrega del original de la Licencia de Tránsito expedirá la nueva licencia con el registro del número del nuevo motor y actualizará el Registro Nacional Automotor.

Para los vehículos de servicio público se debe gestionar adicionalmente la modificación de la tarjeta de operación, contra entrega del original de la tarjeta anterior.

CAPÍTULO VI
Regrabación de motor

Artículo 71. Se entiende por regrabación del motor, la inscripción, trazo o impresión en el bloque del motor cuando dicha identificación haya sido deteriorada, alterada o se dificulte su lectura o se presente pérdida de la plaqueta de identificación del mismo. El número a regrabar será igual al que se encuentra registrado en la Licencia de Tránsito.

Conceptos Ministerio de Transporte N° 238621 del 30 de junio de 2010: "Se podrá modificar el número del motor solo cuando haya cambiado este previo cumplimiento de los requisitos determinados por la resolución que reglamenta los trámites ante los organismos de tránsito y los requisitos para la importación de partes determinados por la aduana, de conformidad con lo establecido en el artículo 49 del Código Nacional de Tránsito Terrestre".

Artículo 72. El propietario de un vehículo automotor podrá regrabar en el bloque del motor el número del motor que figure en su Licencia de Tránsito, en los siguientes casos:

Por el deterioro del número del motor o de la pérdida de la plaqueta donde figuraba grabado el número del motor, ante lo cual se acreditarán los requisitos de carácter general establecidos en la presente norma, y los siguientes:

• Original de la Licencia de Tránsito o en su defecto la declaración por escrito de la pérdida del documento.

• Certificación original de revisión realizada por la Sijín o Dijín en la que se adjunte el número de la impronta a regrabar y donde se justifique la necesidad de regrabar el motor.

• Certificación original de la revisión posterior a la regrabación del motor.

• Adjuntar la respectiva impronta.

• Para el caso de extravío de la plaqueta, debe presentar la declaración por escrito de la pérdida de la plaqueta donde figuraba grabado el número del motor.

Artículo 73. Verificados los requisitos de regrabación de motor, el Organismo de Tránsito expedirá la Licencia de Tránsito en la que se registra la anotación de regrabación del motor –R.

Para los vehículos de servicio público se debe gestionar adicionalmente la modificación de la tarjeta de operación, contra entrega del original de la tarjeta anterior.

CAPÍTULO VII
Regrabación de chasis y/o serial de un vehículo automotor

Artículo 74. Se entiende por regrabación del chasis y/o serial, la inscripción, trazo o impresión del número original cuando dicha identificación haya sido deteriorada, alterada o se dificulte su lectura o se presente pérdida de la plaqueta de identificación del mismo. El número a regrabar será igual al que se encuentra registrado en la Licencia de Tránsito.

El propietario del vehículo solicitará la regrabación de chasis o serial, adjuntando los requisitos de carácter general de la presente norma y los descritos a continuación:

• Original de la Licencia de Tránsito o declaración por escrito de la pérdida del documento.

• Certificación original de revisión realizada por la Sijín o Dijín en la que se adjunte el número de la impronta a regrabar y donde se justifique la necesidad de regrabar.

• Certificación original de la revisión posterior a la regrabación de chasis o serial.

• Adjuntar la impronta del número de serial y/o chasis regrabado.

• Para el caso de extravío de la plaqueta, debe anexar la declaración por escrito de la pérdida de la plaqueta donde figuraba grabado el número del chasis y/o serial.

Artículo 75. Verificados los requisitos de regrabación de chasis o serial de un vehículo automotor, el Organismo de Tránsito expedirá la nueva Licencia de Tránsito en la que se registra el número regrabado del serial y/o chasis y actualizará el Registro Nacional Automotor con la anotación de regrabación.

Para los vehículos de servicio público se debe gestionar adicionalmente la modificación de la tarjeta de operación, contra entrega del original de la tarjeta anterior.

CAPÍTULO VIII
Cambio de color de un vehículo automotor

Artículo 76. El propietario del vehículo solicitará el cambio de color acreditando el cumplimiento de los requisitos generales señalados en la presente norma y el siguiente.

• Original de la Licencia de Tránsito o en caso de pérdida anexar la correspondiente denuncia.

Parágrafo. Si un vehículo tipo taxi cambia de servicio público a particular, es obligatorio el cambio de color.

Artículo 77. Verificados los requisitos de cambio de color de un vehículo automotor, el Organismo de Tránsito previa entrega del original de Licencia de Tránsito, expedirá una nueva licencia con el registro del nuevo color y actualizará el Registro Nacional Automotor.

CAPÍTULO IX

Blindaje o desmonte del blindaje de un vehículo automotor

Artículo 78. El blindaje de un vehículo se puede efectuar previa autorización de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada que de acuerdo al grado de protección que requiera la persona custodiada le asignará el nivel de blindaje. Esta autorización se exige tanto para el blindaje como para su desmonte.

El propietario del vehículo automotor solicitará el registro del blindaje o desmonte, acreditando el cumplimiento de los requisitos generales señalados en la presente norma y los descritos a continuación:

• Original de la Licencia de Tránsito o declaración por escrito de la pérdida del documento.

• Resolución expedida por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada autorizando el blindaje o desmonte del blindaje del vehículo.

• Certificado de empresa blindadora debidamente registrada ante Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada que efectuó el desmonte del blindaje.

Artículo 79. Verificados los requisitos de blindaje o desmonte del blindaje de un vehículo automotor, el Organismo de Tránsito expedirá la nueva licencia de tránsito la cual registrará el blindaje o se anotará el desmonte del mismo.

Legislación Complementaria: **Decreto-Ley 019 de 2012**

Artículo 104. Eliminación de Autorización para Blindaje de Vehículos. Eliminase el trámite de la previa autorización de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada para el blindaje de vehículos de niveles I y II, así como para su desmonte. El propietario del vehículo automotor deberá solicitar ante el RUNT el registro del blindaje o desmonte, aportando certificado de la empresa de blindaje debidamente registrada ante Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada. El Organismo de Tránsito expedirá la nueva licencia de tránsito la cual registrará el blindaje o se anotará el desmonte del mismo.

T Í T U L O VI

CERTIFICADO DE TRADICIÓN DE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR

Artículo 80. Los Organismos de Tránsito expedirán el Certificado de Tradición de un vehículo automotor verificando su historial, previa solicitud del interesado.

Artículo 81. El certificado de tradición se expedirá con el siguiente contenido:

• Datos del propietario actual: nombre y apellidos.

• Características del vehículo: placa, clase del vehículo, marca, línea, modelo, color, carrocería, motor, serie, chasis, capacidad y servicio.

• Limitaciones o gravámenes a la propiedad que tenga registradas el vehículo.

• Empresa de transporte, cuando el vehículo es de servicio público.

• Cuando el vehículo haya realizado cancelación de matrícula, la fecha y la razón de la cancelación.

• Cuando el vehículo haya realizado rematrícula, la fecha en que se realizó este trámite.

• Cuando el vehículo haya realizado traslado de la matrícula, la fecha en que se realizó el trámite, a qué Organismo de Tránsito, la ciudad a la que se hizo el traslado de matrícula.

• Debe indicarse si se efectuó o no radicación de cuenta en el Organismo de Tránsito receptor.

• Características especiales como blindaje o desmonte del blindaje, vehículos antiguos o clásicos, modificación, etc.

• Propietarios registrados del vehículo en los últimos cinco (5) años.

• Número y fecha de expedición de la última tarjeta de operación, cuando el vehículo es de servicio público.

• Cuando el vehículo ha realizado cambio de servicio debe indicarse la fecha en que se realizó dicho trámite y el acto administrativo mediante el cual se autorizó.

Artículo 82. Verificados los requisitos del certificado de tradición de un vehículo automotor, la autoridad respectiva expedirá el Certificado de Tradición y realizará la entrega del documento y la información adicional que requiera el solicitante. En ningún caso se informará sobre el documento y número de identificación, teléfono, dirección y ciudad de residencia del propietario.

T Í T U L O VII

PERMISO DE CIRCULACIÓN RESTRINGIDA DE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR

Artículo 83. Modificado Resolución 799 de 2010 Artículo 1o. El Ministerio de Transporte a través del sistema de información HQ-RUNT del Registro Único Nacional de Transito RUNT, autorizará la expedición de los Permisos de Circulación Restringida para los vehículos automotores que no han sido matriculados y que se movilicen por sus propios medios por las vías de uso público o privado abiertas al público.

El Permiso de Circulación Restringida deberá autorizarse y portarse únicamente en los siguientes eventos:

1. Los vehículos que se encuentren en el proceso de aislamiento.
2. Los vehículos automotores que deben ser sometidos a pruebas técnicas de calidad y seguridad dentro de los procesos de de ensamble y terminado.
3. Los vehículos automotores que se desplacen a vitrinas de exhibición o al lugar de matrícula.
4. Los vehículos que se desplacen a zonas francas donde surtirán su proceso de nacionalización.
5. Los vehículos que se desplacen para el montaje y ensamble de carrocería.

Parágrafo 1. El Permiso de Circulación Restringida, no puede ser utilizado para prestar el servicio público de transporte.

Parágrafo 2. Para la autorización del Permiso de Circulación Restringida, se seguirá el siguiente procedimiento:

1. Liquidación y pago de los derechos correspondiente, por parte de los importadores, exportadores, fabricantes o ensambladores de vehículos, a través del sistema HQ-RUNT.
2. Solicitud del Permiso de Circulación Restringida a través del HQ-RUNT.

3. Validación por parte del sistema HQ-RUNT de la información correspondiente a las características del vehículo, del SOAT, y del pago de los derechos del Ministerio de Transporte y Tarifa RUNT del respectivo tramite.
4. Impresión del respectivo permiso por parte del importador, exportador, fabricante o ensamblador de vehículos, el cual llevará la firma mecánica del Director Territorial respectivo donde se dio origen al trámite.

Concepto Ministerio de Transporte Nº 226961 del 12 de mayo de 2011:

"5. La movilización de vehículos sin registro o matrícula inicial, solo está permitida bajo la utilización de los denominados permisos de circulación restringida, expedidos a través de las direcciones territoriales en los que se autoriza a los vehículos automotores que no han sido matriculados ante un organismo de tránsito, a movilizarse por las vías de uso público o privado abierto al público, tiempo en el cual deben ser matriculados ante la autoridad de tránsito."

Artículo 84. No requieren del Permiso de Circulación Restringida, los vehículos automotores que son transportados como carga, los cuales se regirán conforme a la reglamentación existente para tal fin.

Artículo 85. Modificado Resolución 799 de 2010 Artículo 2o. El Permiso de Circulación Restringida tendrá una vigencia de sesenta (60) días, prorrogables por un periodo hasta de treinta (30) días y deberá ser portado por cada vehículo en original, identificando sus características y ubicado en un sitio visible, con el fin de permitir su identificación y control por las autoridades de tránsito. Excepcionalmente cuando las circunstancias lo ameriten se podrá renovar por periodos adicionales, para lo cual requerirá aprobación por la Dirección Territorial correspondiente.

Parágrafo. Los vehículos automotores con Permiso de Circulación Restringida solo podrán circular por las vías del territorio nacional, entre las 6:00 y las 18:00 horas y garantizar como mínimo el perfecto funcionamiento del sistema de frenos, visuales y audibles y contar con el equipo de prevención y seguridad tanto como para el conductor como para el vehículo conforme lo establece el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Artículo 86. Modificado Resolución 799 de 2010 Artículo 3o. El Permiso de Circulación Restringida contendrá la siguiente información:

- Numeración del documento asignado automáticamente por el sistema HQ-RUNT
- Marca
- Línea
- Color
- Año Modelo
- Clase de vehículo
- Número de motor
- Número de serie
- Número de chasis
- VIN
- Nombre / razón social del propietario
- Tipo y número de documento
- Zona del recorrido del vehículo
- Fecha de expedición
- Fecha de vencimiento
- Firma mecánica del Director Territorial donde se dio origen al trámite respectivo.

Artículo 87. Para obtener el Permiso de Circulación Restringida, los importadores, exportadores, fabricantes, ensambladores, concesionarios, personas naturales o jurídicas deben estar inscritas ante el Registro Único Nacional de Tránsito.

Los interesados deben presentar ante las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, la solicitud escrita acompañada de:

• Certificado de existencia y representación legal con vigencia no mayor a noventa (90) días.

• SOAT vigente.

• Acreditación del pago de los derechos del respectivo trámite.

Artículo 88. Para el caso de personas naturales o jurídicas que adquieran el vehículo por importación, remate o por venta de Misiones Diplomática o Consulares, para obtener el referido permiso deben registrarse en el RUNT. Las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte expedirán el Permiso de Circulación Restringida, previa presentación de la solicitud a la cual deben adjuntar:

• Factura de compra del vehículo automotor de fabricación nacional o del país de origen.

• Certificado Individual de Aduana o declaración de importación.

• SOAT vigente.

• Acreditación del pago de los derechos del respectivo trámite.

• Acta de remate o de adjudicación, para el caso de los vehículos rematados o adjudicados.

Artículo 89. Para vehículos importados por Organismos Internacionales y Misiones Técnicas, Cuerpos Consulares o Diplomáticos o por sus funcionarios, que posteriormente sean adquiridos por personas naturales o jurídicas de derecho público o privado:

• Fotocopia de la declaración de importación inicial y modificatoria.

• Factura de compra del país de origen.

• Autorización de venta expedida por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

• SOAT vigente.

• Acreditación del pago de los derechos del respectivo trámite.

Parágrafo. Si el vehículo ha sido adquirido en Colombia por Organismos Internacionales y Misiones Técnicas, Cuerpos Consulares o Diplomáticos o por sus funcionarios, en lugar de la declaración de importación y factura de venta del país de origen se adjuntará la factura de venta expedida por una empresa comercializadora de vehículos y el certificado individual de aduana.

Artículo 90. El Permiso de Circulación Restringida es intransferible. Su obtención y uso está bajo la responsabilidad a quien se le expida, ya sean los importadores, exportadores, fabricantes, ensambladores, distribuidores o concesionarios, Cuerpo Diplomático o Consular, personas naturales o jurídicas.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 27011 del 14 de mayo de 2008:** "…. los traspasos o cambio de propietario, requieren de requisitos previamente establecidos que afectan las características del documento denominado licencia de tránsito. La expedición del documento en duplicado debe ajustarse a la consignación de los datos **exactos** contenidos en el documento original, por consiguiente uno y otro trámites son diferentes sustancial e informativamente."

Adicionada Resolución 799 de 2010

Artículo 4º. Hasta tanto no se desarrollen los ajustes en el sistema HQ-RUNT, los permisos se expedirán con la firme mecánica del Director Territorial Cundinamarca.

Artículo 5º. Para los permisos de circulación restringida de aquellos vehículos que se encuentran en tránsito aduanero, no se exigirá el cargue al sistema RUNT de la información correspondiente con el número de aceptación, ni el número de levante de la declaración de importación como requisito para su autorización. Una vez el vehículo cuenta con la respectiva nacionalización, los ensambladores o importadores de los vehículos, actualizaran la información en el sistema RUNT, con la información relativa a la nacionalización, la cual estará disponible en el sistema para la matrícula del vehículo.

Articulo 6º. Las autoridades de tránsito exigirán el Permiso de Circulación Restringida como documento válido para la movilización de los vehículos automotores que no hayan sido matriculados. La autoridad competente podrá verificarlo a través del sistema HQ-RUNT.

Artículo 7º. Para la expedición de los Permiso de Circulación Restringida, de que tratan los artículo 88 y 89 de la Resolución 4775 de 2009, el ingreso de información se hará a través del sistema HQ-RUNT, por las Direcciones Territoriales, previa verificación de documentos allí requeridos, los cuales serán presentados por el interesado de manera legible que permita su cargue y expedición.

Parágrafo. A través del HQ-RUNT se habilitaran las funcionalidades que permitan el registro de dicha información.

Artículo 8º. La certificación de inscripción ante el RUNT de que trata la Resolución 4775 de 2009, como requisito para los tramites allí descritos, se entenderá como la validación que realiza el sistema HQ-RUNT de la inscripción de la persona natural o jurídica ante el mismo.

T Í T U L O VIII
REGISTRO DE VEHÍCULOS DE RÉGIMEN ADUANERO ESPECIAL

Artículo 91. Los vehículos importados o ensamblados en las zonas del Régimen Aduanero Especial, al amparo de dicho régimen, solo podrán circular en la zona para la cual fue importado y matriculado.

Artículo 92. Para el registro de un vehículo automotor de Régimen Aduanero Especial se deberá presentar ante la respectiva Dirección Territorial del Ministerio de Transporte los requisitos de carácter general previstos en esta disposición y los descritos a continuación:

• Factura de compra del vehículo automotor de fabricación nacional o del país de origen.

• Certificado Individual de Aduana y declaración de importación.

• El certificado de inscripción ante el RUNT.

La revisión técnico-mecánica y de gases, no será exigible a los vehículos matriculados durante el año modelo asignado por el fabricante y los dos primeros meses del año siguiente; los cuales se someterán a la primera revisión al cumplir dos años contados a partir de su matrícula.

Si la venta del vehículo presenta limitación a la propiedad deberá adjuntarse el documento que así lo demuestre y solicitar el trámite respectivo.

Parágrafo. La factura de compra expedida por un establecimiento comercial debe contener como mínimo la clase, marca, línea, color, modelo, tipo de carrocería, número de motor, número de chasis, serial y/o VIN.

Artículo 93. Verificados los requisitos de registro de vehículos de Régimen Aduanero Especial, la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte, expedirá la Licencia de Tránsito y la respectiva placa.

Artículo 94. Para los diferentes trámites relacionados con estos vehículos, se aplicarán los requisitos previstos en esta norma, excepto el de cambio de servicio y traslado de matrícula.

Parágrafo. La naturaleza del servicio que prestan estos vehículos corresponde al servicio particular.

T Í T U L O IX

CAPÍTULO I

Registro de vehículos de importación temporal

Artículo 95. La permanencia en el país de los vehículos ingresados por importación temporal al territorio aduanero colombiano, será autorizada por la respectiva Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN, siempre que sean reexportados los vehículos dentro del plazo establecido, sin efectuar modificación alguna excepto la depreciación producida por el uso.

Artículo 96. Para el registro de un vehículo automotor de importación temporal se debe presentar ante la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte los requisitos de carácter general previstos en esta disposición y los descritos a continuación:

• Fotocopia de la declaración de importación temporal.

• Fotocopia de la factura de compra del país de origen.

• El certificado de inscripción ante el RUNT.

La revisión técnico-mecánica y de gases, no será exigible a los vehículos matriculados durante el año modelo asignado por el fabricante y los dos primeros meses del año siguiente; los cuales se someterán a la primera revisión al cumplir dos años contados a partir de su matrícula. Para la presentación de este requisito está exceptuada la maquinaria agrícola y de construcción autopropulsada, remolque, semirremolque, multimodular o similares.

Si la venta del vehículo presenta limitación a la propiedad deberá adjuntarse el documento que así lo demuestre y solicitar el trámite respectivo.

Parágrafo. Los vehículos de importación temporal que se movilicen por las vías públicas o privadas abiertas al público deberán cumplir las normas establecidas sobre pesos, dimensiones y de seguridad vial.

Artículo 97. Verificados los requisitos de registro de vehículos de importación temporal, el Ministerio de Transporte hará entrega de la respectiva placa y de la Licencia de Tránsito, estableciéndole la fecha de vencimiento de la importación temporal. Al vencimiento del término autorizado para la importación temporal el propietario del vehículo hará entrega de la placa y la Licencia de Tránsito al Ministerio de Transporte.

CAPÍTULO II

Renovación licencia de tránsito de un vehículo de importación temporal

Artículo 98. Previa demostración de la prórroga del término de su reexportación, el Ministerio de Transporte renovará la Licencia de Tránsito provisional hasta por el mismo término autorizado por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN, para lo cual el importador aportará los siguientes requisitos:

• Formulario de Solicitud de Trámite debidamente diligenciado, con firma y huella dactilar, señalando el trámite a requerir.

• Fotocopia de la respectiva declaración de importación temporal.

• Autorización de la prórroga expedida por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

• Original de la Licencia de Tránsito o declaración por escrito de la pérdida del documento.

• SOAT vigente.

• Revisión técnico-mecánica y de gases vigente.

• Estar a paz y salvo por infracciones de tránsito.

• Acreditación del pago de los derechos del respectivo trámite.

CAPÍTULO III

Traspaso de propiedad por sustitución de importador

Artículo 99. En el evento en que se sustituya el importador inicial por un nuevo importador, se hará necesario modificar la Licencia de Tránsito, en la cual deberá figurar el importador sustituto. Para estos efectos se acreditarán los siguientes requisitos:

• Formulario de Solicitud de Trámite debidamente diligenciado, con firma y huella dactilar señalando el trámite a requerir.

• Inscripción ante el RUNT.

• Declaración de importación temporal.

• Autorización de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales para sustituir el declarante de la importación temporal.

• SOAT vigente.

• Revisión técnico-mecánica y de gases vigente.

• Paz y salvo por infracciones de tránsito.

• Acreditación del pago de los derechos del respectivo trámite.

Parágrafo. La naturaleza del servicio que prestan estos vehículos corresponde al servicio particular.

T Í T U L O X

REGISTRO DE VEHÍCULOS DE ORGANISMOS DE SEGURIDAD DEL ESTADO

Artículo 100. Los vehículos automotores de propiedad de los Organismos Oficiales, dedicados a velar por la Seguridad del Estado, así como los vehículos de propiedad del Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías e Instituto Nacional de Concesiones, son considerados de la Seguridad Nacional.

Artículo 101. Para el registro de un vehículo automotor de Organismos de Seguridad del Estado se deberá presentar ante el Ministerio de Transporte los requisitos de carácter general previstos en esta disposición y los descritos a continuación:

• Factura de compra del vehículo automotor de fabricación nacional.

• Factura de compra del país de origen.

• En caso no existir la factura, presentar documento que acredite la trasferencia de la propiedad bajo cualquier título traslaticio del derecho de dominio.

• Certificado Individual de Aduana y declaración de importación.

• El certificado de inscripción ante el RUNT.

La revisión técnico-mecánica y de gases, no será exigible a los vehículos matriculados durante el año modelo asignado por el fabricante y los dos primeros meses del año siguiente; los cuales se someterán a la primera revisión al cumplir dos años contados a partir de su matrícula.

Si la venta del vehículo presenta limitación a la propiedad deberá adjuntarse el documento que así lo demuestre y solicitar el trámite respectivo. Se exceptúa para los Organismos de Seguridad del Estado el pago de impuestos de vehículos.

La factura de compra y declaración de importación serán sustituidas por el siguiente documento según el caso:

• Vehículos automotores que son objeto de aprehensión, decomiso o declaración de abandono a favor de la Nación, se adjuntará la resolución motivada del hecho o el documento oficial expedido por la DIAN o entidad adjudicataria.

• Vehículos automotores, que son objeto de comiso por parte de la Fiscalía General de la Nación, se adjuntará la resolución motivada del hecho o fallo o providencia expedida por la autoridad judicial correspondiente.

• Vehículos que son vendidos a entidades públicas por el Fondo Rotatorio de Aduanas, presentarán para su matrícula las respectivas actas o contratos administrativos que acrediten la venta.

Parágrafo. Los vehículos objeto de este registro especial, una vez transferida su propiedad a un tercero, se les cancelará su matrícula y deberán ser matriculados en el servicio particular u oficial, según corresponda. En ningún caso se podrán matricular en el servicio público.

> ***Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte***: **Concepto Nº 403311 del 8 de octubre de 2009:** En relación con el traspaso a persona natural de un vehículo de seguridad del Estado, esta entidad ha preceptuado: "Así mismo y de tener el vehículo de propiedad de ese ente de derecho público el registro especial antes mencionado, (que se lleva en la Subdirección de Tránsito de este Ministerio), esa entidad deberá solicitar a la dependencia en cita, la cancelación de dicho registro, adjuntando la licencia de tránsito y

las placas del vehículo y justificando el motivo de su cancelación, y posteriormente proseguir su trámite ante el Organismo de Tránsito respectivo o en su defecto y para su chatarrización, deberá darle aplicación a los artículos 79 y 98 del acuerdo 051 de 1993 (hoy Resolución 4775 de 2.009), que preceptúan lo siguiente: (…).

Lo anterior para significar que los vehículos de propiedad de las entidades de derecho público encontrándose dentro de ellas la Fiscalía, no pagan impuesto y en consecuencia, solamente a partir del momento en que se realice el registro del traspaso del vehículo a una persona natural o jurídica, ante el Organismo de Tránsito respectivo, comenzará a generar dicho tributo, por cuanto su registro se efectúa en el servicio particular y a una persona natural o jurídica también de esa misma naturaleza, es decir particular"

T Í T U L O XI
REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE GASES DE LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES

Artículo 102. El propietario o tenedor del vehículo de placa nacional o extranjera, que transite por el territorio nacional, tiene la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad.

Artículo 103. La revisión técnico-mecánica y de gases se realizará en un Centro de Diagnóstico Automotor legalmente habilitado, que posea las condiciones mínimas que determinen los reglamentos expedidos por el Ministerio de Transporte y el Ministerio del Medio Ambiente en lo de sus competencias.

Para efectuar la revisión técnico-mecánica y de gases del vehículo automotor, se acreditarán ante el Centro de Diagnóstico Automotor los siguientes documentos:

• Licencia de Tránsito.

• SOAT vigente.

• Recibo de pago de la revisión técnico-mecánica y de gases.

Para efectos de la revisión técnico-mecánica, se asimilarán a vehículos de servicio público aquellos que prestan servicios como atención de incendios, recolección de basura, ambulancias.

Parágrafo. Los vehículos automotores de placa extranjera, que ingresen temporalmente y hasta por tres (3) meses al país, no requerirán la revisión técnico-mecánica y de gases.

Artículo 104. En caso de pérdida, destrucción o deterioro del certificado de la revisión técnico-mecánica y de gases, el interesado deberá solicitar ante el mismo Centro de Diagnóstico Automotor que efectuó la revisión técnico-mecánica y de gases, el nuevo certificado.

T Í T U L O XII
CAPÍTULO I
Trámites asociados a remolques, semirremolques, multimodulares y similares

Artículo 105.*Características que identifican un remolque, semirremolque, multimodular o similar.* Los vehículos no automotores remolques, semirremolques, multimodulares o similares se identificarán con las siguientes características: clase, marca, referencia, año modelo, color, tipo de carrocería, número de serie de fabricación, capacidad de diseño, capacidad de carga número de ejes, largo, alto ancho, peso vacío, número de identificación vehicular.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará lo concerniente a la ubicación e información que debe contener el sistema de identificación que el fabricante debe estampar en el remolque, semirremolque, multimodular o similar.

Artículo 106. Los propietarios de los remolques, semirremolques, multimodulares y similares para realizar los trámites ante los Organismos de Tránsito, deben presentar los requisitos de carácter general, y en cada caso se enunciarán los requisitos específicos que deben cumplir:

• Formulario de Solicitud de Trámites debidamente diligenciado, con firma y huella dactilar.

• Adherir al Formulario las improntas de la plaqueta del fabricante, y la impronta del número de la placa asignada por el Organismo de Tránsito grabado directamente en el chasis.

• Certificado de existencia y representación legal del propietario cuando se trate de persona jurídica con vigencia no mayor a noventa (90) días.

• Paz y salvo por concepto de infracciones al tránsito.

• Acreditar el pago de los derechos del respectivo trámite.

Si la venta del remolque, semirremolque, multimodular o similar presenta limitación a la propiedad deberá adjuntarse el documento que así lo demuestre y solicitar el trámite respectivo.

Parágrafo 1°. Cuando el propietario del remolque, semirremolque, multimodular y similar se encuentre inscrito en el sistema RUNT, los trámites que no realice personalmente podrá hacerlos a través de poder, mandato o cualquier mecanismo de representación otorgado formalmente, acompañado de la fotocopia del documento de identidad del poderdante. Para lo anteriormente señalado el apoderado deberá encontrarse inscrito ante el RUNT.

Parágrafo 2°. Para los casos en los que intervienen menores de edad, es necesario probar la Representación del Menor; si está a cargo de los padres de familia, se deberá anexar el Registro Civil de Nacimiento del menor; si está a cargo de Curador o Tutor deberá anexar copia de la decisión de autoridad competente que así lo acredite.

Conceptos Ministerio de Transporte Nº 6693 del 18 de enero de 2010 y 16213 del 1 de febrero de 2010: "Hasta tanto entre en operación el registro de Remolques, Semiremolques, Multimodulares y Similares del RUNT, las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte continuarán registrando los vehículos correspondientes, de acuerdo con los términos de la Resolución 4775 de 2009. Para el efecto podrán hacer valer el impreso del sistema al que cualquier persona puede acceder por internet, como el documento que hace las veces de paz y salvo por concepto de infracciones de tránsito, el cual puede ser confirmado por el funcionario encargado del trámite".

Concepto Ministerio de Transporte Nº 16213 del 1 de febrero de 2010: "En cuanto al pago de retención en la fuente es necesario aclarar que la disposición aludida en la circular MT 7791 del 22 de febrero de 2006, es el artículo 18 de la ley 49 de 1990 que modificó el inciso segundo del artículo 398 del Estatuto Tributario., disposición que señaló que la retención en la fuente por enajenación de activos fijos tratándose de los vehículos automotores, se realiza ante las oficinas de tránsito. Por lo anterior, de conformidad con la resolución 4100 de 2004, que determinó que los semirremolques, remolques y remolques balanceados no son vehículos automotores, considera este despacho que por el momento la enajenación de dichos vehículos no es objeto de pago de retención en la fuente (…) por el momento no es exigible a los vehículos no motorizados."

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 422541 del 20 de octubre de 2010:** "….ante la imposibilidad de obtener duplicado de la plaqueta, se considera viable, suplir este requisito, con el denuncio de pérdida presentado ante la autoridad competente."

Registro de remolques, semirremolques, multimodulares y similares

Artículo 107. Para el registro de un remolque, semirremolque, multimodulares y similares el propietario deberá presentar ante el Organismo de Tránsito los requisitos de carácter general previstos en la presente disposición y los descritos a continuación:

• Factura de compra si el vehículo es de fabricación nacional.

• Factura de compra del vehículo en el país de origen.

• Certificado Individual de Aduana o declaración de importación.

• El certificado de inscripción ante el RUNT.

Artículo 108. Todos los fabricantes o ensambladores de remolques, semirremolques, multimodulares y similares, deben identificar sus prototipos según el procedimiento que establecerá el Ministerio de Transporte.

Artículo 109. Los pequeños remolques no requieren ser registrados ante los Organismos de Tránsito.

Artículo 110. Verificados los requisitos del registro de remolques, semirremolques, multimodulares y similares, el Organismo de Tránsito registrará, asignará la placa y la Tarjeta de Registro, de las cuales hará entrega a su propietario o a quien este autorice.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto Nº 6693 del 18 de enero de 2010**: Hasta tanto entre en operación el registro de Remolques, Semiremolques, Multimodulares y Similares del RUNT, las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte continuarán registrando los vehículos correspondientes, de acuerdo con los términos de la Resolución 4775 de 2009. Para el efecto podrán hacer valer el impreso del sistema al que cualquier persona puede acceder por internet, como el documento que hace las veces de paz y salvo por concepto de infracciones de tránsito, el cual puede ser confirmado por el funcionario encargado del trámite.

CAPÍTULO II

Duplicado de licencia de tránsito de remolques, semirremolques, multimodulares y similares

Artículo 111. En caso de pérdida, hurto o deterioro de la Tarjeta de Registro del remolque, semirremolque, multimodular y similar, el propietario solicitará ante el Organismo de Tránsito donde esté registrado, la expedición del respectivo duplicado cumpliendo con los requisitos de carácter general previstos en la presente disposición y los descritos a continuación:

• Declaración por escrito de la pérdida del documento.

• En caso de deterioro deberá hacer entrega del original de la Tarjeta de Registro al recibir la nueva licencia.

Artículo 112. Verificados los requisitos de duplicado de la Tarjeta de Registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar el Organismo de Tránsito procederá a la expedición del documento respectivo.

CAPÍTULO III

Duplicado de placa de remolques, semirremolques, multimodulares y similares

Artículo 113. En caso de pérdida, hurto, destrucción o deterioro de la placa, el propietario del remolque, semirremolque, multimodular o similar solicitará ante el Organismo de Tránsito donde esté registrado, la expedición del respectivo duplicado cumpliendo con los requisitos de carácter general contemplados en la presente norma y de los siguientes:

• Declaración por escrito de la pérdida de la placa.

• En caso de deterioro debe presentar la placa al momento de reclamar la nueva.

Artículo 114. El Permiso de Tránsito por Duplicado de Placa, que se otorga al propietario del remolque, semirremolque, multimodular o similar registrado ante un Organismo de Tránsito, le permite transitar sin placa, por encontrarse pendiente el trámite de duplicado por pérdida, destrucción, deterioro o hurto de esta (s).

Artículo 115. Verificados los requisitos de los artículos antes señalados, el Organismo de Tránsito expedirá el Permiso hasta por quince (15) días.

El Permiso de Tránsito por Duplicado de Placa contendrá la siguiente información:

• Autoridad que lo expide.

• No. asignado por el RUNT.

• Identificación de la placa del remolque, semirremolque, multimodular o similar.

• Número de la Tarjeta de Registro.

• Clase.

• Marca.

• Año Modelo.

• No. de ejes.

• Capacidad de carga (kgs).

• Capacidad de diseño (kgs).

• Número de identificación vehicular.

• Nombres/razón social del propietario.

• Fecha de expedición.

• Fecha de vencimiento.

• Causal del duplicado: pérdida, destrucción, hurto, deterioro.

• Espacio para la firma del funcionario expedidor.

Parágrafo. El Permiso de Tránsito por Duplicado de Placa debe ser colocado en un lugar visible del vehículo a fin de que permita su identificación y será devuelto a la autoridad que lo expidió una vez se elabore el duplicado de la placa. El RUNT asignará automáticamente el número del Permiso.

CAPÍTULO IV

Traspaso de propiedad de un remolque, semirremolque, multimodular o similar

Artículo 116. Es obligación del vendedor registrar ante el Organismo de Tránsito el traspaso de la propiedad, sin perjuicio de que el comprador pueda igualmente efectuarlo, previa demostración de la existencia del contrato de venta debidamente firmado por las partes o cualquier tipo de contrato o documento en el que conste la trasferencia del derecho de dominio.

El traspaso de propiedad de un remolque, semirremolque, multimodular o similar deberá realizarla el usuario ante el Organismo de Tránsito dentro de los 60 días hábiles siguientes a la adquisición del vehículo.

Artículo 117. Para registrar el cambio de propietario del remolque, semirremolque, multimodular o similar, se acreditarán ante el respectivo organismo de Tránsito, los requisitos de carácter general previstos en la presente norma y los a continuación señalados:

• Para el traspaso vehículo no automotor, el Formulario de Solicitud de Trámite debe estar suscrito por el vendedor (es) y por el comprador (es) o por una de las partes anexándole las improntas exigidas en reverso del documento.

• Tarjeta de Registro o la declaración escrita de la pérdida de la Tarjeta de Registro.

• 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.

• Recibo de pago por concepto de retención en la fuente de conformidad con el Estatuto Tributario.

• Paz y salvo por todo concepto de infracciones al tránsito el comprador y el vendedor.

Artículo 118. Verificados los requisitos del cambio de propietario por traspaso de propiedad de un remolque, semirremolque, multimodular o similar el Organismo de Tránsito procederá a la expedición de la Tarjeta de Registro.

CAPÍTULO V

Inscripción o levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de un vehículo no automotor o modificación del acreedor prendario

Artículo 119. Para efectos de la inscripción o levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de un remolque, semirremolque, multimodular, o modificación del acreedor prendario, anexando los requisitos de carácter general establecidos en la presente norma y los relacionados a continuación:

• Documento original en el que conste la inscripción o levantamiento de la limitación o gravamen a la propiedad.

• Original de la Tarjeta de Registro o la manifestación escrita de la pérdida de la tarjeta.

Artículo 120. Verificados los requisitos de la inscripción o levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de un remolque, semirremolque, multimodular o similar el Organismo de Tránsito procederá a la expedición de la Tarjeta de Registro y hará la correspondiente anotación. En caso de modificación de acreedor prendario se expedirá la respectiva certificación.

CAPÍTULO VI

Inscripción o levantamiento de orden judicial o administrativa

Artículo 121. Para la inscripción o levantamiento de orden judicial o administrativa sobre un vehículo, bastará la comunicación expedida por dicha autoridad. El Organismo de Tránsito deberá informar a la respectiva autoridad a cerca de su cumplimiento.

En el caso en que el vehículo no pertenezca al ejecutado, el Organismo de Tránsito se abstendrá de inscribir el embargo y lo comunicará a la autoridad judicial.

CAPÍTULO VII

Traslado del registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar

Artículo 122. El propietario de un remolque, semirremolque, multimodular, podrá solicitar ante el Organismo de Tránsito donde esté registrado el vehículo, el traslado a otro Organismo de Tránsito, sin costo alguno. En sesenta (60) días deberá radicar el registro del vehículo en el Organismo receptor, tiempo en el cual permanecerá vinculado al Organismo de Tránsito donde inicialmente está matriculado.

Para solicitar el traslado del registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar, se acreditarán ante el respectivo Organismo de Tránsito los requisitos de carácter general establecidos en la presente norma y el siguiente:

• Fotocopia de la Tarjeta de Registro.

En el evento en que no cumpla los requisitos, el Organismo de Tránsito en donde se encuentra el vehículo registrado le comunicará al propietario del vehículo la (s) causa (s) de su rechazo.

Artículo 123. Verificados los requisitos traslado del registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar, el Organismo de Tránsito que traslada el registro, certificará el cumplimiento de requisitos y enviará en forma inmediata por correo certificado oficio dirigido al Organismo de Tránsito receptor del registro informando de este hecho y remitiendo la totalidad de los documentos originales que reposan en el historial del vehículo, debiendo dejar en su archivo copia de todos ellos.

CAPÍTULO VIII

Radicación del registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar

Artículo 124. El propietario acreditará para la radicación del registro en el Organismo de Tránsito receptor del traslado, los requisitos de carácter general establecidos en la presente.

El solicitante deberá hacer entrega de la Tarjeta de Registro y de la placa al Organismo de Tránsito receptor al momento de reclamar la nueva.

En el evento de extraviarse los documentos originales enviados, el Organismo de tránsito receptor deberá aceptar copia auténtica de los documentos correspondientes al historial del vehículo, por parte del Organismo de Tránsito de origen.

Artículo 125. Si transcurridos 60 días contados a partir de la certificación de cumplimento de requisitos del traslado, no se radica el registro del remolque, semirremolque, multimodular o similar en el Organismo de Tránsito receptor, hará devolución de los documentos y el domicilio fiscal del vehículo continuará siendo el del Organismo de Tránsito donde inicialmente estaba registrado.

Si se emite orden judicial o administrativa que afecte al vehículo, con posterioridad al trámite de traslado y antes de efectuarse la radicación del registro, corresponderá al Organismo de Tránsito de origen inscribirla y solicitar al organismo receptor la devolución de los documentos. Quedará sin validez la solicitud de traslado, novedad que deberá ser registrada en el Registro Nacional de Remolques y semirremolques.

Artículo 126. Verificados los requisitos de radicación del registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar y con previa entrega del original de la Tarjeta de Registro y la placa, el Organismo de Tránsito receptor del traslado, elaborará la placa con el nombre del respectivo municipio y expedirá la nueva Tarjeta de Registro.

CAPÍTULO IX

Cancelación del registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar

Artículo 127. La matrícula de un remolque, semirremolque, multimodular o similar, se cancelará a solicitud de su titular por destrucción total del vehículo, pérdida definitiva, exportación, reexportación, hurto o desaparición documentada. Los vehículos rematados como chatarra, no podrán ser registrados ante los Organismos de Tránsito.

Para la cancelación del registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar se dará cumplimiento a los requisitos de carácter general previstos en la presente norma y los descritos para cada caso:

Cancelación del registro de un remolque, semiremolque, multimodular o similar por destrucción total

Artículo 128. Para la cancelación del registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar por destrucción total, a causa de la desaparición en las aguas de un río, en el fondo de un abismo, por desastre de origen natural, por causa de actos terroristas, por motín, sedición o asonada, se cumplirán los requisitos de carácter general previstos en la presente norma, anexando como documentos probatorios del hecho, como el caso, los siguientes:

• Certificación expedida por el Jefe Seccional de la Policía Judicial e Investigación de la Policía Nacional.

• 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 bajo las costas de los propietarios del vehículo automotor, por la autoridad de tránsito o por la autoridad judicial según corresponda.

• Original del documento que compruebe el hecho generador de la cancelación del registro. Para los casos de destrucción total del vehículo se debe anexar original o copia auténtica del documento que determine que el chasis no puede ser recuperado, o cuando por disposición legal se determine su destrucción.

• Original de la Tarjeta de Registro o en caso contrario la declaración escrita sobre la pérdida del documento.

Parágrafo. Una vez cancelado el registro por destrucción total de un remolque, semirremolque, multimodular o similar, este vehículo no será matriculado nuevamente y la serie de placa (letra y números) asignada no podrá ser utilizada en otro vehículo.

Cancelación del registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar por pérdida definitiva, hurto o desaparición documentada

Artículo 129. Para la cancelación del registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar por pérdida definitiva, hurto o desaparición documentada su titular debe cumplir los requisitos de carácter general previstos en la presente norma, y los relacionados a continuación:

• Documento expedido por la autoridad judicial competente en donde, previa comprobación del hecho, se certifique que se desconoce el paradero del vehículo no automotor.

• Original de la Tarjeta de Registro o la manifestación escrita sobre la pérdida, siempre que en la denuncia por hurto del remolque, semirremolque, multimodular o similar no exista referencia expresa a cerca de la pérdida de la Tarjeta de Registro.

• Certificación de la autoridad competente sobre la no recuperación del remolque, semirremolque, multimodular o similar.

Cancelación del registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar por destrucción total a causa de un accidente de tránsito

Artículo 130. Para los casos de cancelación del registro por destrucción total a causa de accidente de tránsito, adicional a la copia auténtica del informe de accidente de tránsito emitido por la autoridad que lo atendió, se acreditarán los requisitos de carácter general y los descritos a continuación:

• Certificación de la ocurrencia del hecho emitida por el Comandante de la Policía de Carreteras o, en su defecto la expedida por el Comandante del Distrito de la Policía Nacional de la jurisdicción según corresponda.

• Certificación técnica de la Sijín o Dijín, en la que se detallen las características de identificación del vehículo que sean posibles o de no serlo se exprese tal condición.

• 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 bajo las costas de los propietarios del vehículo, por la autoridad de tránsito o por la autoridad judicial según corresponda.

No existe traspaso del vehículo a compañía de seguros, en caso de destrucción total, sin perjuicio de la entrega que le haga el propietario de las partes reutilizables.

Cancelación del registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar por exportación o reexportación

Artículo 131. Para la cancelación del registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar por exportación o reexportación su titular debe cumplir los requisitos de carácter general previstos en la presente norma, y los descritos a continuación:

• Declaración de exportación o reexportación expedida por la autoridad competente.

• Entregar la placa y la Tarjeta de Registro. En caso contrario la declaración escrita sobre la pérdida.

CAPÍTULO X

Registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar, por recuperación del vehículo en caso de hurto o pérdida definitiva

Artículo 132. Cuando a un remolque, semirremolque, multimodular o similar, se le hubiere cancelado el registro por pérdida definitiva, hurto o desaparición documentada y posteriormente fuere recuperado y entregado, para efectos de registrarse nuevamente y de la expedición de la Tarjeta de Registro, su propietario debe presentar al respectivo Organismo de Tránsito los requisitos de carácter general estipulados en la presente norma y adjuntar los siguientes:

• Original de la orden de entrega definitiva del vehículo expedida por la autoridad competente. Si la entrega es provisional no se puede adelantar el trámite.

• Original de la revisión obligatoria expedida por la Sijín o la Dijín.

Si el vehículo ha sido objeto de modificación en su color, quedará a voluntad expresa del propietario que este continúe con el color con el cual fue recuperado o con el que contaba con antelación al hurto; dicha modificación se hará constar en la Tarjeta de Registro que se expida de acuerdo a lo que señale el acta de entrega del vehículo expedida por la autoridad competente.

De haberse efectuado alguna modificación distinta a cambio de color, el registro sólo se realizará hasta tanto el vehículo vuelva a las características que tenía antes de la pérdida definitiva o del hurto.

Artículo 133. Verificados los requisitos del registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar el Organismo de Tránsito asignará y entregará la misma serie de placa (letra y números) correspondiente a su registro y expedirá la correspondiente Tarjeta de Registro.

CAPÍTULO XI

Nulidad del registro de un vehículo no automotor

Artículo 134. La nulidad de registro de un vehículo no automotor sólo podrá ser decretada por orden de autoridad judicial que así lo declare.

El Organismo de Tránsito donde se encuentre registrado un vehículos no automotor remolque, semirremolque, multimodular o similar, una vez recibido el original de la sentencia que ordenó la nulidad del registro, procederá a dar cumplimiento a lo ordenado mediante acto administrativo en el cual se ordenará la destrucción de la placa respectiva, efectuando las anotaciones de rigor en el Registro Nacional de Remolques y Semirremolques.

De la diligencia de destrucción de la placa se deberá levantar un acta firmada por el funcionario competente del Organismo de Tránsito o a quien este delegue, la cual quedará incluida en el respectivo historial del vehículo.

Artículo 135. El vehículo no automotor al que se le anule el registro de acuerdo a lo enunciado en el artículo anterior, podrá ser nuevamente registrado previo el lleno de los requisitos establecidos en la presente norma, anexando además copia auténtica de la sentencia que ordenó la anulación y previa demostración de haberse subsanado la causa que originó la declaratoria de nulidad. Al vehículo se le asignará una nueva serie de placa.

CAPÍTULO XII

Regrabación del número del registro o del serial de fabricación de un remolque, semirremolque, multimodular o similar

Artículo 136. El propietario de un remolque, semirremolque, multimodular o similar, podrá efectuar la regrabación de número del registro, del número de serial de fabricación, presentando al Organismo de Tránsito, en donde se encuentre registrado, los requisitos de carácter general previstos en la presente norma y los relacionados a continuación:

• Dos improntas del número del registro regrabado en el chasis del equipo, adheridas al Formulario de Solicitud de Trámites.

• Certificación original de revisión realizada por la Sijín o Dijín en la que se adjunte(n) el(los) número(s) de la(s) impronta(s) a regrabar y donde se justifique la necesidad de regrabar.

• Certificación original de la revisión posterior a la regrabación, adjuntando la (s) respectiva (s) impronta (s).

Artículo 137. Verificados los requisitos de regrabación del número del registro o del serial de fabricación de un remolque, semirremolque, multimodular o similar, el Organismo de Tránsito expedirá la nueva Tarjeta de Registro se indicará la regrabación del número del registro o del serial de fabricación y actualizará el Registro Nacional de Remolques y Semirremolques, con la correspondiente anotación de regrabación (R).

T Í T U L O XIII

CERTIFICADO DE TRADICIÓN DE UN REMOLQUE, SEMIRREMOLQUE, MULTIMODULAR O SIMILAR

Artículo 138. Los Organismos de Tránsito expedirán el Certificado de Tradición de un vehículo no automotor remolque, semirremolque, multimodular o similar verificando su historial y previa solicitud del interesado.

Artículo 139. El certificado se expedirá con el siguiente contenido:

• Datos del propietario actual: nombre y apellidos.

• Características del vehículo: placa, clase, marca, referencia, año modelo, color, tipo de carrocería, número de serie, capacidad de carga, capacidad de diseño, número de ejes, peso vacío, largo, alto, ancho y número de identificación.

• Limitaciones a la propiedad que tenga registradas el vehículo o automotor.

• Cuando el vehículo o automotor haya realizado cancelación del registro, la fecha y la razón de la cancelación.

• Cuando se haya realizado un registro remolque, semirremolque, multimodular o similar por recuperación en caso de hurto o pérdida definitiva registrar la fecha en que se realizó este trámite.

• Cuando el vehículo haya realizado traslado del registro, la fecha en que se realizó el trámite, a qué Organismo de Tránsito y la ciudad a la que se hizo el traslado del registro.

• Debe indicarse si se efectuó o no radicación del registro en el Organismo de Tránsito receptor.

• Propietarios registrados del vehículo en los últimos cinco (5) años.

Artículo 140. Verificados los requisitos anteriormente señalados, la autoridad respectiva expedirá el Certificado de Tradición y realizará la entrega del documento y la información adicional que requiera el solicitante. En ningún caso se informará sobre el documento y número de identificación, teléfono, dirección y ciudad de residencia del propietario.

T Í T U L O XIV
PERMISO DE CIRCULACIÓN RESTRINGIDA PARA REMOLQUE, SEMIRREMOLQUE, MULTIMODULAR O SIMILAR

Artículo 141. El Ministerio de Transporte a través de sus Direcciones Territoriales, expedirá el Permiso de Circulación Restringida que autoriza a los vehículos no automotores remolques, semirremolques, multimodulares o similares que no han sido matriculados ante un Organismo de Tránsito, a movilizarse por las vías de uso público o privado abierto al público, tiempo en el cual deben ser registrados ante la autoridad de tránsito.

Deben portar el Permiso de Circulación Restringida los remolques, semirremolques, multimodulares o similares, en las situaciones a continuación descritas:

• Vehículos que se trasladan a vitrinas de exhibición o al lugar de su matrícula.

• Vehículos que se movilizan en el proceso de alistamiento.

• Vehículos que se desplazan para ser sometidos a pruebas técnicas de calidad y seguridad dentro del proceso de ensamble y terminado.

• Vehículos que ingresan al país por importación temporal.

• Para la movilización de contenedores rodantes.

• Para el desplazamiento de aquellos equipos de diseño especial que se comporten como remolques tales como: casas rodantes, equipos de uso en la explotación petrolera, estaciones eléctricas y que no rebasen los pesos y dimensiones establecidos en la norma.

Parágrafo. El Permiso de Circulación Restringida, no puede ser utilizado para prestar servicio de carga.

Artículo 142. El Permiso de Circulación Restringida es intransferible. Su obtención y uso está bajo la responsabilidad a quien se le expida, ya sean los importadores, exportadores, fabricantes, ensambladores, distribuidores o concesionarios, Cuerpo Diplomático o Consular, personas naturales o jurídicas.

El Permiso de Circulación Restringida, tiene una vigencia de 30 días improrrogables, contados a partir de la fecha de su expedición y debe ser portado por cada vehículo en original, identificando sus características y ubicado en un sitio visible, con el fin de permitir su identificación y control por las autoridades de tránsito.

Artículo 143. El Permiso de Circulación Restringida, será expedido por el Ministerio de Transporte a importadores, exportadores, fabricantes, ensambladores, personas naturales o jurídicas, dicho documento contendrá la siguiente información:

• Numeración del documento asignada por el RUNT.

• Clase de vehículo: Remolque, multimodular, semirremolque, similar.

• Marca.

• Año Modelo.

• Largo.

• Ancho.

• Alto.

• Número de ejes.

• Tipo de carrocería.

• Capacidad de carga.

• Capacidad de diseño.

• Nombres/ razón social del propietario del vehículo no automotor.

• Tipo y número de documento.

• Ciudad origen.

• Ciudad destino.

• Fecha de expedición.

• Fecha de vencimiento.

• Firma del funcionario que lo expide.

Artículo 144. Para obtener el permiso de Circulación Restringida, los importadores, exportadores, fabricantes, ensambladores, concesionarios, personas naturales o jurídicas deben estar inscritas ante el Registro Único Nacional de Tránsito y presentar la solicitud escrita acompañada de los requisitos a continuación relacionados:

• Impronta de la plaqueta del fabricante del equipo.

• Certificado de existencia y representación legal con vigencia no mayor a noventa (90) días cuando se trate de persona jurídica.

• Factura de compra de un vehículo de fabricación nacional o del país de origen.

• Acreditación del pago de los derechos del respectivo trámite.

Parágrafo. Los remolques, semirremolques, multimodulares o similares con permiso de circulación restringida sólo podrán circular por las vías del territorio nacional, entre las 6:00 y las 18:00 horas y garantizar el perfecto funcionamiento del sistema de frenos y de las luces reflectivas.

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 Transito-RUNT.

T Í T U L O XV

CAPÍTULO I

Trámites asociados a la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada

Artículo 145. La maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada no podrá circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público y su desplazamiento por las vías nacionales solo podrá hacerse sobre camabajas u otro vehículo que cumpla igual funcionamiento, salvo las excepciones contenidas en la presente norma.

Artículo 146. Características que identifican una maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada. Se identificarán con las siguientes características: clase de maquinaria, tipo de maquinaria, número de motor, número de identificación vehicular, marca, línea, año modelo, tipo de cabina, tipo de combustible, peso bruto vehicular, capacidad de carga, sistema de tracción, número de ejes, alto, largo, ancho.

Artículo 147. De acuerdo a lo establecido en la Ley 769 de 2002, la maquinaria agrícola, de construcción autopropulsada y los montacargas (maquinaria industrial), llevarán una placa reflectiva en el extremo trasero como identificación y están obligados a registrarse ante un Organismo de Tránsito.

Parágrafo 1°. La maquinaria autopropulsada tiene la propiedad de desplazarse por su propia fuerza motriz, su sistema de tracción puede estar localizado en: llantas, orugas, cadenas, cilindros o mixta, y sus características técnicas definen sus labores específicas en la industria, agricultura, minería, construcción y conservación de obras civiles.

Parágrafo 2°. La maquinaria nueva o usada que trata el parágrafo anterior tiene que registrarse a partir de la sanción de la Ley 1005 de enero 19 de 2006, una vez entre en operación el RUNT en el Registro Nacional de Maquinaria Agrícola y de Construcción Autopropulsada.

> ***Conceptos Ministerio de Transporte N°82611 del 09 de marzo de 2010***: "Hasta tanto entre en operación el registro de maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada y apoyados en el procedimiento establecido en la mencionada resolución (4775 de 2009) los Organismos de Tránsito no podrán realizar trámites diferentes a los consagrados en el RUNT, al no estar en operación el registro, no podrá inscribirse este tipo de maquinaria, como consecuencia de lo anterior, las autoridades de tránsito no deben hacer exigible el registro de este tipo de maquinaria".

Artículo 148. Para los trámites de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada, se establecen los siguientes requisitos de carácter general, y en cada caso se enunciarán los requisitos específicos:

- Formulario de Solicitud de Trámite, debidamente diligenciado con las instrucciones señaladas en el reverso del documento.
- Para los trámites en los cuales se acredite la destrucción total, hurto o desaparición documentada o duplicado de la Tarjeta de Registro, no será necesario aportar las improntas.
- Certificado de existencia y representación legal del propietario con vigencia no mayor a noventa (90) días si se trata de una persona jurídica.
- Paz y salvo por concepto de infracciones al tránsito. En caso de traspaso deben estarlo el comprador y el vendedor.
- Certificación de Inscripción ante el RUNT, solamente para el registro de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada.
- Certificación de inducción del conocimiento del producto.
- Acreditación del pago de los derechos del respectivo trámite.

Si la venta de maquinaria agrícola, de construcción autopropulsada y montacargas presenta limitación a la propiedad deberá adjuntarse el documento que así lo demuestre y solicitar el trámite respectivo.

Parágrafo 1°. Los conductores de maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada, deben poseer la Certificación Laboral para operar dichas máquinas, documento que será exigido por las autoridades de tránsito. El Ministerio de Transporte reglamentará lo atinente a dicho documento.

La Certificación Laboral será exigida una vez el Ministerio de Transporte conjuntamente con el Sena haya trazado las condiciones para la expedición de dicho documento.

Parágrafo 2°. Cuando el propietario de maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada se encuentre ya inscrito en el sistema RUNT, los trámites que no realice personalmente podrá hacerlos a través de poder, mandato o cualquier mecanismo de representación otorgado formalmente, acompañado de la fotocopia del documento de identidad del poderdante. Para lo anteriormente señalado el apoderado deberá encontrarse inscrito ante el RUNT.

Parágrafo 3°. Para los casos en los que intervienen menores de edad, es necesario probar la Representación del Menor; si está a cargo de los padres de familia, se deberá anexar el Registro Civil de Nacimiento del menor; si está a cargo de Curador o Tutor deberá anexar copia de la decisión de autoridad competente que así lo acredite.

CAPÍTULO II

Registro de maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada

Artículo 149. Los Organismos de Tránsito expedirán la Tarjeta de Registro a los propietarios de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada. La Tarjeta de Registro no le autoriza a los señalados vehículos a movilizarse por las vías de uso público o privadas abiertas al público.

Artículo 150. Para el registro de una maquinaria agrícola, de construcción autopropulsada y montacargas, su propietario deberá presentar ante el Organismo de Tránsito, los requisitos de carácter general previstos en la presente norma y los descritos a continuación en cada caso:

- Factura de compra de fabricación nacional o del país de origen de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada.

- Certificado Individual de Aduana o declaración de importación.

- El certificado de inscripción ante el RUNT.

Artículo 151. El Ministerio de Transporte reglamentará la movilización de los vehículos y las condiciones de seguridad a cumplir en sus desplazamientos, entre tanto excepcionalmente las autoridades del orden departamental o municipal podrán otorgar permisos según las condiciones establecidas en la presente norma.

Artículo 152. Verificados los requisitos de registro de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada, se registrará y asignará la Tarjeta de Registro y la placa al propietario o a quien autorice.

CAPÍTULO III

Duplicado de la tarjeta de registro de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada

Artículo 153. En caso de pérdida, hurto o deterioro de la Tarjeta de Registro de una maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada, el propietario solicitará ante el Organismo de Tránsito donde está registrada la expedición del respectivo duplicado cumpliendo con los requisitos de carácter general contemplados en la presente norma y a continuación relacionados:

- Declaración por escrito de la pérdida de la Tarjeta de Registro.

- En caso de deterioro debe hacer entrega del original de la Tarjeta de Registro al recibir la nueva licencia.

Artículo 154. Verificados los requisitos anteriormente señalados, el Organismo de Tránsito expedirá el duplicado de la Tarjeta de Registro.

CAPÍTULO IV

Cancelación del registro de la maquinaria agrícola y de construcción e industrial autopropulsada

Artículo 155. La Tarjeta de Registro de una maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada 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 y anexando los siguientes requisitos:

- Formulario de Solicitud de Trámite debidamente diligenciado, con firma y huella dactilar, señalando el trámite a requerir.

- Certificado de existencia y representación legal con vigencia no mayor a noventa (90) días si se trata de una persona jurídica.

- Original del documento que compruebe el hecho generador de la cancelación de la Tarjeta de Registro. Para los casos de destrucción total de vehículo se debe anexar original o copia auténtica del documento que determine que su chasis no puede ser recuperado, no esté en condiciones de circular o cuando por disposición legal se determine su destrucción.

- Original de la Tarjeta de Registro o manifestación escrita sobre la pérdida, siempre que en la denuncia por hurto no exista referencia expresa a cerca de la pérdida de la tarjeta de registro.

- Certificación de la autoridad competente sobre la no recuperación del vehículo, en caso de hurto.

- Paz y salvo por concepto de multas. En caso de traspaso deben estarlo el comprador y el vendedor.

- Entrega de la Tarjeta de Registro y de la placa de la maquinaria excepto en caso de hurto o desaparición documentada.

Cuando la cancelación de la Tarjeta de Registro se realice por pérdida definitiva, hurto o desaparición documentada, se debe anexar documento expedido por la autoridad judicial competente en donde, previa comprobación del hecho, se certifique que se desconoce el paradero de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada.

Aquella maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada que son incautados, decomisados o con declaración de abandono a favor de la Nación por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, su registro será cancelado por petición escrita de dicha entidad ante el respectivo Organismo de Tránsito, haciendo devolución de la placa y Tarjeta de Registro si fuere del caso. Mientras no se demuestre tal cancelación no será viable otorgarle un nuevo registro.

Para la cancelación de la Tarjeta de Registro por destrucción total, a causa de la desaparición en las aguas de un río, en el fondo de un abismo, por desastre de origen natural, por causa de actos terroristas, por motín, sedición o asonada, para cancelar su registro se cumplirán los requisitos previstos en esta norma, anexando documentos probatorios del hecho, según el caso, los siguientes:

- Certificación expedida por el Jefe Seccional de la Policía Judicial e Investigación de la Policía Nacional.

- Concepto técnico sobre el daño que amerita la declaratoria de la destrucción total, emitido por perito ya

sea de la compañía aseguradora, si la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada estaba asegurada, o nombrado por la autoridad de tránsito bajo las costas del propietario.

No será posible efectuar el traspaso de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada a compañía de seguros en caso de destrucción total, sin perjuicio de la entrega que le haga el propietario de las partes reutilizables.

Artículo 156. Verificados los requisitos antes señalados, el Organismo de Tránsito procederá a expedir la constancia o certificación de cancelación del registro de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada.

Artículo 157. Una vez cancelado el registro de una maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada por destrucción total, no será registrada nuevamente y la serie de placa (letras y números) asignada no podrá ser utilizada en otro automotor.

Artículo 158. Para la cancelación del registro por exportación o reexportación se debe anexar declaración de exportación o reexportación expedida por la autoridad competente.

CAPÍTULO V

Registro de maquinaria agrícola, de construcción e industrial a autopropulsada por recuperación en caso de hurto o pérdida definitiva

Artículo 159. Cuando a una maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada se le hubiere cancelado el registro por pérdida definitiva, hurto y posteriormente fuere recuperado y entregado, para efectos de su registro su propietario debe surtir el siguiente trámite anexando los siguientes documentos:

- Formulario de Solicitud de Trámite debidamente diligenciado, con firma y huella dactilar de la propiedad y adheridas las improntas del número de motor y serial de fabricación.
- Original de la orden de entrega definitiva de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada expedida por la autoridad competente. Si la entrega es provisional no se puede adelantar el trámite.
- Certificado de existencia y representación legal con vigencia no mayor a noventa (90) días si se trata de una persona jurídica.
- Paz y salvo por concepto de multas.
- Acreditación del pago de los derechos del respectivo trámite.

Si la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada que ha sido objeto de modificación en su color, quedará a voluntad expresa del propietario que esta continúe con el color con el cual fue recuperado o con el que contaba con antelación al hurto; dicha modificación se hará constar en la Tarjeta de Registro que se expida de acuerdo a lo que señale el acta de entrega expedida por la autoridad competente.

De haberse efectuado alguna modificación distinta a cambio de color, la rematrícula solo se realizará hasta tanto que el bien vuelva a las características que tenía antes del hurto.

Artículo 160. Verificados los requisitos anteriormente señalados, el Organismo de Tránsito asignará y entregará la misma serie de placa (letras y números) de su registro inicial y expedirá la correspondiente Tarjeta de Registro.

CAPÍTULO VI

Nulidad del registro de una maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada

Artículo 161. La nulidad del registro de una maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada solo podrá ser efectuada por orden de autoridad judicial que así lo declare.

El Organismo de Tránsito donde se encuentre registrada maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada, una vez recibido el original de la sentencia que ordenó la nulidad del registro, procederá a dar cumplimiento a lo ordenado mediante acto administrativo en el cual se ordenará la destrucción de la placa respectiva, efectuando las anotaciones de rigor en el Registro Nacional de Maquinaria Agrícola y de Construcción Autopropulsada.

De la diligencia de destrucción de la placa se levantará un acta firmada por el funcionario competente del Organismo de Tránsito o a quien este delegue, la cual quedará incluida en el respectivo historial del vehículo.

Artículo 162. La maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada al que se le anule el registro de acuerdo a lo enunciado en el artículo anterior, podrá ser nuevamente registrada previo el lleno de los requisitos establecidos para el registro previsto en la presente norma, anexando además copia auténtica de la sentencia que ordenó la anulación y previa demostración de haberse subsanado la causa que originó la declaratoria de nulidad. A la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada se le asignará una nueva serie de placa.

T Í T U L O XVI

CAPÍTULO I

Duplicado de placa de una maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada

Artículo 163. En caso de pérdida, hurto, destrucción o deterioro de la placa, el propietario de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada solicitará ante el Organismo de Tránsito donde esté registrada, la expedición del respectivo duplicado cumpliendo con los requisitos de carácter general contemplados en la presente norma y el siguiente:

- Declaración escrita de la pérdida de la placa. En caso de deterioro debe presentar la placa al momento de reclamar la nueva.

CAPÍTULO II

Cambio de placa de vigencias anteriores de la maquinaria agrícola de construcción e industrial autopropulsada

Artículo 164. El propietario de maquinaria agrícola de construcción e industrial autopropulsada, que porte una placa que no corresponda a la Ficha Técnica establecida para su identificación debe efectuar el cambio de placa en un término de doce (12) meses contados a partir de la entrada en vigencia del Registro Nacional de Maquinaria Agrícola y de Construcción Autopropulsada del sistema RUNT.

Para registrar el cambio de la placa, el propietario de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada debe cumplir con los requisitos de carácter general y los siguientes:

• Entregar la placa y la Tarjeta de Registro o la manifestación escrita por la pérdida de la tarjeta.

Parágrafo. Es obligación de los propietarios de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada portar la placa correspondiente a la norma vigente, requisito previo para efectuar trámite alguno, excepto la cancelación de matrícula.

Artículo 165. Verificados los requisitos anteriormente señalados, el Organismo de Tránsito expedirá la Tarjeta de Registro y la respectiva placa.

T Í T U L O XVII

MODIFICACION O CAMBIO DE CARACTERISTICAS QUE IDENTIFICAN UNA MAQUINARIA AGRICOLA, DE CONSTRUCCION E INDUSTRIAL AUTOPROPULSADA

CAPÍTULO I

Cambio de motor

Artículo 166. El interesado en el cambio de motor de una maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada debe cumplir con los requisitos generales establecidos en la presente norma y los descritos a continuación:

• Formulario de Solicitud de Trámite debidamente diligenciado, con firma y huella dactilar de la propiedad y adheridas las improntas del número de motor y serial de fabricación.

• Para el caso de un motor nuevo, es decir el motor que no ha sido instalado en otro vehículo, el interesado debe anexar la declaración de importación del motor sustituto en la que se especifique su número de identificación.

• Certificación escrita de la Sijín o Dijín en la que se detallen el número del motor y número de serial. En esta debe quedar la constancia que dicho motor no corresponde al de un vehículo hurtado.

• Original de la factura de compra del motor, o del documento que acredita la adquisición del motor sustituto.

• Anexar documento que acredite la procedencia del motor, especificando sus características.

• Fotocopia de la tarjeta de registro.

Parágrafo. En caso de que el motor a instalar carezca del número de identificación, este se identificará

mediante un código alfanumérico que consta de los ocho alfanuméricos del número de identificación, tomado de izquierda a derecha a continuación del guión las letras CM, gravado bajo relieve, con una profundidad mínima de dos décimas de milímetro (0.2mm) en el bloque del motor.

Artículo 167. Verificados los requisitos anteriormente señalados, el Organismo de Tránsito y previa entrega del original de la Tarjeta de Registro, expedirá la tarjeta con el nuevo número del motor.

CAPÍTULO II
Regrabación de motor

Artículo 168. Entiéndase por regrabación del motor, la inscripción, trazo o impresión en el bloque del motor, del número de motor a sustituir, cuando dicha identificación se hubiere deteriorado, se dificulte su lectura, se haya perdido la plaqueta de identificación del mismo. El número a regrabar será el que se encuentra en la Tarjeta de Registro.

Artículo 169. El propietario de una maquinaria agrícola, de construcción autopropulsada o montacargas, podrá regrabar en el bloque del motor el número del motor que figure en la Tarjeta de Registro, en los siguientes casos:

Por el deterioro del número del motor o de la pérdida de la plaqueta donde figuraba grabado el número del motor, para lo cual se acreditarán los requisitos de carácter general establecidos en la presente norma, y los siguientes:

- Original de la Tarjeta de Registro o en caso de pérdida adjuntar manifestación escrita.
- Certificación original de revisión realizada por la Sijín o Dijín en la que se adjunte el número de la impronta a regrabar y donde se justifique la necesidad de regrabar el motor.
- Certificación original de la revisión posterior a la regrabación del motor.
- Adjuntar la respectiva impronta.
- Para el caso de extravío de la plaqueta, debe presentar la declaración por escrito de la pérdida de la plaqueta donde figuraba grabado el número del motor.

Artículo 170. Verificados los requisitos anteriormente señalados, el Organismo de Tránsito expedirá la nueva Tarjeta de Registro en la que se registra la regrabación del motor – R y actualizará el Registro Nacional de Maquinaria Agrícola y de Construcción Autopropulsada.

CAPÍTULO III
Regrabación del número de identificación de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada

Artículo 171. Entiéndase por regrabación del número de identificación ubicado en el bastidor de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada, la inscripción, trazo o impresión del número original cuando dicha identificación haya sido deteriorada, alterada o se dificulte su lectura o se presente pérdida de la plaqueta de identificación del mismo. El número a regrabar será el que se encuentra en la Tarjeta de Registro.

El propietario de una maquinaria agrícola, de construcción autopropulsada o montacargas, solicitará la regrabación del número de identificación ubicado en el bastidor y que figura en la Tarjeta de Registro, en los siguientes casos:

Por el deterioro del número o pérdida de la plaqueta de identificación de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada para lo cual se acreditarán los requisitos de carácter general establecidos en la presente norma, y los siguientes:

• Original de la Tarjeta de Registro o en caso de pérdida adjuntar manifestación escrita.

• Certificación original de revisión realizada por la Sijín o Dijín en la que conste el número de identificación a regrabar en el bastidor y donde se justifique dicho trámite.

• Certificación original de la revisión posterior a la regrabación del número de identificación.

• Adjuntar la respectiva impronta del número de identificación regrabado en el bastidor.

• Para el caso de extravío de la plaqueta, debe presentar la declaración por escrito de la pérdida de la plaqueta donde figuraba grabado el número de identificación.

Artículo 172. Verificados los requisitos anteriormente señalados, el Organismo de Tránsito, expedirá la nueva Tarjeta de Registro en la que se registre el número de identificación regrabado y actualizará el Registro Nacional de Maquinaria Agrícola y de Construcción Autopropulsada.

T Í T U L O XVIII

CAPÍTULO I

Traspaso de propiedad de maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada

Artículo 173. Es obligación del vendedor registrar ante el Organismo de Tránsito el traspaso de la propiedad, sin perjuicio de que el comprador pueda igualmente efectuarlo, previa demostración de la existencia del contrato de compraventa firmado por las partes, o cualquier tipo de contrato o documento en el que conste la trasferencia del derecho de dominio del bien.

Artículo 174. La tradición del dominio sobre la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada, requiere de la entrega material y de la inscripción ante el Organismo de Tránsito, quien lo reportará en el Registro Nacional de Maquinaria Agrícola, de Construcción Autopropulsada 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 de la maquinaria

Artículo 175. Para registrar el cambio de propietario se acreditará ante el respectivo Organismo de Tránsito los requisitos generales previstos en la presente norma y los relacionados a continuación:

• Para el traspaso vehículo automotor, el Formulario de Solicitud de Trámite debe estar suscrito por el vendedor (es) y por el comprador (es) o por una de las partes, anexándole las improntas exigidas en reverso del documento.

• Tarjeta de Registro o la declaración escrita de la pérdida del documento.

• 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.

• Recibo de pago por concepto de retención en la fuente de conformidad con el Estatuto Tributario.

Artículo 176. Para efectuar el traspaso de propiedad a una compañía de seguros por hurto, su solicitud se realizará con el Formulario de Solicitud de Trámites la cancelación de la Tarjeta de Registro, anexando manifestación escrita de la ocurrencia del hecho en cuyo caso no se exigirán las improntas ni el pago de la retención en la fuente.

Parágrafo. Los vehículos que no se encuentren asegurados y son objeto de hurto, se solicitará la cancelación de la Tarjeta de Registro cumpliendo con las exigencias descritas en la presente norma.

Artículo 177. Para la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada registradas o rematadas por la justicia ordinaria como resultado de un proceso judicial la sentencia y el acta de remate o en su defecto el acta de adjudicación constituye el documento de traspaso, debiendo el adjudicatario solicitar su inscripción como propietario a través del Formulario de Solicitud de Trámite.

Artículo 178. Los vehículos de propiedad de las entidades de derecho público que son transferidos a favor de las personas naturales o jurídicas de derecho privado o público, anexarán el acta de adjudicación o el documento que demuestre el título traslaticio del derecho de dominio de propiedad del bien.

Artículo 179. Para los trámites de traspaso por sucesión, se debe adjuntar la sentencia con constancia de ejecutoria o de la escritura pública con sello de protocolización para dicho trámite.

T Í T U L O XVIII

CAPÍTULO I

Inscripción o levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de una maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada o modificación del acreedor prendario

Artículo 180. Para efectos de la inscripción o levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de una maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada o modificación del acreedor prendario, se observará el cumplimiento de los siguientes requisitos:

• Formulario de Solicitud de Trámite debidamente diligenciado con firma y huella dactilar, señalando el respectivo trámite.

• Certificado de existencia y representación legal con vigencia no mayor a noventa (90) días si se trata de una persona jurídica.

• Documento original en el que conste la inscripción o levantamiento de la limitación o gravamen a la propiedad o la modificación del acreedor prendario.

• Original de la Tarjeta de Registro o manifestación escrita de la pérdida. Excepto para modificación de prenda solicitada por el acreedor prendario.

• Acreditación del pago de los derechos del respectivo trámite.

Artículo 181. Verificados los requisitos anteriormente señalados, el Organismo de Tránsito expedirá para la inscripción o levantamiento una nueva Tarjeta de Registro. En caso de modificación de acreedor prendario se expedirá la respectiva certificación.

CAPÍTULO II

Traslado del registro de maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada

Artículo 182. El propietario de una maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada, podrá solicitar ante el Organismo de Tránsito donde se encuentre registrada, el traslado de su registro a otro organismo, sin costo alguno.

Para solicitar el traslado de registro se observará el cumplimiento de los requisitos generales estipulados en la presente norma, además del siguiente:

• Fotocopia legible de la Tarjeta de Registro.

Artículo 183. Verificados los requisitos anteriormente señalados, el Organismo de Tránsito que traslada el registro, certificará el cumplimiento de requisitos y enviará en forma inmediata por correo certificado oficio dirigido al Organismo de Tránsito receptor del traslado informando de este hecho y remitiendo la totalidad de los documentos originales que reposan en el historial de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada, debiendo dejar en su archivo copia de todos ellos.

CAPÍTULO III

Radicación del registro de maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada

Artículo 184. Para efectos de la radicación del registro de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada en el Organismo de Tránsito receptor del traslado, el solicitante acreditará los requisitos de carácter general previstos en la presente norma.

El solicitante deberá hacer entrega de la Tarjeta de Registro y de la placa al Organismo de Tránsito receptor al momento de reclamar las nuevas.

En el evento de extraviarse los documentos originales enviados, el Organismo de tránsito receptor deberá aceptar copia de los documentos correspondientes al historial de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada, previo otorgamiento de valor probatorio por parte del Organismo de Tránsito de origen.

Artículo 185. Si transcurridos sesenta (60) días contados a partir de la certificación de cumplimiento de requisitos del traslado, no se radica el registro en el Organismo de Tránsito receptor, este hará devolución de los documentos y el domicilio de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada continuará siendo el del Organismo de Tránsito donde inicialmente estaba registrado.

Si se emite orden judicial o administrativa que afecte al vehículo, con posterioridad al trámite de traslado y antes de efectuarse la radicación del registro, corresponderá al Organismo de Tránsito de origen inscribirla y solicitar al Organismo receptor la devolución de los documentos. Quedará sin validez la solicitud de traslado, novedad que deberá ser registrada en el Registro Nacional de Maquinaria Agrícola y de Construcción Autopropulsada.

Artículo 186. Verificados los requisitos señalados y con previa entrega al Organismo de Tránsito receptor del traslado del original de la Tarjeta de Registro y la placa, este expedirá la nueva Tarjeta y elaborará la placa con el nombre del respectivo municipio.

T Í T U L O XIX

CERTIFICADO DE TRADICIÓN DE UNA MAQUINARIA AGRÍCOLA, DE CONSTRUCCIÓN AUTOPROPULSADA O MONTACARGAS

Artículo 187. Los Organismos de Tránsito expedirán el Certificado de Tradición de una maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada, verificando su historial previa solicitud del interesado.

Artículo 188. El certificado de tradición, se expedirá con la siguiente información:

• Datos del propietario actual: nombre y apellidos.

• Características del vehículo: placa, clase de maquinaria, tipo de maquinaria, número de motor, número de identificación, marca, línea, año modelo, color, tipo de cabina, tipo de combustible, peso bruto vehicular, sistema de tracción, número de ejes, capacidad de carga, alto, largo y ancho.

• Limitaciones a la propiedad que tenga registradas el vehículo.

• Pendientes judiciales del vehículo.

• Cuando el vehículo haya realizado cancelación del registro, la fecha y la razón de la cancelación.

• Cuando el vehículo haya realizado registro por recuperación por hurto, la fecha en que se realizó este trámite.

• Cuando el vehículo haya realizado traslado de registro, la fecha en que se realizó el trámite, a qué Organismo de Tránsito y la ciudad a la que se hizo el traslado de registro.

• Debe indicarse si se efectuó o no radicación de cuenta en el Organismo de Tránsito receptor.

• Propietarios registrados del vehículo en los últimos cinco (5) años.

Artículo 189. Verificados los requisitos anteriormente señalados, la autoridad respectiva expedirá el Certificado de Tradición y realizará la entrega del documento y la información adicional que requiera el solicitante. En ningún caso se informará sobre el documento y número de identificación, teléfono, dirección y ciudad de residencia del propietario.

T Í T U L O XXI
DISPOSICIONES DE MOVILIDAD

Artículo 190. De movilidad de la maquinaria agrícola. Excepcionalmente, las autoridades competentes del orden departamental o municipal según se trate de vías secundarias o terciarias (departamentales o municipales) previa presentación del SOAT vigente, otorgarán un permiso a la maquinaria agrícola para desplazarse por las vías de uso público, observando las siguientes restricciones:

• Su movilización se efectuará únicamente entre las 05:00 y las 16:00 horas. Los días festivos, puentes y dominicales no podrán circular por las vías de uso público o privadas abiertas al público.

- Para sus desplazamientos por las vías públicas y privadas abiertas al público, deben contar con las luces reglamentarias, además llevarán un dispositivo intermitente de color amarillo ámbar en la parte delantera y trasera que cumpla la condición de hacerlo visible, al igual debe poseer sistemas audibles y de percepción visual.

- Transitar por la derecha de las vías, a distancia no mayor de un metro de la acera a una velocidad máxima de 30 kms/h.

- Deben portar un aviso en la parte trasera del vehículo, en un lugar plenamente visible a los usuarios de la vía, debidamente anclado de tal forma que no le permita movimientos, deformaciones o desprendimiento. La impresión de la palabra "PELIGRO" se hará sobre láminas de material retrorreflectivas, de un metro de alto por dos metros de ancho de color amarillo y letras negras de altura de 0.50 metros.

- No deberán portar durante su recorrido sus implementos; es decir deben desmontar todas las partes fácilmente removibles, tratando de disminuir al mínimo el ancho de la maquinaria, estos deben ir en un remolque o pequeño remolque.

- No pueden movilizarse con lluvia, neblina, oscurecimiento por tormenta o cualquier otra situación que no permita su visibilidad.

- No estacionar en sitios que impidan la visibilidad a otros conductores.

- No puede realizar adelantamientos a un vehículo automotor.

Parágrafo 1°. En todo caso para obtener el permiso para desplazarse por las vías públicas debe poseer el seguro obligatorio SOAT vigente.

Parágrafo 2°. El permiso que otorga la autoridad competente para la movilidad de la maquinaria agrícola de que trata el presente artículo, será para recorridos no superiores a quince kilómetros. En tratándose de distancias que vinculen dos municipios de un mismo departamento o departamentos diferentes, la autoridad competente para otorgar el permiso de movilidad será la autoridad local en donde reside el peticionario.

Parágrafo 3°. El permiso para desplazarse la maquinaria agrícola debe indicar el recorrido en kilómetros y el número del seguro obligatorio.

Artículo 191. La maquinaria rodante destinada exclusivamente a obras industriales, incluidas las de minería, por sus características técnicas y físicas no puede transitar por las vías de uso público o privadas abiertas al público, su traslado se efectuará a través de camabajas.

Artículo 192. De movilidad de maquinaria industrial. Excepcionalmente los tipos de maquinarias industriales podrán transitar por sus propios medios, lo podrán efectuar de acuerdo a la reglamentación que para el efecto expida la autoridad competente.

Las autoridades de cada municipio o Distrito deberán reglamentar y controlar, la movilización de los montacargas en las vías urbanas. Los montacargas que se movilicen por las vías públicas o privadas abiertas al público deberán cumplir las normas establecidas sobre pesos, dimensiones y de seguridad vial.

> ***Conceptos Ministerio de Transporte N°82611 del 09 de marzo de 2010***: "2. … las autoridades municipales, conforme al artículo 192 de la resolución 4775 de 2009, son las competentes para regular la circulación de estos vehículos (montacargas). Por lo tanto serán los que autoricen o nieguen la circulación de estos MONTACARGAS, que básicamente han sido diseñados para operar en recintos cerrados pero por costumbre se desplazan por las vías públicas pudiendo ocasionar accidentes debido a su baja velocidad además de la peligrosidad que representan sus salientes las que son utilizadas para levantar la carga."

Artículo 193. De registro de la maquinaria agrícola, de construcción autopropulsada o montacargas que ingresaron antes de la vigencia de la Ley 1005 de 2006. Para efectuar el registro del vehículo automotor el propietario debe presentar los documentos que a continuación se relacionan:

• Formulario de Solicitud de Trámite debidamente diligenciado, con firma y huella dactilar del propietario y adheridas las improntas del número de motor y número de identificación ubicado en el bastidor.

• Factura de compra o documento que demuestre la propiedad.

• Certificado de existencia y representación legal del propietario con vigencia no mayor a noventa (90) días, si se trata de una persona jurídica.

• Certificación de Inscripción ante el RUNT, solamente para matricula inicial de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada.

• Certificación de inducción del conocimiento del producto.

• Paz y salvo por concepto de infracciones al tránsito.

• Acreditación del pago de los derechos del respectivo trámite.

T Í T U L O XXII

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 194. El Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, validará la información y autorizará los trámites relacionados con el Registro Nacional de Automotores así:

• Confrontación de la identidad del(los) respectivo(s) propietario(s), mediante la captura y validación de la huella digital a través de los lectores biométricos o dispositivos que se implementen.

• Verificación de la existencia y vigencia de las pólizas de seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito (SOAT), la revisión técnico-mecánica y de gases y la homologación de los vehículos.

• Verificación de las actas de remate o adjudicación presentadas por el solicitante, con base en los datos que registre la autoridad competente.

• Validación de la información y autorización para la expedición de los Permisos de Circulación Restringida y para Transitar por Duplicado de Placa.

• Validación de la capacidad transportadora de las empresas para efectos del registro del vehículo de servicio público.

Artículo 195. El Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, validará la información y autorizará los trámites relacionados con el Registro Nacional de Remolques y Semirremolques y el Registro Nacional de Maquinaria Agrícola y de Construcción Autopropulsada, según los requisitos establecidos en la presente norma.

Artículo 196. Requisitos adicionales. En razón a la competencia legal que le asiste al Ministerio de Transporte para expedir las normas reglamentarias en materia de tránsito en el territorio nacional, ningún Organismo de Tránsito podrá exigir requisitos adicionales a los señalados en esta disposición, sin perjuicio de los requisitos que se acrediten en disposiciones de carácter superior al presente reglamento.

Artículo 197. El Formulario de Solicitud de Trámites para el Registro Nacional Automotor, Registro Nacional de Remolques y Semirremolques y Registro Nacional de Maquinaria Agrícola y de Construcción Autopropulsada hacen parte integral de esta norma, y estarán a disposición de los usuarios de manera gratuita en la página Web del Ministerio de Transporte y del RUNT. Los Organismos de Tránsito dispondrán de los mecanismos necesarios para proporcionar a los usuarios el formato antes señalado.

Artículo 198. Los documentos soportes exigidos de carácter general y particular de cada trámite, deben reposar en el Organismo de Tránsito expedidor entre tanto se estabilice la operación del sistema RUNT. El Ministerio de Transporte establecerá la fecha en la que se determine la no presentación física de los documentos.

Artículo 199. La presente resolución rige a partir del 1° de noviembre de 2009 y deroga a partir de la citada fecha los Acuerdos 050, 051 y 063 de 1993, Resolución 949 de 2007 y todas las disposiciones que le sean contrarias.